



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE GRADUAÇÃO
COLEGIADO DE CIENCIAS SOCIAIS
CURSO DE CIENCIAS SOCIAIS**

**KÁSSIO LEAL VILHENA
MARTINHO FELIZARDO GUIMARÃES DE OLIVEIRA
TÚLIO MARCOS PANTOJA OLIVEIRA**

TRÂNSITO NA CAPITAL AMAPAENSE: A SOLUÇÃO AINDA É A EDUCAÇÃO.

**MACAPÁ
2010**

KÁSSIO LEAL VILHENA
MARTINHO FELIZARDO GUIMARÃES DE OLIVEIRA
TÚLIO MARCOS PANTOJA OLIVEIRA

TRÂNSITO NA CAPITAL AMAPAENSE: A SOLUÇÃO AINDA É A EDUCAÇÃO.

Trabalho de Conclusão Curso apresentado a Universidade Federal do Amapá, para o curso de Ciências Sociais, como requisito necessário para obtenção do Título de Licenciatura Plena e Bacharelado em Ciências Sociais, sob orientação do Prof. Esp. Raimundo de Lima Brito

MACAPÁ
2010

KÁSSIO LEAL VILHENA
MARTINHO FELIZARDO GUIMARÃES DE OLIVEIRA
TÚLIO MARCOS PANTOJA OLIVEIRA

TRÂNSITO NA CAPITAL AMAPAENSE: A SOLUÇÃO AINDA É A EDUCAÇÃO.

Trabalho de Conclusão Curso apresentado a Universidade Federal do Amapá, para o curso de Ciências Sociais, como requisito necessário para obtenção do Título de Licenciatura Plena e Bacharelado em Ciências Sociais.

BANCA EXAMINADORA

Esp. Raimundo de Lima Brito
Professor Titular do Colegiado de Ciências Sociais da UNIFAP

Dr. Manoel de Jesus de Souza Pinto
Professor Titular do Colegiado de Ciências Sociais da UNIFAP

Esp. Rauliette Diana Lima e Silva
Professora Titular do Colegiado de Ciências Sociais da UNIFAP

Avaliado em ____/____/____

MACAPÁ
2010

Aos nossos familiares, amigos, colegas e colaboradores da UNIFAP, que na hora das dificuldades nos deram apoio e acreditaram em nosso potencial.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a Deus, que nos momentos difíceis nos iluminou fazendo com que acreditássemos em nossa capacidade durante esses anos de formação acadêmica, nos conduzindo de maneira humilde, até chegássemos ao avanço de mais uma etapa do conhecimento científico.

Aos colegas da turma que nos mais diversos momentos no decorrer do curso propiciaram situações incríveis que serão lembradas com grande satisfação em nossa vida.

Agradecemos também aos colaboradores do curso de ciências sociais, que com zelo e paciência esforçaram-se para repassar o melhor de si. Aos professores que durante o decorrer do curso procuraram repassar com máxima eficiência os conteúdos ministrados em sala de aula.

Agradecemos também ao nosso orientador o Professor Raimundo de Lima Brito, que contribuiu de maneira única para que pudéssemos desenvolver uma pesquisa científica relevante para meio científico, sobretudo, para a sociedade amapaense, pois se espera que esse trabalho de pesquisa contribua no desenvolvimento dos próximos trabalhos a serem realizados posteriormente.

A todos aqueles que de maneira direta e indireta contribuíram para o desenvolvimento desse Trabalho de Conclusão de Curso.

Se o homem foi um gênio quando criou a roda, foi um masoquista quando inventou o trânsito. Entre tantos outros efeitos colaterais, suas cidades estavam destinadas a se transformar nesse complicado tabuleiro de xadrez de hoje em dia.

Renato Modernell

RESUMO

O presente Trabalho de Conclusão de Curso nasce com o propósito de analisar um fato social que permeia a sociedade brasileira, em especial a sociedade amapaense cotidianamente. Os elevados índices de acidentes de trânsito na Capital do Estado do Amapá apresentam-se como um fenômeno social instigador da violência no trânsito tirando a vida de inúmeras pessoas, ocasionando problemáticas socioeconômicas à estrutura político-administrativo do Estado e principalmente o sentimento de perda das famílias que se envolvem nos acidentes de trânsito. Diante dessa realidade, esse trabalho foi constituído buscando retratar como ocorre esse fenômeno e suas implicações no seio social amapaense, a partir de uma abordagem estruturada em três tópicos norteadores do desenvolvimento do trabalho, na qual o primeiro tópico retrata uma análise em âmbito nacional da constituição do trânsito e sua estrutura, no segundo momento haverá uma ampla discussão referente a realidade da estrutura do trânsito amapaense, bem como a exposição de dados estatísticos, por fim uma análise pautada na perspectiva educacional como instrumento mais efetivo de articular medidas voltadas a redução dos índices de acidentes de trânsito na capital amapaense.

Palavras chaves: Estado do Amapá, Estatística de Trânsito, Trânsito, Acidentes de Trânsito, Educação.

ABSTRACT

This work Completion of course born with the purpose of considering a social fact that permeates Brazilian society, especially the society Amapá daily. The high rates of traffic accidents in the capital of Amapa State presented as a social instigator of violence in traffic taking the lives of countless people, causing socioeconomic problems of political and administrative structure of the state and especially the feeling of loss of families who are involved in traffic accidents. Given this reality, this work was composed as it is trying to portray this phenomenon and its implications within social Amapá, from a structured approach on three topics that guide the development of work in which the first topic reflects a nationwide review of the constitution Transit and its structure, the second time there will be a broad discussion regarding the reality of the structure of transit Amapá, and the exposure of statistical analysis finally ruled in an educational perspective as a more effective instrument to articulate measures aimed at reducing rates of traffic accidents in the capital of Amapá.

Keywords: Amapá State, Traffic Statistics, Traffic, Traffic Accidents, Education.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 01: Frota de Veículos Brasileiros	27
Quadro 02: Comparativo de Acidente de Trânsito de 2007 a 2009	42
Quadro 03: Cronograma de Atividades Desenvolvidas pelo DETRAN em 2008	48
Gráfico 01: Comparativo dos horários de acidentes 1º semestre de 2008/2009	43
Foto 01: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá.....	30
Foto 02: Empresa Municipal de Trânsito do Amapá.....	31
Foto 03: Companhia Independente de Trânsito do Amapá	31
Foto 04: Acidente de Trânsito (Choque)	36
Foto 05: Acidente de Trânsito (Colisão)	36
Foto 06: Acidente de Trânsito (Choque Frontal)	37
Foto 07: Acidente com Vitima Lesionada	39
Foto 08: Vitima Fatal de Acidente de Trânsito	42

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Sistema Nacional de Trânsito	20
Tabela 02: Malha Rodoviária Brasileira.....	26
Tabela 03: Frota de Veículos Catalogados por Município no Ano de 2008	32
Tabela 04: Índice de Acidentes de Trânsito no Ano de 2008.....	38
Tabela 05: Índice de Acidentes de Trânsito na Circunscrição da Capital Amapaense no Ano de 2008	40
Tabela 06: Tipos de Acidentes no Ano de 2008	41
Tabela 07: Quantitativos de Vítimas Fatais nos anos de 2007, 2008 e 2009 na Capital Amapaense.....	41
Tabela 08: Comparativo de Acidentes por dia da semana entre o 1º semestre de 2008 e 2009	43
Tabela 09: Comparativo de acidentes por horário entre o 1º semestre de 2008 e 2009	43

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDER: Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagens
BPM: Batalhão da Polícia Militar
CETTRAN: Conselho Estadual de Trânsito
CIODES: Centro Integrado de Operações de Defesa Social
CITRAN: Companhia Independente de Trânsito
CNH: Carteira Nacional de Habilitação
CNT: Código Nacional de Trânsito
CTB: Código de Trânsito Brasileiro
CONTRAN: Conselho Nacional de Trânsito
CONTRADIFE: Conselho de Trânsito do Distrito Federal
DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito
DER: Departamento de Estradas e Rodagens
DETRAN: Departamento Estadual de Trânsito
DNIT: Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte
EMTU: Empresa Municipal de Transporte Urbano
IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICAP: International Center For Alcohol Policies
JARI: Juntas Administrativas de Recursos de Infrações
PRF: Polícia Rodoviária Federal
SETRAP: Secretaria de Transportes do Amapá
SNT: Sistema Nacional de Trânsito
SRN: Sistema Rodoviário Nacional

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1 TRÂNSITO BRASILEIRO.....	14
1.1 Contexto Histórico do Trânsito Brasileiro... ..	14
1.2 O Trânsito Brasileiro na Perspectiva do Funcionalismo Durkheiminiano.....	16
1.3 Sistema Nacional de Trânsito.....	19
1.3.1 Disposições Gerais.....	19
1.3.2 Composição e Competências.....	19
1.4 Sistema Rodoviário Nacional.....	24
1.4.1 Rede Rodoviária.....	25
1.4.2 Frota Nacional.....	26
1.5 Urbanização Brasileira.....	27
2 TRÂNSITO NA CAPITAL AMAPAENSE.....	29
2.1 Estrutura do Trânsito Amapaense.....	29
2.1.1 Frota de Veículos.....	32
2.2 Principais Atores Sociais que Integram o Trânsito Amapaense.....	33
2.3 Principais Problemáticas causadoras de Acidentes na Capital Amapaense.....	35
2.3.1 Estatística dos Acidentes de Trânsito.....	38
2.3.2 Comparativo dos Índices de Acidentes.....	42
3 A SOLUÇÃO AINDA É A EDUCAÇÃO.....	45
3.1 Do Inevitável a Prevenção.....	45
3.2 Educação no Trânsito.....	46
3.3 Medidas e Ações Preventivas.....	49
CONCLUSÃO.....	52
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....	54

INTRODUÇÃO

O desejo humano de abrir novos caminhos, de mover-se, de deslocar-se de um lugar para o outro, enfim, de transitar é tão antigo quanto sua própria história antecipando-se ao surgimento dos meios de transporte. Mas no decorrer da história o homem procurou aprimorar suas técnicas de locomoção, a fim de facilitar o seu deslocamento. E com o passar dos tempos e acontecimentos, como o da Revolução Industrial no séc. XVIII ocorre o advento da indústria automotiva promulgando uma nova dinâmica social no mundo.

Diante dessa realidade, houve a necessidade de se estabelecer regras, normas para que se tivesse controle do tráfego do homem, agora montado em suas máquinas. Isso se dar com a constituição de sistemas de trânsito por todo o mundo. No Brasil não é diferente o sistema de trânsito brasileiro apresenta um papel relevante na sociedade por está diretamente envolvidos em aspectos políticos, sociais, culturais e econômicos, na medida que envolve o cotidiano de vários indivíduos no seu direito de ir e vir, de poderem se locomoverem livremente a fim de satisfazerem suas necessidades, buscando as melhores condições de vida.

Atualmente são diversos os meios de locomoção que podem ser encontrados, mas o principal é por via terrestre. Devido a dinamicidade do trânsito e os seus desdobramentos nos centros urbanos, dinamicidades essas geradoras de inúmeros fatos, mas que apresentam também problemáticas crucias à sociedade. Problemáticas como elevadas taxas de ocorrência de acidentes de trânsito; congestionamentos; violência; degradação do meio ambiente por meio da emissão excessiva de poluentes no ar; ausências de punições mais rígidas, para aqueles que não respeitam as devidas normas que o regulam, entre outros fatos que impossibilitam o desenvolvimento de um trânsito mais seguro para sociedade, influenciando negativamente a qualidade de vida da população principalmente nos centros urbanos. Apesar dos esforços dos órgãos responsáveis em criar políticas, buscando atender as demandas do sistema viário brasileiro, nota-se que ainda não conseguem atender todas as problemáticas que ocorrem no trânsito com eficácia. Na obra Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras¹, é exposto um fato alarmante no seio social, que são os acidentes de trânsito o principal causador de mortes de pessoas entre a faixa etária de 16 a 24 anos de idade no mundo.

¹ Obra publicada em 2003, estudo este elaborado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, junto ao Departamento de Trânsito Brasileiro e a Associação Nacional de Transportes Públicos.

Diante disso, observa-se o acontecimento de um fenômeno social que chama atenção de vários estudiosos e pesquisadores, cujo sua elevada incidência tornou-se tão comum que passa praticamente de maneira imperceptível na sociedade brasileira, em especial, na sociedade amapaense os elevados índices de acidentes de trânsito, principalmente aqueles que possuem vítimas fatais. A partir dessa observação, surgiu o interesse em realizar um estudo referente a Violência do Trânsito Amapaense, principalmente na sua capital, onde encontra-se a estrutura mais complexa de trânsito do Estado, além do aumento elevado da incidência de acidentes de trânsito com vítimas fatais.

O objetivo central desse trabalho é analisar detalhadamente as circunstâncias promotoras da violência no trânsito na capital amapaense, em especial no que concerne o período correspondente a partir de 2007 até 2009. Na qual se acredita que aspectos como a imprudência, imperícia, descaso com as leis sejam os possíveis agentes causadores da incidência dos elevados índices de acidentes fatais do trânsito local.

Para a realização desse estudo, houve a necessidade da aplicação de uma prática científica apoiando-se em métodos e técnicas, que propicia-se a fundamentação desse trabalho (SEVERINO, 2007). Para isso, foram adotados aspectos metodológicos que deram a sustentabilidade necessária para sua realização, na qual baseiou-se em três pontos fundamentais, primeiramente foi realizado uma observação *in loco* junto a entidades e atores sociais que desenvolvem ações pautadas sobre o trânsito na Capital Amapaense, em segundo lugar foi feito uma revisão de literatura a ser utilizada e coleta de dados e por fim a aplicação de entrevistas padronizadas a representantes de instituições e a estudiosos da área.

Este trabalho encontra-se estruturado em três capítulos, onde o primeiro trata uma abordagem em âmbito nacional da trajetória histórica do trânsito brasileiro, em seguida aponta como se estrutura o Sistema Nacional de Trânsito e suas respectivas atribuições e competências. No segundo, capítulo é realizado uma abordagem em âmbito local, retratando a realidade do trânsito na capital amapaense, a sua estrutura, os seus atores e as suas problemáticas. Por fim no terceiro capítulo é realizada uma discussão sobre a relevância do papel da educação como instrumento capaz de criar as condições necessárias para o estabelecimento de uma ordem que mantenha uma harmonia social no trânsito.

1 TRÂNSITO BRASILEIRO

1.1 Contexto Histórico do Trânsito Brasileiro

Historicamente o trânsito brasileiro foi tratado como uma questão de polícia, por atuar principalmente na repreensão das problemáticas ocorridas no mesmo, não levando em conta que são vários os fatores que o constituem como, por exemplo, a engenharia, a administração das malhas e o ser humano, enquanto um agente transformador da realidade social evidenciando ainda mais a dinamicidade do trânsito. Diante desses fatos, foram criados órgãos e entidades com o propósito de estabelecer um trânsito calmo e previsível, proporcionando um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando que é possível a interação da norma básica e a convivência democrática dos indivíduos com as regras de regulamentação do trânsito. Como retrata (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 23) “o trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito”. Diante desse contexto, as legislações criadas para regulamentar o trânsito, nasceram para assegurar o direito do cidadão de ir e vir e de estabelecer as medidas necessárias para que se tenha um sistema de trânsito mais seguro na sociedade.

Na obra Legislação de Trânsito² expõe que a constituição de uma legislação específica para o trânsito brasileiro teve seu início no período do Império em 24 de outubro de 1850, através do decreto nº 720 A, concedido ao cidadão Honório Francisco Caldas a prerrogativa de estabelecer por vinte anos uma companhia de ônibus, ligando a capital do Império e a Vila de Iguassú no Rio de Janeiro, na qual a linha de ônibus teria uma lotação entre oito e dezesseis passageiros, pagando um valor de mil réis. No ano de 1852, o decreto nº 1.031 do dia 07 de agosto, concedeu a Manuel Procópio Ferreira Lage o privilégio exclusivo por um período de cinquenta anos, a incorporação de uma companhia pioneira, a União e Indústria, com a proposta de construir, desenvolver e conservar duas “linhas de estrada”, uma até a barra do Rio da Velha, passando pela cidade de Barbacena, com ligação desta até a cidade de São João D'el Rey e a outra linha até a cidade de Ouro Preto.

Em 12 de abril de 1856, com o apoio de D. Pedro II, na cidade de Petrópolis, iniciou-se a construção da estrada União e Indústria que ainda existe nos dias de hoje com alguns

² Obra publicada em 2006, consistindo num Projeto de Capacitação de Profissionais de Trânsito, organizado pelo Denatran e Ministério das Cidades.

trechos ainda transitáveis. Tal obra exigiu um esforço significativo para os engenheiros e operários da época, pois a estrada era entrecortada por cursos de água e pelas escarpas graníticas da Serra do Tarquaril, apesar das dificuldades a primeira estrada foi concluída cinco anos mais tarde, a rodovia era tecnologicamente avançada para época, por contar com sistema de calçamento de estrada de rodagem, que consistia numa camada de pedra britada com cerca de 0,30 m de espessura, aglutinada e comprida. O Decreto nº 8.324, aprovado no dia 27 de outubro de 1910, aprovou o regulamento para o serviço subvencionado de transporte por automóveis, na qual este decreto retratava basicamente da concessão e construção de estradas de rodagem para automóveis, estabelecendo uma subvenção quilométrica às empresas ou particulares que organizassem o serviço de transporte de passageiros e cargas. O primeiro imposto federal criado foi sobre os combustíveis e veículos, com a proposta de construir e conservar as estradas de rodagens federais em 5 de janeiro de 1927, por um decreto legislativo (DENATRAN, [200-?]).

O primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT) teve seu surgimento em 28 de janeiro de 1941, por meio do Decreto Lei nº 2.994 (com cerca de 143 artigos), estabelecendo pioneiramente uma denominação para interpretação do Código, definindo, termos como trânsito ou tráfego, como “movimentos de indivíduos e animais montados ou em tropa, veículos e outros meios ou aparelhos de transporte, isolados ou agrupados, fazendo o uso da rua, estrada e caminho” e via pública como “toda rua, caminho estrada, ou passagem de domínio público, em zona urbana, suburbana e rural, destinados ao trânsito público”, além de outras inovações como a criação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), a carteira de motorista expedida pelas repartições estaduais de trânsito ou circunscrições de trânsito (DENATRAN, [200-?]).

Dessa forma o primeiro modelo concreto de código de trânsito teve uma curta duração, sendo revogado oito meses depois pelo Decreto Lei nº 3. 651 de 25 de setembro de 1941, conferindo aos Estados a função de regulamentar o trânsito de veículos automotores, devendo, contudo, a legislação adaptar-se à Lei Nacional.

Posteriormente houve uma constante discussão sobre de que forma seria institucionalizado e como seria a delegação das ações de regulação e fiscalização do Trânsito Brasileiro, tendo finalmente, no dia 23 de setembro de 1997 a vetoção do então Presidente da República, através da Mensagem nº 1. 056 dos vários dispositivos do Projeto de Lei nº 3.710 de 1993 e passando a instituir a partir desse momento o novo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9. 503 de 1997.

A nova organização política da Presidência da República e dos Ministérios dada pela Lei nº 10.683 de 28 de maio de 2003, o Conselho Nacional de Trânsito passou a integrar a estrutura básica do Ministério das Cidades, transferindo conjuntamente com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), ambos oriundos do Ministério da Justiça. Diante dessa realidade, detecta-se o processo evolutivo, na qual se configurou a constituição do sistema de trânsito brasileiro, evidenciando desde quando o homem no decorrer da história procurou se deslocar de um lugar para o outro, a fim de satisfazer as necessidades básicas e posteriormente necessidades mais complexas, chegando num momento crucial de se necessitar o estabelecimento de ações que visassem proporcionar melhores condições ao seu deslocamento, com maior segurança, agilidade, confortabilidade, sendo para isso a criação de instrumentos sociais, com o propósito de assegurar a vida urbana aos atores sociais.

O Código de Trânsito Brasileiro e a legislação complementar em vigor vieram introduzir profundas mudanças no panorama institucional do setor. Para sua real implementação em todo o País, muito é preciso ainda investir, principalmente no que diz respeito à capacitação, ao fortalecimento e à integração dos diversos órgãos e entidades executivos de trânsito, nas esferas federal, estadual e municipal, de forma a produzir efeito nacional, regional e local e buscando contribuir para a formação de uma rede de organizações que constituam, verdadeiramente, o Sistema Nacional de Trânsito. O Código de Trânsito Brasileiro estabelece que o Sistema Nacional de Trânsito compõe-se de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estendendo até estes as competências executivas da gestão do trânsito. (MINISTERIO DAS CIDADES, 2004, p. 27).

É com o Código de Trânsito Brasileiro o estabelecimento concreto e real de uma legislação que retrate os anseios demandados pela sociedade, estabelecendo uma política que atenda a todo território nacional, partindo de uma integração entre todas as esferas que compõem a União.

1.2 O Trânsito Brasileiro na Perspectiva do Funcionalismo Durkheiminiano

O sistema de trânsito é constituído por órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estendendo estes as competências executivas da gestão do trânsito. Cada entidade e órgão desses possuem uma função específica, contudo são interdependentes, necessitando do apoio de outras instituições para que possa desenvolver suas atividades de maneira eficiente.

A dificuldade destas entidades para analisar seu desempenho, seus resultados efetivos de forma a realimentar os processos de planejamento estratégico, tático e operacional, origina-se na ineficiência de orientações metodológicas claras que possibilite uma visão real do fato observado. Encontramos visivelmente no funcionalismo trabalhado por Durkheim, presente na organização do trânsito brasileiro; por isso o mesmo se apresenta como um fenômeno social, onde as entidades reguladoras, o motorista, motociclista, o pedestre e o ciclista são os atores sociais e também se constituem partes integrantes de um todo. Na qual suas ações devem caminhar de maneira conjunta e articulada para que não haja um desequilíbrio nessa relação.

Para Durkheim o homem seria apenas um animal selvagem que se torna humano, pelo fato, de poder socializar-se sendo capaz de aprender hábitos e costumes característicos do seu grupo social (ARON, 1997). A socialização é um processo de aprendizagem fundamental, pois através dela seria formada a consciência coletiva que irá orientar no desenvolvimento de nossas ações (RODRIGUES, José, 1995).

Para se compreender e interpretar a sociedade Durkheim elege o fato social como objeto de estudo da sociedade numa perspectiva sociológica; pois para ele:

Fato social toda maneira de agir fixa ou não, suscetível de exercer sobre o indivíduo uma coerção exterior; ou então ainda, que é geral na extensão de uma sociedade dada, apresentando uma existência própria, independente das manifestações individuais que possa ter (DURKHEIM, 1966, p. 12).

A partir desta perspectiva o fato social é considerado como “coisa” exterior ao indivíduo, sendo dotado de um poder imperativo e coercitivo, impondo uma situação independente da vontade ou não do indivíduo, que proporciona a definição dos conceitos, “normal” e “patológico”, que irá retratar a sociedade como um organismo vivo, que apresenta estados sadios e doentios (COSTA, 1987).

Segundo (LAKATOS & MARCONI, 1999) fato social normal é quando o fato encontra-se generalizado pela sociedade desempenhando uma função relevante na mesma, não extrapolando os seus limites gerais, refletindo valores e condutas aceitas pela maior parte dos indivíduos. Enquanto, o patológico encontra-se fora dos limites estabelecidos e permitidos pela ordem social estabelecida pelo moral vigente na sociedade.

A concepção funcionalista Durkheiminiana trabalha os aspectos da sociedade em termos de funções específicas realizadas por indivíduos, cujas funções integram um sistema mais complexo; pois cada indivíduo ou instituição detêm um papel específico na sociedade como no corpo humano, se um órgão não vai bem pode levar o indivíduo a morte, na

sociedade ocorre a mesma coisa, quando uma instituição não vai bem diz que a sociedade está doente, configurando-se o conceito de anomia social.

Dessa forma o trânsito apresenta, num estado de anomia, considerando a existência de um conjunto de leis que regulamentam a conduta no trânsito, detecta-se o crescimento gradativo dos índices de acidentes no trânsito, cujo fenômeno causa diversos impactos na sociedade, seja de ordem econômica ou social, registrada nos atendimentos médico hospitalar no sistema de saúde brasileiro, bem como, o auto índice de acidentes de perdas humanas.

A sociedade brasileira na contemporaneidade encontra-se inserida num contexto capitalista, onde o individualismo impera como princípio norteador das ações, que estão voltadas em conseguir o máximo para si, fato esse estimulado com maior ênfase com a divisão social do trabalho, onde cada indivíduo exerce uma determinada função no sistema produtivo. Contudo, Durkheim afirma que apesar dessa divisão social existir, há uma relação de interdependência entre os atores sociais (os indivíduos) envolvidos, pois essa interdependência garante de certa forma a união social, estabelecendo mutuamente uma reciprocidade entre os agentes, mas não impedindo cada um buscar sua autonomia pessoal.

Portanto, na perspectiva funcionalista Durkheim vislumbra a sociedade como um organismo constituído por diversas partes integrantes que funcionam em harmonia, caso haja alguma anomia implicaria em problemas no desenvolvimento dessa sociedade. O que demonstra a influência de Parsons, pautado no bom ordenamento da sociedade, cujo indivíduo desempenharia um papel na estrutura social visando as excelências das coisas.

Dessa forma, nota-se a relação do funcionalismo durkheiminiano, com a estrutura do trânsito brasileiro, na qual se configura num sistema, onde uma série de órgãos e instituições desempenha funções específicas, mas que apresentam uma relação de interdependência no exercício de suas ações. E a partir dessa abordagem evidencia-se a relevância de um sistema de trânsito organizado, cujos componentes atuem de maneira coerente.

No entanto observa-se que a interdependência dos órgãos que compõem o sistema de trânsito brasileiro, concorre para anomalia que está presente no trânsito brasileiro, fato que leva a necessidade de ações conjuntas desses órgãos e a utilização da legislação do trânsito para a formação de um processo de educação no trânsito para o home e para sociedade. O que nos leva a idéia de que ainda a educação é o instrumento para resolver os problemas do trânsito brasileiro.

1.3 Sistema Nacional de Trânsito

1.3.1 Disposições Gerais

Conforme alude o 5º artigo da Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, na qual considera que o Sistema Nacional de Trânsito, é o conjunto de órgão e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, estendendo até estes as devidas competências de execução da gestão do trânsito, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, pesquisa, normatização, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, fiscalização, policiamento, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Os objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito, instituídos no 6º artigo do CTB:

- I – estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vista à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- II – fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III – estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informação entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema (SENADO FEDERAL, 1999, p. 10).

Dentre esses objetivos básicos citados anteriormente, detecta-se a importância do mesmo, como entidade responsável por realizar as devidas ações que visem, que as normas e regras sejam respeitadas, assegurando um trânsito harmônico para toda a sociedade. Pois, o convívio dos indivíduos nas vias públicas de maneira segura, depende principalmente do cumprimento e efetivação das regras e normas promovidas pelas instituições responsáveis pelo planejamento e engenharia do trânsito brasileiro.

1.3.2 Composição e Competências

Atualmente o Sistema Nacional de Trânsito é composto por 1.413 órgãos e entidades de trânsito em todo o país, conforma o artigo 7º do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), como mostra a quadro abaixo.

Tabela 01: Sistema Nacional de Trânsito

INSTÂNCIA	ÓRGÃOS CONSULTIVOS	ÓRGÃOS EXECUTIVOS TRÂNSITO	RODOVIÁRIO	AGENTES DE FISCALIZAÇÃO	ÓRGÃOS JULGADORES	TOTAL
Federal	Contran	Denatran	DNIT	Polícia Rodoviária Federal e DNIT	Jari (*)	7
Estadual	Cetran/Contradife	Detran	DER	Polícia Militar, agentes dos Detrans e DER	Jari (*)	162
Municipal	-	Órgão municipal de trânsito e rodoviário	Órgão municipal de trânsito e rodoviário	Polícia militar e agentes dos órgãos municipais	Jari (*)	1.244
TOTAL						1.413

(*) Considerada apenas uma Jari vinculada a cada órgão executivo de trânsito

Fonte: Ministério das Cidades, Novembro de 2004.

Atualmente o Ministério das Cidades foi designado como o coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito, através do Decreto nº. 4.710, de 29 de maio de 2003. Na qual fica também sobre sua responsabilidade por meio da Lei nº. 10. 683, de 28 de maio de 2003, o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

A gestão do trânsito brasileiro fica a cargo de um conjunto de órgão e entidades, na qual os mesmos devem tomar as medidas necessárias para que haja uma integração na efetivação da aplicação das normas do Código de Trânsito Brasileiro, seguindo o que estabelece a política nacional de trânsito.

A Política Nacional de Trânsito tem como base de sua efetividade a Constituição Federal, como marco legal preponderante foi CTB, tendo como ponto de referência a Convenção de Viena³ e o Acordo Mercosul⁴. Tal política identifica o cidadão brasileiro como o seu principal beneficiário.

³ Convenção firmada sobre o Tráfego Viário de Viena, cujo Brasil aderiu como parte contratante, aprovada pelo Decreto Legislativo n. 33, de 13 de maio de 1980 e promulgada pelo Decreto n. 86.714, de 10 de dezembro de 1981, do Executivo Federal, com reservas. Tal fato, afirmado em Viena, na Áustria em 08 de novembro de 1968.

Traçando os rumos e as condições necessárias para que haja um trânsito integrado ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, no transporte das diferentes modalidades, além de questões como educação, saúde e meio ambiente.

Integrantes da administração do Sistema Nacional de Trânsito e suas respectivas competências:

- **Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN):** É o Coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo, constituído por representantes de sete Ministérios. Dentre suas competências principais temos a responsabilidade de estabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro; as diretrizes da Política Nacional de Trânsito; criar Câmeras Temáticas; estabelecer seu regimento interno e as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN e CONTRANDIFE; estabelecer as diretrizes do regimento das JARI; dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito da União, dos Estados e do Distrito Federal entre outros.
- **Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRAN) e Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE):** Os CETRAN e o CONTRANDIFE são constituídos de órgãos colegiados e entidades de caráter normativo, consultivo e coordenador correspondente ao Sistema Estadual ou Distrital, componentes do SNT, responsáveis pelo julgamento em segunda Instância dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas por órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários dos estados, do Distrito Federal e dos municípios (DENATRAN, 2009). Dentre suas competências temos: Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito das respectivas atribuições; elaborar normas no âmbito das respectivas competências; responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito; estimular e orientar a execução de campanhas educativas de trânsito; julgar os recursos interpostos contra decisões: (a) das JARI e (b) dos órgãos e entidades executivos estaduais, nos casos de inaptidão permanente, constatadas nos exames de aptidão física, mental ou psicológica; indicar um representante para compor a comissão examinadora de candidatos portadores de deficiência física à habilitação para conduzir veículos automotores; acompanhar e coordenar as atividades de administração, educação, engenharia, fiscalização,

⁴ Acordo este de regulamentação básica unificada de trânsito, entre os países, Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, através de decreto lei em 1993.

policciamento ostensivo de trânsito, formação de condutores, registro e licenciamento de veículos, articulando os órgãos do Sistema no Estado, reportando-se ao CONTRAN; dirimir conflitos sobre circunscrição e competência de trânsito no âmbito dos Municípios; informar ao CONTRAN sobre o cumprimento das exigências definidas nos §§ 1º e 2º do art. 333 do Código de Trânsito Brasileiro; designar em casos de recursos deferidos e na hipótese de reavaliação dos exames, junta especial de saúde para examinar os candidatos à habilitação para conduzir veículos automotores.

- **Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN):** É o órgão máximo executivo de trânsito da União, tem como objetivo cumprir as competências estabelecidas pelo artigo 19, do CTB, dentre elas: elaborar projetos e programas de formação, treinamentos e especialização do pessoal encarregado da execução das atividades de engenharia, educação, fiscalização, operação e administração de trânsito, policiamento ostensivo, propondo medidas acionárias que estimulem o incremento à pesquisa científica e o ensino técnico-profissional de interesse do trânsito, e promovendo sua realização dentre outros.
- **Departamento de Trânsito Estadual (DETRAN):** Consistem em órgãos do Poder Executivo Estadual, que realizam fiscalização do trânsito de veículos terrestres e as respectivas jurisdições no território Brasileiro. Também determina as normas para formação e fiscalização de condutores. No território Brasileiro, os DETRAN são responsáveis pela avaliação da capacidade física, mental e psicológica dos candidatos para a obtenção da carteira nacional de habilitação, cujo essa avaliação é realizada pelos serviços médicos e psicológicos existentes no DETRAN (ou pelos seus credenciados), como afirma (PORTO et al., 2004).
- **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT):** É o órgão executor da política de transportes determinada pelo Governo Federal. Autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes. Foi implantado com a proposta de desempenhar funções relativas à construção, manutenção e operação de infra-estrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e meio ambiente, conforme Decreto nº 4.129 de 13/02/2002.

- **Departamento de Estradas e rodagens (DER):** Consiste em conjunto de órgãos rodoviários estaduais, na qual tem em seus representantes estaduais a preocupação com a recomposição do Fundo Rodoviário Nacional, essa proposta de gerenciamento nasce devido a uma série de fatores do período histórico da época quando criada no início década de 70. A Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem – ABDER teve seu primeiro estatuto aprovado no ano de 1977. Na qual estabeleceu as seguintes questões: entidade civil, com personalidade jurídica, sem fins lucrativos, com autonomia administrativa, financeira e patrimonial com as seguintes finalidades: congregar os DER visando estudos e melhores soluções dos problemas administrativos, técnicos e científicos que lhes são inerentes; representar os DER junto aos Órgãos Federais e internacionais objetivando solucionar problemas e cooperando para a orientação de planejamento; relacionar-se com entidades congêneres, nacionais e internacionais, buscando aprimoramento técnico-administrativo e a projeção do rodoviarismo; coligir, tratar, arquivar e divulgar dados e elementos informativos de interesse para as administrações rodoviárias Estaduais; patrocinar cursos, palestras, simpósios e outros eventos de interesse dos DER; estimular a realização de pesquisas em todos os campos rodoviários, em colaboração com institutos, universidades ou outras entidades; promover o relacionamento e o intercâmbio de conhecimento entre os órgãos rodoviários.
- **Juntas Administrativas de Recursos de Infrações (JARI):** Consiste em órgãos colegiados, que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, respondendo pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades aplicadas pelos órgãos e entidades executivos de trânsito e/ou rodoviários. Dentre suas principais competências temos as seguintes: julgar os recursos interpostos pelos infratores; solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos objetivando uma melhor análise da situação recorrida; encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações, apontados em recursos e que se repitam sistematicamente.

Esses são os principais entes que constituem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) e suas principais funções. Entretanto, existem outros componentes relevantes que contribuem o desenvolvimento das atividades promovidas pelos entes que constituem o SNT, como, por

exemplo, a Polícia Rodoviária Federal (PRF), Polícia Militar dos Estados e do Distrito Federal entre outros entes.

1.4 Sistema Rodoviário Nacional

Em 1860, durante o Regime Imperial, foi criada a Secretaria de Estado da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, em decorrência do desmembramento dos serviços de correios, telégrafos, estradas e obras públicas, daquele período. Com a Proclamação da República em 1889, houve uma reestruturação na administração do País, sendo criado em outubro de 1891 o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, para o qual passaram as atribuições da Secretaria da Agricultura, extinta em novembro de 1892. Contudo em dezembro de 1906 o Ministério recebeu novas atribuições, passando a denomina-se de Ministério da Viação e Obras Públicas. Passados cem anos, na década de 60, há uma reforma administrativa, na qual determinou uma série de profundas alterações na estrutura da pasta, já então transformada em Ministério dos Transportes, tendo como áreas de competência os transportes ferroviário, rodoviário, aquaviário, marinha mercante, portos e vias navegáveis e a participação na coordenação dos transportes aeroviários (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2010).

Em março de 1990 ocorreu a fusão dos Ministérios dos Transportes, das Minas e Energia e das Comunicações, e sendo criado o Ministério da Infra-Estrutura, com competência também nas áreas de geologia, recursos minerais e energéticos, regime hidrológico e fontes de energia hidráulica, mineração e metalurgia, indústria do petróleo e de energia elétrica, inclusive nuclear, fiscalização com utilização de radiofrequência e serviços postais (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2010).

Mas em 1992 com a extinção do Ministério da Infraestrutura e com a criação do Ministério dos Transportes e das Comunicações, com atribuições específicas nas áreas dos transportes, telecomunicações e serviços postais. Todavia, no final do mesmo ano é criado o atual Ministério dos Transportes, com atribuições e competências específicas, para a realização de políticas voltadas para as questões dos transportes. A partir desse momento, são criadas as principais ações que irão nortear o desenvolvimento de políticas, voltadas para o incremento de um Sistema Rodoviário Nacional, integrado e articulado.

Dentre as ações criadas, temos as seguintes competências que norteiam o Sistema Rodoviário Nacional:

- a) Estabelecimento de uma Política Nacional de transportes rodoviário, ferroviário e aquaviário;
- b) Marinha mercante, portos e vias navegáveis; e
- c) Participação na coordenação dos transportes aeroviários.

Relacionados às competências atribuídas nos itens “a” e “b” compreendem a seguintes questões:

- I. a formação, coordenação e supervisão das políticas;
- II. a participação no planejamento estratégico, o estabelecimento de diretrizes para sua implementação e a definição das prioridades dos programas de investimentos;
- III. a aprovação dos planos de outorgas;
- IV. o estabelecimento de diretrizes para a representação do Brasil nos organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados referentes aos meios de transportes;
- V. a formulação e supervisão da execução da política referente ao Fundo de Marinha Mercante, destinado à renovação, recuperação e ampliação da frota mercantil nacional, em articulação com os Ministérios da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e do Planejamento, Orçamento e Gestão;
- VI. o estabelecimento de diretrizes para afretamento de embarcações estrangeiras por empresas brasileiras de navegação e para liberação do transporte de cargas prescritas.

A execução das medidas que norteiam o Sistema Rodoviário Nacional tem como propósito a efetivação das ações e/ou políticas estabelecidas pela Política Nacional de Trânsito, programadas pelo Código de Trânsito Brasileiro que devem ser trabalhadas em conjunto com os órgãos competentes das diversas esferas.

1.4.1 Rede Rodoviária

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) consiste numa autarquia federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, criado pela lei 10.233, no dia 5 de junho de 2001. Tendo como, objetivo implementação de uma política de infraestrutura do

Sistema Federal de Viação, realizando ações de operação, manutenção, restauração, adequação de capacidade e ampliação de construção de novas vias e terminais (DNIT, 2010).

De acordo, com o DNIT o Brasil possui a segunda maior malha rodoviária do planeta. O país possui pouco mais de 1,7 milhões de quilômetros de estradas, dos quais apenas cerca de 10% são pavimentados, num total de aproximadamente 172.978 quilômetros. Destes, 57.211 km são de estradas federais (33%), 94.753 km são de estradas estaduais (55%) e 20.914 km são de estradas municipais (12%). Um dado que chama atenção é que cerca de 80% dos pavimentos têm mais de dez anos, onde o estado de conservação da pavimentação e sinalização das rodovias em geral é bastante deficiente, devido justamente ausência de uma manutenção mais efetiva.

Tabela 02: Malha Rodoviária Brasileira

MALHA RODOVIÁRIA BRASILEIRA		
ESTRADAS	KM	PORCENTAGEM (%)
FEDERAIS	57.211	33 %
ESTADUAIS	94.753	55 %
MUNICIPAIS	20.914	12 %
TOTAL	172.978	100 %

Fonte: DNIT, 2009

No Brasil mais de 1,2 bilhões de pessoas viajam pelas nossas estradas todos os anos, se realizarmos uma comparação com a rede de embarques e desembarques de passageiros nos aeroportos que alcança aproximadamente 50 milhões de pessoas viajando, nota-se a preponderância das estradas e rodovias na integração e desenvolvimento de nosso país. As estradas e as rodovias podem ser comparadas como veias que bombeiam o coração do Brasil, pois através delas existe a condução não somente das pessoas de um lugar para o outro, mas também de cultura, valores, riquezas que permeiam a sociedade brasileira em busca de um desenvolvimento com equidade social.

1.4.2 Frota Nacional

A frota nacional de veículos brasileiros tem ganhado uma significativa expansão nos últimos anos no mercado nacional, apesar da economia mundial ter passado por momentos de

crises, contudo a indústria automobilística conseguiu expandir seu mercado. Fato evidenciado nos dados estatísticos elaborados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).

ANO	TOTAL
2007	49.644.025
2008	54.506.661
2009	59.361.642

Quadro 01: Frota de Veículos Brasileiros
Fonte: Denatran.

Para que o crescimento da frota de veículos na sociedade brasileira ocorra de maneira organizada e sistematizada há necessidade que haja a elaboração de um planejamento estratégico (referentes às malhas viárias); o cumprimento efetivo das leis que regulam o trânsito e se caso necessário a criação de leis mais regidas e principalmente investimento em políticas voltadas para a educação no trânsito, visando à conscientização desde as séries iniciais no ensino básico até programas de alcance imediato, pois ainda é o ser humano o principal ator do trânsito, sendo responsável direto pela maioria das ações que ocorrem no mesmo.

1.5 Urbanização Brasileira

O processo de urbanização brasileira se intensifica quando a indústria tornou-se o setor mais importante da economia nacional. Evidenciando dessa forma um dos aspectos que retrata a passagem de uma economia baseada principalmente agro-exportação para uma economia urbano-industrial, fato que teve como ponto de início no século XX e intensificando-se a partir de 1950. Tais transformações reconfigurou a realidade do país, deixando de ser um país agrário e rural para tornar-se num país urbano industrial, embora ainda em processo de desenvolvimento.

Com a modernização do país, resultado do crescimento da economia urbano-industrial, produziu uma divisão territorial do trabalho, onde as cidades tornam-se o centro motor de ações de desenvolvimento do país, constituindo assim, uma escala hierárquica que subordina cidades menores subordina-se a cidades maiores estabelecendo, portanto, um sistema

integrado de cidades. Onde esse sistema integrado de cidades, é composto por cidades denominadas de metrópoles, devido possuírem um tamanho significativo em relação a outras.

Nesse sistema hierarquizado de cidades, podem-se identificar as duas maiores metrópoles nacionais: São Paulo e Rio de Janeiro. Essas cidades exercem uma polarização sobre todo o território brasileiro, praticamente comandando a vida política, econômica, e social do país. Além dessas cidades, identificam-se outras grandes cidades, que se constituem em metrópoles regionais, como por exemplo, Porto Alegre, Curitiba, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Fortaleza e Belém.

Com o processo de urbanização e metropolização das cidades, pode-se identificar uma série de conseqüências com esse fato, seja de cunho positivo ou negativo. Dentre as conseqüências, tem-se o fenômeno de inchaço das malhas viárias com aumento acentuado do número de veículos nas estradas brasileiras e com isso o surgimento de problemáticas com elevados índices de acidentes de trânsito.

A ocorrência desse fenômeno se da de maneira acentuada nos últimos anos na sociedade brasileira, sendo necessária a constituição de um planejamento de engenharia de tráfego adequada para que se possa ter um trânsito que atenda as necessidades da sociedade de ir e vir de maneira segura.

Diante desse contexto, observa-se que o Estado do Amapá, em especial o Município de Macapá, no decorrer dos anos passou por processo de transformação de sua realidade, onde sua infra-estrutura não conseguiu acompanhar o desenvolvimento da cidade. Podendo ser notado ao se observar o trânsito local, onde as ações voltadas para a constituição de trânsito adequado e eficiente, não acompanharam o seu crescimento. Tal fato contribuiu diretamente para o surgimento de problemáticas sérias à sociedade amapaense, dentre elas, a elevação dos índices de acidentes de trânsito no Estado do Amapá, principalmente em sua Capital Macapá.

2 TRÂNSITO NA CAPITAL AMAPAENSE

2.1 Estrutura do Trânsito Amapaense

O Estado do Amapá com uma superfície de 143.453,7 km², com uma população recenseada e estimada de aproximadamente de 587.311 habitantes, segundo dados do IBGE⁵, com 16 Municípios constituídos. Dentre esses Municípios, temos o Município de Macapá com uma área de 6.562,4 km², com uma população recenseada e estimada de 344.143 habitantes, conforme dados colhidos no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística de 2007.

O Município de Macapá possui na sua estrutura uma série de órgãos e entidades que articulam ações voltadas ao desenvolvimento ordenado do município. Diante dessa realidade, torna-se necessário a composição de uma estrutura específica que delimite as ações, voltadas ao trânsito local. Neste caso, detectam-se órgãos e instituições que articulam políticas especializadas para o estabelecimento de um trânsito seguro e confiável para todos. Dentre esses principais órgãos e instituições temos o Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (DETRAN/AP), Empresa Municipal de Transporte do Urbano (EMTU) e a Companhia Independente de Trânsito do Macapá (CITRAN/AP).

O Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (DETRAN/AP) compreende o órgão do Poder Executivo Estadual, que tem como proposta básica a fiscalização do trânsito de veículos terrestres e da circulação dos pedestres nas suas respectivas jurisdições do território brasileiro. O DETRAN tem como missão assegurar o cumprimento da Política Nacional de Trânsito no âmbito de sua jurisdição, de maneira integrada e articulada, zelando pelo cumprimento das leis que o código de trânsito estabelece, com vistas a garantir um trânsito em condições seguras para todos, além de promover a valorização e preservação da vida através de suas ações. Dentre seus objetivos identifica-se o propósito de ser constituir no órgão voltado para a promoção da cidadania, equidade, civilidade no trânsito, sendo reconhecido como entidade responsável direta, pelos atores sociais que integram o trânsito na sociedade amapaense.

⁵ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Contagem da População 2007.

(1) Inclusive a população estimada nos domicílios fechados.



Foto 01: Departamento Estadual de Trânsito do Amapá
Fonte: Kássio Vilhena 2010

A Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU) foi criada em 29 de janeiro de 1997, pela Prefeitura Municipal de Macapá, através da Lei Municipal Nº 860/97⁶ que, além de dispor sobre a criação da empresa, dava outras providências relacionadas a esse contexto. A criação da EMTU tinha como finalidade, viabilizar e materializar novas e mais dinâmicas para constituir condições no gerenciamento do trânsito do Município de Macapá, consideradas um ponto nevrálgico do processo de expansão urbana de Macapá desde o começo da década de 1980.

Relacionado à competência da EMTU, fica definido que seu funcionamento parte de um núcleo cujas premissas se desenrolam em torno do gerenciamento, planejamento, controle e fiscalização do Sistema de Transporte de Passageiros nas modalidades Coletivo – convencional e alternativo -, Escolar, individual, Fretamento, e no que couber o Transporte de Cargas no município de Macapá; em seu parágrafo segundo, inclui o planejamento, ordenamento e execução dos serviços de sinalização viária de Macapá em seus perímetros urbano e rural.

⁶ Lei Nº 860/97 – PMM que dispõe sobre a criação da Empresa Municipal de Transportes Urbanos (EMTU), além de dar outras providências.



Foto 02: Empresa Municipal de Transportes Urbanos

Fonte: Kássio Vilhena; Martinho Felizardo 2010

A Companhia Independente de Trânsito de Macapá (CITRAN) do 2º BPM foi criada no dia 05 de novembro de 2007, com status de Companhia Independente de Trânsito, concentrando suas atividades direcionadas ao Policiamento de Trânsito da Capital do Estado. Realiza ações em conjunto com Secretaria de Transporte do Amapá (SETRAP), EMTU e DETRAN. A CITRAN tem como propósito atuar no policiamento no trânsito da capital amapaense, além disso, promovem cursos, palestras, blitz educativas e repressivas no trânsito local e nos demais municípios.



Foto 03: Companhia Independente de Trânsito do Amapá

Fonte: Kássio Vilhena 2010

2.1.1 Frota de Veículos

A frota de veículos no Estado do Amapá segue a tendência nacional, na qual há um crescente aumento de veículos no Estado. No ano de 2008, foram registrados cerca de 89.197 veículos no Estado do Amapá distribuídos nos 16 Municípios do Estado da seguinte forma. Como é exposto abaixo:

Tabela 03: Frota de Veículos catalogados por Município no Ano de 2008

Municípios	Número de Veículos
Amapá	228
Amaparí	130
Calçoene	203
Cutias	50
Ferreira Gomes	114
Itaubal	23
Laranjal do Jarí	1.560
Macapá	73.317
Mazagão	368
Oiapoque	1.244
Porto Grande	658
Pracuúba	22
Santana	10.864
Serra do Navio	200
Tartarugalzinho	127
Vitória do Jarí	89
TOTAL	89.197

Fonte: Divisão Técnica de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Amapá, 2009

Diante desse quadro, observa-se o número significativo de automóveis no Estado do Amapá, em especial, na capital, onde se concentra a maior frota de veículos.

Foram emitidas no Estado do Amapá cerca de 94.394 habilitações, sendo que em 2008 já foram emitidas 22.422, ou seja, aproximadamente 24 % do total de habilitações no Estado foram emitidas somente no ano de 2008. Comparando esse número de CNH's e a frota do Estado, percebe-se que existem mais pessoas habilitadas do que veículos para serem conduzidos (DETRAN, 2009, p. 9).

Esses dados demonstram, que apesar do alto número de pessoas habilitadas no Estado do Amapá, ser superior ao número de veículos transitando nas ruas e avenida amapaense detecta-se que esse fato deveria contribuir para o incremento de um trânsito mais seguro e confiável, mas se observa a presença de diversas problemáticas no trânsito amapaense, implicando diretamente no cotidiano da sociedade.

2.2 Principais Atores Sociais que Integram o Trânsito Amapaense

Podemos identificar diversos atores que integram o trânsito, mas o principal deles é o homem, pois quando não se encontra utilizando um meio de transporte torna-se pedestre. O trânsito é constituído por motoristas (todo aquele que dirige um automóvel que possui quatro rodas podendo transportar passageiros e cargas), motociclistas (condutor que dirige de maneira sentada um veículo automotor de duas rodas), ciclistas (conduz de maneira sentada um veículo de duas rodas movido pela propulsão humana) e principalmente por pedestres que transitam a pé nas mais diversas vias.

O trânsito brasileiro se transformou literalmente a partir da década de 50 quando o Governo Brasileiro incentivou o incremento da indústria automobilística, com a implantação de subsidiárias de grandes empresas multinacionais (RODRIGUES, Juciara, 2000). O automóvel trouxe consigo importantes transformações no país, a sociedade viu sua realidade mudar de ritmo. Atualmente, são inúmeras as pessoas que dependem dos automóveis e vivem do mesmo como meio trabalho, configurando num importante ator social do trânsito brasileiro e em especial o amapaense. As motocicletas aparecem no cenário brasileiro como outro agente relevante nesse contexto. Nota-se que no Brasil é cada vez maior o número de pessoas que preferem a motocicleta ao invés do veículo motorizado de quatro rodas. Devido a uma série de fatores, como por exemplo, o custo para adquirir uma moto é mais baixo que de um automóvel de quatro rodas, a praticidade para transitar nas vias de circulação é maior, o consumo de gasolina é menor entre outros.

A locomoção sobre duas rodas possui registros a partir de 1898 quando já era possível encontrar a circulação de bicicletas pelo Brasil. Contudo, os primeiros a utilizarem esse tipo de transporte foram os barões do café que importavam esses veículos diretamente da Europa para a sua diversão, uma vez que as corridas de bicicletas se encontravam em plena moda nesse período. Somente a partir de 1948 quando as bicicletas começaram a ser produzidas

totalmente no Brasil pela fábrica Caloi, houve o processo de difusão do veículo em massa atingindo toda a população.

Atualmente, muitos brasileiros utilizam a bicicleta como meio de locomoção e também como forma de diversão. Devido à popularização da bicicleta, os governantes têm demonstrado preocupação com os ciclistas e muitas cidades contam com pistas exclusivas para o seu tráfego: **as ciclovias** (RODRIGUES, Juciara, 2000, p. 115 grifo do autor).

O Código de Trânsito Brasileiro expõe a necessidade da utilização de equipamentos que asseguram a vida daqueles que utilizam as bicicletas como meio de transporte ou apenas como um meio de divertimento ou ainda esporte. Itens de segurança como os seguintes: campainha, sinalização noturna dianteira e traseira, lateral e nos pedais e espelho retrovisor no lado esquerdo (RODRIGUES, Juciara, 2000). Os ciclistas possuem normas específicas para o seu trânsito no espaço público devendo respeitá-las. Podemos considerar que ciclistas são aqueles que transitam pelas vias num veículo de propulsão humana dotado de duas rodas, na qual sua circulação deveria ser feita numa pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do restante do tráfego comum. Contudo, a existência de ciclovias ainda é incipiente na realidade brasileira e principalmente na realidade amapaense.

Por fim, temos os pedestres os atores principais do trânsito. Quando se discute sobre trânsito a maioria das pessoas lembra-se logo de veículos principalmente carro, motos, ônibus. Contudo, o pedestre é o elemento mais importante do trânsito, pois basta o motorista ou motociclista sair do veículo e vira um pedestre. Diante disso, pode-se notar a complexidade que envolve o sistema trânsito no que se refere aos atores sociais que o integram.

Infelizmente no Brasil uma parte desses atores são os principais responsáveis pelos os elevados índices de acidentes. Tal fato pode ser explicado por diversos aspectos como os seguintes, o desrespeito para com as leis de trânsito por uma determinada parcela de atores que integram o trânsito, fatores como a imperícia (a ausência de habilidade e competência técnica de trafegar nas vias respeitando as leis de trânsito), a imprudência (ausência de prudência, não se importando com suas ações no trânsito) e negligência (ausência de cuidado e atenção em realizar um tráfego de maneira segura) são umas das principais causas de acidentes no trânsito, provocando um problema de saúde pública.

Com aumento elevado dos índices de acidentes de trânsito na capital amapaense, nota-se o crescimento dos custos desses acidentes para o poder público, gerando custos associados a: atendimento médico (pré-hospitalar, hospitalar, pós-hospitalar); gastos previdenciários;

perdas econômicas das vítimas de acidentes em decorrência de sua interrupção no exercício de suas atividades produtivas; além de custos associados a danos materiais e institucionais para a reparação das vias que foram danificadas com os acidentes e ainda atendimentos jurídicos e outros (IPEA, 2006).

2.3 Principais Problemáticas Causadoras de Acidentes na Capital Amapaense

Com o desenvolvimento da indústria automobilística o aumento da frota de veículos cresceu vertiginosamente em todo o mundo, no Brasil não foi diferente. Como afirma Machado e Silva (2009, p. 17) “a produção mundial anual de automóveis cresceu de 11 para 53 milhões entre 1950 e 1995. Entre 1970 e 1998, nos Estados Unidos da América (EUA), o volume do tráfego aumentou de 1,78 trilhões de km percorridos por veículos para 3,24 trilhões.” Diante dessa realidade, detecta-se que o Estado do Amapá encontra-se também inserido nesse contexto, como um dos estados que possui uma das maiores frotas de veículos novos ao se analisado proporcionalmente pelo número da população.

Apesar do aumento da frota de veículos não houve concomitantemente um planejamento urbano da malha viária do Estado, em especial na capital amapaense. Tal fato acaba por contribuir com problemáticas no trânsito como, por exemplo, os altos índices de acidentes de trânsito. Segundo dados registrados pelo Centro Integrado de Operações de Defesa Social (CIODES)⁷, o trânsito é o segundo maior agente causador de mortes na capital amapaense, perdendo somente para arma branca. Segundo o mesmo relatório é identificado que o principal agravante dos acidentes de trânsito é a imprudência e a falta de tolerância dos indivíduos que transitam pelas ruas e avenidas da cidade.

⁷ Conjunto de Instituições do Estado do Amapá que desenvolve ações voltadas para o bem estar da sociedade.



Foto 4: Acidente de trânsito (Choque)

Fonte: Jornal do Dia 2009



Foto 5: Acidente de trânsito (Colisão)

Fonte: Jornal do Dia 2009

Segundo a Divisão Técnica de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Amapá (2009) ⁸, acredita-se que há vários fatores ou combinações de fatores, que contribuem diretamente para o aumento de periculosidade no trânsito, na qual comprometem a segurança. Situações adversas como (geometria da via, iluminação pública, fatores climáticos,

desrespeito à sinalização, engenharia de trafego ineficiente, negligência, imprudência, falta de destreza para conduzir, entre outros) se apresentam como os principais agentes causadores de acidentes de trânsito amapaense.



Foto 6: Acidente de Trânsito (Choque Frontal)

Fonte: Jornal do Dia 2009

A ausência de sinalização adequada é um dos agravantes que contribuem para o acontecimento de acidentes de trânsito em Macapá. Como afirma Faria,

A manutenção inadequada da sinalização de trânsito é mais perigosa do que a sua falta, pois qualquer sinalização induz o usuário a acreditar em suas indicações. No Brasil, os semáforos, principalmente os de pedestre, não recebem uma manutenção adequada. Os órgãos gestores do trânsito, quando o fazem, priorizam a manutenção dos blocos semafóricos veiculares nas interseções. Se os pedestres sempre obedecessem às indicações semafóricas, sem antes verificar seu funcionamento, o número de atropelamentos poderia ser bem maior do que o atual. (1999, p. 102)

Fato esse, integrante da realidade amapaense, pois a ausência de uma manutenção adequada das vias, dos semáforos, das sinalizações verticais e horizontais é perceptível. Contudo, recentemente medidas estão sendo tomadas com o propósito de mudar tal paradigma, porém ainda são ineficientes. Outro aspecto que chama atenção no trânsito amapaense, estar relacionado a imprudência dos condutores, o uso de bebidas alcoólicas, imperícia constituindo nos principais fatores causadores de acidentes.

⁸ Relatório Estatístico de Acidentes de Trânsito de 2008.

Na entrevista concedida ao Jornal do Dia⁹ o Capitão Jones, comandante da Companhia Independente de Trânsito (CITRAN), retrata que a única explicação para tantas tragédias no trânsito é devido a imprudência do condutor. “As causas não mudam, a imprudência, a imperícia, negligência, intolerância, embriagues ao volante, a sonolência, infelizmente é a realidade, o ser humano é o principal culpado pelas tragédias que são registradas em nosso Estado” (JORNAL DO DIA, 2009). Na mesma entrevista o comandante da Citran, ressalta que apesar da Cidade de Macapá, estar implantando novas sinalizações e recuperando vias, o condutor ainda não assimilou as mudanças. Como afirma o comandante da Citran em linhas gerais “enquanto o motorista não ter a consciência que o trânsito mata, as estatísticas de mortes violentas só vai aumentar”.

2.3.1 Estatística dos Acidentes de Trânsito

A maioria dos acidentes ocorre na área urbana de Macapá, nas Rodovias Estaduais e ainda nas Rodovias Federais que cortam o Estado do Amapá. Os acidentes de trânsito podem ser classificados como **acidentes com vítima** e **acidentes sem vítima**, na qual o primeiro refere-se a eventos que causam apenas danos materiais e o segundo ocasionam danos materiais e físicos. De acordo com o quadro pode-se verificar os índices de acidentes ocorridos no de 2008.

Tabela 04: Índice de Acidentes de Trânsito no Ano de 2008.

MÊS	COM VÍTIMAS	SEM VÍTIMAS	TOTAL
Janeiro	113	118	231
Fevereiro	99	138	237
Março	96	139	235
Abril	115	137	252
Maiο	101	113	214
Junho	113	123	236
Julho	92	109	201
Agosto	101	122	223
Setembro	100	160	260
Outubro	131	139	270

⁹ Entrevista concedida no dia 22 de dezembro de 2009, para um jornal local da capital amapaense.

Novembro	128	139	267
Dezembro	139	154	293
TOTAL	1328	1591	2919

Fonte: Divisão Técnica de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Amapá, 2009.

Tais dados evidenciam que no ano de 2008 foram registrados 2.919 acidentes de trânsito no Estado do Amapá, sendo que onde 45% (1.328) foram com vítimas, desse total 90 foram vítimas fatais e 55% (1.591) sem vítimas. Os meses que contabilizaram o maior número de acidentes do ano de 2008 foram respectivamente, o mês de dezembro contabilizando 293, o mês de outubro contabilizando 270 e o mês de novembro com 267 acidentes. O mês de abril teve a maior ocorrência de acidentes com vítimas, enquanto julho a menor com 92. Enquanto, setembro obteve a maior incidência de acidentes sem vítimas com 160, e julho a menor com 109.



Foto 7: Acidente com Vítima Lesionada
 Fonte: Jornal do Dia 2009

Nas vias de circunscrição da capital do estado ocorreram 2.502 acidentes, enquanto 417 na estadual e/ou federal. Diante disso, fica evidente que a maioria dos acidentes de trânsito estão concentrados na capital amapaense, onde ocorreram 86% dos acidentes.

Tabela 05: Índice de Acidentes de Trânsito na Circunscrição da Capital Amapaense no Ano de 2008.

MÊS	MUNICIPAL		ESTADUAL/FEDERAL	
	COM VÍTIMAS	SEM VÍTIMAS	COM VÍTIMAS	SEM VÍTIMAS
Janeiro	94	100	19	18
Fevereiro	86	121	13	17
Março	74	119	22	20
Abril	85	122	30	15
Maiο	74	103	27	10
Junho	100	104	13	19
Julho	79	101	13	8
Agosto	78	117	22	6
Setembro	79	146	21	14
Outubro	116	121	16	17
Novembro	111	130	17	9
Dezembro	112	130	27	24
TOTAL	1088	1414	240	177

Fonte: Divisão Técnica de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Amapá, 2009.

Os tipos mais comuns de acidentes são do tipo de abalroamento, isto é, quando um veículo em movimento vai de encontro com o outro em movimento esse tipo de acidente teve a maior frequência totalizando 2.450 acidentes. Na qual 43,30% dos acidentes são com vítimas¹⁰, entende-se que esse tipo acidente caracteriza-se por um conjunto de acidentes com feridos e com morte; e 56,70% sem vitimas. Todavia, dos 2.450 acidentes 84% correspondem a abalroamento, sendo os acidentes por atropelamento e choque, correspondem a segunda posição com 6%.

¹⁰ O conceito de acidentes com vitima, de acordo com a denominação trabalhada pelo, Código de Trânsito Brasileiro.

Tabela 06: Tipos de Acidentes no Ano de 2008.

Mês	Colisão/Abalr.	Tombada Capotagem	Atropelamento	Choque	Outros	N. Inf.
Janeiro	189	6	18	14	2	2
Fevereiro	213	3	7	8	2	4
Março	199	3	15	12	3	3
Abril	222	5	12	6	5	2
Maio	188	3	12	6	4	1
Junho	187	6	27	14	2	0
Julho	170	5	16	7	4	0
Agosto	158	3	11	50	1	0
Setembro	229	2	12	14	2	1
Outubro	231	8	12	17	2	0
Novembro	226	6	17	18	0	0
Dezembro	238	3	21	23	7	1
TOTAL	2450	52	180	189	34	14

Fonte: Divisão Técnica de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Amapá, 2009.

Segundo (DETRAN, 2009) a maioria dos condutores envolvidos nos acidentes é do sexo masculino 80%, sendo 17% do sexo feminino e 3% não informaram de um universo de 4.901 condutores. Dentre os veículos envolvidos nos acidentes de trânsito temos os automóveis, as motocicletas, as bicicletas, os caminhões/caminhonetes e os ônibus respectivamente os maiores envolvidos em acidentes.

No ano de 2007 foram contabilizadas 105 mortes no trânsito, sendo destes a sua maioria era do sexo masculino. No ano de 2008 foram registradas 90 mortes no trânsito amapaense, sendo que 73 eram do sexo masculino e 17 do sexo feminino. Já no ano de 2009 o número de mortes cresceu para 107 mortes, sendo 82 % do sexo masculino. Tais dados mostram o crescimento gradativo dos índices de acidentes com vítimas fatais.

Tabela 07: Quantitativos de Vítimas Fatais nos anos de 2007, 2008 e 2009 na Capital Amapaense

Ano	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	Total
2007	8	6	19	14	10	3	7	7	12	12	2	5	105
2008	7	4	4	5	7	4	8	10	8	16	7	10	90
2009	2	4	5	11	9	18	9	13	8	7	8	13	107

Fonte: DETRAN 2009.



Foto 8: Vítima Fatal de Acidente de Trânsito

Fonte: Jornal do Dia 2009

2.3.2 Comparativo dos Índices de Acidentes

Os índices de acidentes de trânsito no Estado Amapá nos últimos vêm oscilando. Contudo nota-se o crescimento desses índices nos anos de 2007 a 2009. Como é identificado no quadro abaixo:

Acidentes de Trânsito	Total
2007	3.898
2008	2.919
2009	3.744*

Quadro 02: Comparativo de Acidentes de trânsito de 2007 a 2009

Dados disponibilizados pelo Divisão de Estatística de Trânsito-DETRAN/AP, correspondentes ao ano de 2009 até o dia 27 de dezembro de 2009.

Fonte: Divisão Técnica de Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Amapá, 2009.

Através das ações realizadas pelo Centro Integrado de Operações de Defesa Social (CIODES) do Estado do Amapá em 2009, foi elaborado um panorama dos índices de acidentes de trânsito na capital amapaense, traçando um quadro comparativo referente o 1º semestre de 2008 e 2009 dos acidentes em dias da semana, turno e horários mais frequentes.

Como é exposto nas tabelas abaixo, onde houve um aumento considerável em quase todos os dias da semana na incidência de acidentes com crescimento mais acentuado nos fins de semana (sábado e domingo).

Tabela 08: Comparativo de Acidentes por dia da semana entre o 1º semestre de 2008 e 2009

Dia da Semana	1º Sem. 08	%	1º Sem. 09	%	Diferença	Percentual	↑↓
Segunda-Feira	336	13,71	398	14,90	32	8,74%	↑
Terça-Feira	330	12,36	342	12,80	12	3,64%	↑
Quarta-Feira	303	11,35	344	12,88	41	13,53%	↑
Quinta-Feira	367	13,75	350	13,10	-17	-4,63%	↓
Sexta-Feira	362	13,56	411	15,39	49	13,54%	↑
Sábado	458	17,16	399	14,94	-59	-12,88%	↓
Domingo	483	18,10	427	15,99	-56	-11,59	↓
Total	2669	100	2671	100	2	0,07%	↑

Fonte: CIODES 2009

A tabela abaixo retrata que os índices de acidentes de trânsito, ocorrem principalmente no período noturno, dentre os fatos que contribuem para isso, temos que a maioria das opções de lazer amapaense se concentra com maior intensidade no turno da noite, vale ressaltar que a ingestão de bebidas alcoólicas são mais consumida nesse horário acabando por contribuir com o acréscimo dos acidentes.

Tabela 09: Comparativo de acidentes por horário entre o 1º semestre de 2008 e 2009

Horário	1º Semestre 2008		1º Semestre 2009		Diferença	Percentual	↑↓
	Total	%	Total	%			
00:00 – 06:00	376	14%	321	12%	-55	-14,63%	↓
06:00 – 12:00	655	25%	694	26%	39	5,95%	↑
12:00 – 18:00	830	31%	867	32%	37	4,46%	↑
18:00 – 24:00	808	30%	789	30%	-19	-2,35%	↓
Total	2,669	100%	2,671	100%	2	0,07%	↑

Fonte: CIODES 2009

Segundo o Centro Integrado de Operações de Defesa Social no primeiro semestre de 2008 os horários com maior incidência de acidentes de trânsito correspondem a partir das 11 horas a 13 horas no período matutino e das 18 horas a 20 horas no período noturno. Em relação aos dados coletados no mesmo período no ano de 2009, observa-se que os horários continuam sendo os mesmos, contudo houve um acréscimo significativo de acidentes. Devido fatores como, os horários serem de pico, o crescimento da frota de veículos que trafegam no trânsito amapaense, além da existência de pontos de estrangulamento detectados na capital.

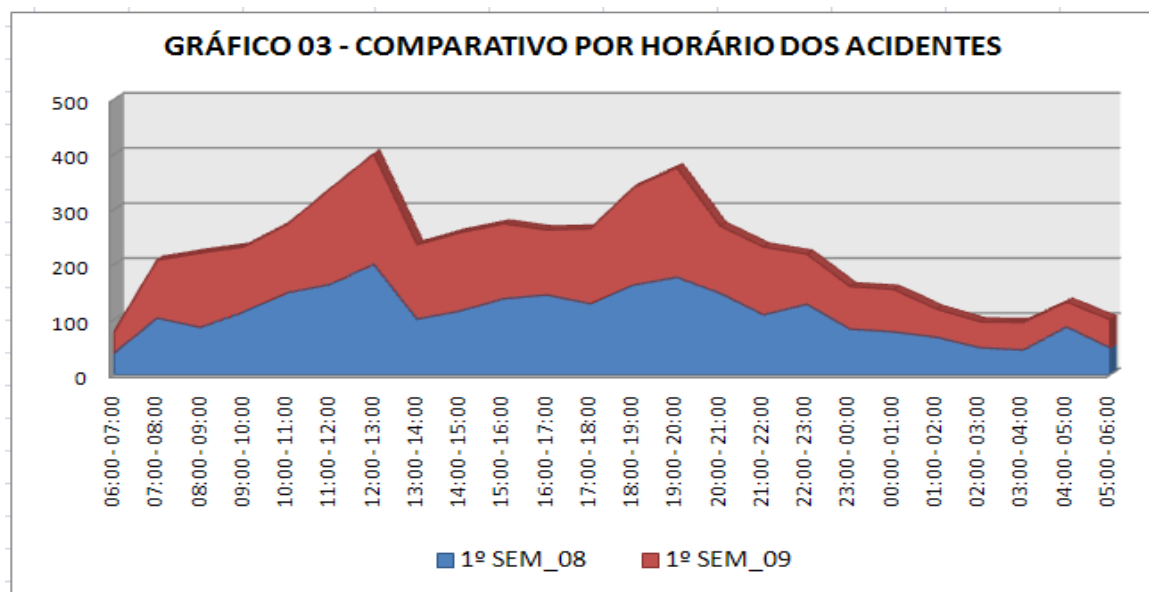


Gráfico 01: Comparativo dos horários de acidentes 1º semestre de 2008/2009.
 Fonte: CIODES 2009

Os problemas ocasionados pelos acidentes de trânsito têm sido incorporados de maneira quase que imperceptível no cotidiano das pessoas, pois o trauma causado por estes acarretam conseqüências gravíssimas para a sociedade, atingindo tanto a estrutura socioeconômica do Estado quanto o modo de vida do indivíduo. A incidência desses acontecimentos ocasiona custos monetários significativos para o Estado na reabilitação das vítimas de acidentes de trânsito tanto em casos de seqüelas temporárias quanto em casos de seqüelas definitivas, além de gastos com procedimentos e intervenções cirúrgicas, medicamentos, transportes dos acidentados entre outros. Outro aspecto relevante estar relacionado à questão do aumento dos processos jurídicos em tramitação nos tribunais através de petições indenizatórias para aqueles envolvidos em acidentes de trânsito, podendo citar como exemplo do seguro Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores em Via Terrestre (DPVAT), seguro este que indeniza vítimas de acidentes causado por veículos que possuem motor próprio (automotores) e circulam por terra e/ou por asfalto, observa-se que trens, barcos, bicicletas e aeronaves não se enquadram nesse benefício.

3 A SOLUÇÃO AINDA É A EDUCAÇÃO

3.1 Do Inevitável a Prevenção

Pode-se entender que acidente é qualquer acontecimento de um evento independente da vontade humana, causado por uma força externa que atua subitamente de maneira inesperada, deixando como conseqüências ferimentos físicos e/ou psicológicos para o ser humano. O acidente de trânsito é caracterizado como todo acidente que envolve um veículo em via pública, cujo suas implicações são diversas na sociedade, diante desse fato detecta-se o fenômeno social que constitui o acidente de trânsito, por suas causas e as conseqüências que envolvem o mesmo. “O “acidente de trânsito” não existe, pois acidente é algo inevitável, como uma intempérie”, a partir dessa abordagem de que o acidente de trânsito é algo que pode ser evitado e controlado a proposição mais pertinente para tentar compreender como ocorre esse fenômeno (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 7).

Mais para isso ocorrer, torna-se necessário uma série de medidas envolvendo um significativo número de atores sociais, sejam eles da sociedade civil organizada, instituições públicas, entidades privadas entre outras, onde os esforços devem ser combinados visando mudar tal paradigma.

Conforme foi exposto nos capítulos anteriores, fica evidente a gravidade que os altos índices de acidentes de trânsito possuem em nossa sociedade. Impactando diretamente na estrutura socioeconômica do Estado. Diante dessa realidade, a educação torna-se o meio mais efetivo para promover ações que visem mudar tal cenário configurando-se numa ferramenta de combate direto para a redução dos índices de acidentes. Contudo o seu efeito só poderá ser perceptível a médio e em longo prazo, pois as ações devem partir desde a base educacional até aos programas e projetos que possuem um alcance mais imediato na sociedade.

Para que se tenha uma convivência harmônica entre os indivíduos no trânsito torna-se necessário que haja organização e respeito aos direitos e deveres individuais e do grupo, cujo essa convivência deve ser regida abrangendo valores (sociais, morais, éticos entre outros) que são determinados por normas pré-estabelecidas pela sociedade. O sistema de trânsito é uma resultante desses fatos, cujo convívio das pessoas nas vias públicas depende da interação do homem com o meio social respeitando as normas regulamentadoras, que visam um trânsito calmo e previsível estabelecendo dessa forma um ambiente de civilidade e de respeito às leis.

A violência do trânsito amapaense decorre dos elevados índices de acidentes estando centralizado principalmente sobre dois aspectos, como afirma o comandante da Companhia Independente do Trânsito do Amapá, Capitão Jones em relato em Vídeo “Violência de Trânsito: Por que temos o trânsito mais violento do país?” de Machado e Silva (2009) “na verdade são várias causas, mas eu posso pontuar para você a principal que é a imprudência e falta de tolerância”. Tal fato expõe que o ser humano é o maior responsável por tal fenômeno, contudo somente o ser humano é capaz de mudar tal paradigma e com estabelecimento de um bom comportamento no trânsito de maneira correta implicaria na promoção da segurança e da tranquilidade de todos aqueles que nele transitam.

Diante dessa realidade, a educação apresenta-se como o instrumento mais pertinente para mudar tal cenário, como aponta o Sociólogo Fernando Canto em Vídeo “Violência de Trânsito: Por que temos o trânsito mais violento do país?” de Machado e Silva (2009)

Educação é fundamental em todos os sentidos, mas em relação a isso ela é muito mais do que fundamental, uma prioridade, porque é preciso que as crianças desde já aprendam a lidar com as dificuldades do trânsito, e Macapá vai se tornar um caos se não tornarem providências agora, no sentido de minimizar esses problemas que já vem ocorrendo. (MACHADO E SILVA, 2009)

O processo de educação compreende um papel de fundamental relevância na sociedade, pois através dela o conhecimento pode ser difundido por várias gerações, como afirma Oliveira (2009, p. 256),

É por meio da educação que os povos transmitem às gerações mais jovens seus conhecimentos, suas tradições, seu modo de vida e suas regras e valores. É no processo de aprendizagem que as pessoas adquirem as informações necessárias para uma vida de acordo com as normas do grupo social a que pertencem.

É com o processo de difusão do conhecimento pautado numa perspectiva de educar as crianças e os jovens de hoje sobre questões que permeiam o trânsito, alternativa mais pertinente para que haja uma universalização e aprendizado a respeito da importância do trânsito no convívio social.

3.2 Educação no Trânsito

Neste sentido o Art. 76 do Código de Trânsito Brasileiro, promulga que a educação de trânsito deve ser promovida a partir da pré-escola e também nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, através de um planejamento ordenado das ações coordenadas entre as entidades e os órgãos

do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e Municípios, nas suas respectivas áreas de atuação e responsabilidade (DENATRAN, 2004).

Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá:

I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;

II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;

III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;

IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito (SENADO FEDERAL, 1999, p. 10).

A educação proposta no Código de Trânsito Brasileiro tem como propósito ultrapassar a mera transmissão da informação, tendo como foco principal o ser humano trabalhando o comportamento, as atitudes e os valores que norteiam a conduta do indivíduo e o seu convívio social no trânsito. Devendo atingir todas as faixas etárias através da execução de programas educativos junto à sociedade.

Para Costa (1987, p. 52) “a educação desempenha, segundo Durkheim, uma importante tarefa nessa conformação dos indivíduos à sociedade em que vivem, a ponto de, após algum tempo, as regras estarem internalizadas e transformadas em hábitos”. Portanto, nota-se a importância do papel da educação na internalização de preceitos que norteiem as ações dos indivíduos na sociedade. Um trânsito mais seguro acontecerá quando os atores sociais (pedestres, motoristas, motociclistas, ciclistas entre outros) que integram o sistema de trânsito, forem conscientes do papel que cada um possui.

A violência do trânsito amapaense principalmente em sua capital é alarmante, sendo considerado pelas instituições que desenvolvem ações diretamente na área como um dos mais violentos do Brasil, devido o crescimento acentuado dos índices de acidentes de trânsito. Diante dessa realidade, ações devem ser tomadas visando acabar ou pelos menos reduzir tal aspecto. Neste caso, o Departamento Estadual de Trânsito do Amapá, através da Divisão de Educação para o Trânsito vem realizando ações de cunho educativo por meio de intervenções sociais programadas, sendo definidas anualmente num planejamento onde todos os projetos e campanhas educativas serão realizados dentro de um cronograma pré-estabelecido. Vale ressaltar que tal planejamento decorre de estudos in-loco, na qual são priorizadas as temáticas mais importantes que por causa disso necessitam de ações imediatas e mais eficazes.

As ações são centralizadas sobre os seguintes focos como, palestras educativas, blitz educativas, campanhas educativas, ações no interior e entre outras, seguindo um calendário para sua execução como é exposto abaixo.

MÊS	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELA DIVISÃO DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO – DET 2008					
	Solicitação de Palestras	Palestras nas Escolas	Blitz Educativas	Campanhas Educativas	Participação em Eventos	Ações no Interior
Janeiro	-	-	10	-	03	-
Fevereiro	10	10	07	02	01	-
Março	13	15	02	01	01	-
Abril	11	12	03	01	02	-
Maio	09	10	01	02	03	-
Junho	08	10	03	02	01	01
Julho	-	-	10	01	-	01
Agosto	12	12	03	02	01	-
Setembro	10	10	02	01	01	-
Outubro	15	15	03	02	01	-
Novembro	17	17	02	01	01	01
Dezembro	06	03	02	01	01	01
Total de Solicitações, Atendimentos e Ações	111	114	162	16	16	04

Quadro 03: Cronograma de Atividades Desenvolvidas pelo DETRAN em 2008

Fonte: DETRAN, 2008.

As ações realizadas pela Divisão de Educação para o Trânsito do Estado do Amapá acontecem seguindo um calendário pré-estabelecido no início de cada ano, após um diagnóstico dos dados obtidos com a equipe técnica da pesquisa de campo feita nos anos anteriores e das perspectivas futuras que órgão deseja alcançar. Pode-se observar, que o número de medidas tomadas pela instituição ainda são baixas se compararmos com o acentuado crescimento da violência do trânsito amapaense, sendo assim, torna-se necessário a realização de ações mais concretas visando estabelecimento de um trânsito mais seguro.

No ano de 2009 o planejamento estratégico da Divisão de Educação para o Trânsito passou por uma renovação, contando com a criação de mais dois projetos com o propósito de

reforçar as ações já desenvolvidas pelo departamento. O Projeto Transmitindo Valores do Trânsito, com o objetivo de educar e despertar os bons hábitos quanto a postura adequada que garanta a construção de um trânsito seguro, atingindo a alunos de toda a educação básica das redes públicas e privadas de ensino, através de palestras educativas, aulas práticas e performance teatral, além desse projeto foi criado também o Projeto Trânsito Comunitário, onde a proposta é a conscientização das comunidades que compõem os bairros do Município de Macapá, promovendo a idéia de que todos somos responsáveis pela construção de um trânsito mais seguro e humano. Ambos os projetos tem um caráter social, pois tratam da seguridade daqueles que transitam nas vias públicas, tanto como pedestres, motoristas ou como ciclistas.

3.3 Medidas e Ações Preventivas

Apesar das políticas e programas que visam à conscientização cultural e a reeducação no trânsito, tendo como propósito essencial a internalização dos preceitos que caracterizam um convívio social adequado no trânsito. Essas ações apresentam um impacto a médio e em longo prazo, sendo necessária também a tomada de providências mais rígidas e efetivas no combate a redução da violência no trânsito que ocorre cotidianamente de maneira quase imperceptível na sociedade brasileira. Diante dessa realidade, nos últimos anos foram criadas leis com um caráter mais severo visando à diminuição dos índices de acidentes.

No ano de 2008, com a criação da Lei Federal nº 11.705, de 19 de junho de 2008 (conversão da Medida Provisória nº 415/2008) que alterou a também a também Lei Federal nº 9.503/97 Código de Trânsito Brasileiro, trouxe consigo uma nova realidade para o trânsito brasileiro. A Lei da Tolerância Zero propõe um rigor muito forte proibindo o consumo praticamente de qualquer quantidade de bebida alcoólica por condutores de veículos. A criação dessa lei teve uma significativa repercussão no território nacional, pois o condutor que for flagrado excedendo o limite de 0,2 gramas de álcool por litro de sangue pagará multa de 957 reais, além de receber sete pontos na carteira de motorista, tendo sua carteira suspensa não podendo dirigir por um ano e ainda poderá ter o carro apreendido. Para ultrapassar o valor limite de 0,2 gramas, bastaria beber uma única lata de cerveja ou uma taça de vinho. Aqueles cuja dosagem de álcool no sangue superar 0,6 g/l (duas latas de cerveja) deverão ser presos em flagrante, as penas poderão variar de seis meses a três anos de cadeia, sendo afiançáveis por valores entre 300 e 1.200 reais.

A Lei Seca como ficou popularmente conhecida no Brasil, nasce com a proposta de reduzir os elevados índices de acidentes de trânsito no país, tendo como conotação o impedimento total do consumo de álcool antes do ato de dirigir e de venda de produto alcoólicos ao longo das rodovias federais. A lei foi endurecida, pelo fato, que no Brasil dificilmente alguém vai preso por causar algum delito no trânsito às punições são brandas, sendo assim necessária a constituição de uma lei mais rígidas que tragam consigo um resultado imediato na sociedade.

Conforme a reportagem da Revista Veja em julho de 2008, não somente o Brasil adotou uma lei mais severa, mas também outros países. Numa lista de 92 países pesquisados pelo International Center For Alcohol Policies (ICAP), instituição sediada em Washington (EUA), o Brasil agora se enquadra entre os 20 países que possuem a legislação mais rígida sobre o trânsito. A lei brasileira é mais restritiva do que as de outras 63 nações pesquisadas, mas ainda é superada pelas regras de outros 13 países. Cinco nações têm o mesmo nível de rigor do Brasil: Estônia, Polônia, Noruega, Mongólia e Suécia. Na América do Sul, o Brasil ficou em segundo lugar, atrás apenas da Colômbia, onde o limite é zero. Vizinhos como Argentina, Uruguai, Paraguai, Bolívia e Venezuela estipulam limites de 0,5 g/l, 0,8 g/l, 0,8 g/l, 0,7 g/l e 0,5 g/l, respectivamente. Estados Unidos (0,8 g/l), Canadá (0,8 g/l) e alguns países europeus – Reino Unido (0,8 g/l), Alemanha (0,5 g/l), França (0,5 g/l), Itália (0,5 g/l) e Espanha (0,5 g/l) – também são mais tolerantes no assunto.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) publicou uma resolução pelo Diário Oficial da União, que a partir de 1º de janeiro de 2009, os candidatos a motorista enfrentarão mudanças para tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Segundo a resolução, a carga horária do curso teórico necessário para tirar a habilitação passará de 30 para 45 horas e as aulas práticas deixará também de ter 15 horas para passar a ter 20 horas, além disso, novos conteúdos foram adicionados, entre eles as consequências da ingerir bebidas alcoólicas e cuidados especiais com motociclistas. As novas regras estabelecidas pelo órgão federal nascem com a finalidade de melhorar a formação de condutores e diminuir o número de acidentes de trânsito. Um dos enfoques do novo curso serão os riscos de dirigir sob o efeito de álcool e drogas. Tais mudanças ocasionaram um impacto maciço nas auto-escolas de todo o país, onde o número de pessoas interessadas de tirar a habilitação cresceu vertiginosamente tanto pelo aumento da carga horária das do curso de formação de condutores quanto pelo aumento que será acrescido no pacote para retirar a carteira nacional de habilitação

Portanto, nota-se que o Governo Federal através dos órgãos competentes vem articulando medidas e ações para que se tenha o desencadeamento de um trânsito mais seguro

para todos aqueles que nele transitam. Mas o homem enquanto ser social transformador da realidade social possui o papel preponderante nesse cenário, cujo suas ações devem ser pautadas no respeito com as leis regulamentadoras do sistema de trânsito e com os seus semelhantes, criando-se uma consciência coletiva onde os sentimentos, crenças que permeiam a sociedade de maneira comum a maioria dos membros da sociedade (DURKHEIM, 1973).

CONCLUSÃO

Atualmente a violência no trânsito ocasionada principalmente pela incidência crescente dos acidentes de trânsito apresenta-se como uma das temáticas mais discutidas no Brasil e o Estado do Amapá não ficam alheios a essa realidade. Na Capital do Estado do Amapá os índices de acidentes de trânsito possuem uma incidência significativa, principalmente pelos acentuados índices de mortes no trânsito amapaense, fato esse, ocasiona sérios distúrbios para o estabelecimento de um convívio social adequado, restringindo não somente o incremento da economia, pois afeta diretamente a população economicamente ativa e aqueles que dependem desses; torna-se necessário aumentar investimentos em ações e programas visando reduzir esse fenômeno, além das perdas e dos abalos psicológicos causados às famílias das vítimas em acidentes fatais de trânsito.

A partir dessa constatação através de pesquisa de campo, coleta de dados, revisão de literatura e incursões *in lócus* buscando compreender a realidade desses fatos. Esse Trabalho possibilitou realizar uma discussão a respeito dessa realidade e suas implicações na sociedade. No início da pesquisa, acreditava-se que os motivos principais para o crescimento acentuado dos acidentes de trânsito com vítimas fatais na capital do Estado do Amapá consistiam na imprudência, imperícia, descaso com a lei entre outras causas secundárias e com o desencadeamento do trabalho, através da coleta de dados da pesquisa de campo, levantamento bibliográfico e principalmente depoimentos de autoridades que desenvolvem ações na área, pôde-se comprovar a hipótese inicial da pesquisa, que os agentes causadores desses acidentes correspondem principalmente a imprudência, a falta de tolerância, a imperícia como sendo os fatores centrais causadores dessa problemática, além de outras causas como o consumo de bebida alcoólica de maneira excessiva antes de dirigir, descaso com as leis de trânsito, a ausência de uma sinalização adequada, repressão mais contundente por parte do poder público para com os infratores. Contudo, todas essas causas têm como ponto de origem o despreparo ou descaso do homem com a própria vida e a de seus semelhantes em não respeitar o cumprimento das normas que regulam o trânsito.

Diante dessa realidade, a educação apresenta-se como meio mais efetivo para promover as mudanças de comportamento necessárias para a redução desses acidentes de trânsito, apesar de que seus efeitos possuem um impacto a médio e a longos prazos, eles são os mais profundos e duradouros. Para que ocorra êxito nessa proposição, torna-se necessário a participação da sociedade como o agente difusor dessa proposta, pois com a participação

popular os programas de prevenção (programas educativos de conscientização) possam realmente surtir efeito na sociedade. Além de programas educativos torna-se necessário o cumprimento das leis já existentes e também a criação de leis de mais rígidas, como uma ferramenta em curto prazo que tem um efeito imediato nas ações visando tanto a repressão da incidência dos índices de acidentes quanto um caráter educativo inibidor, pois a punição daqueles que não respeitam as leis de trânsito apresenta-se como uma forma de educar.

Portanto, a elaboração desse trabalho de pesquisa apresenta uma relevância significativa, por tratar de uma temática atual que se encontra inserida no cotidiano da sociedade amapaense de maneira quase que imperceptível, pois a discussão nos mostra os meandros do Sistema de Trânsito Brasileiro dentre suas atribuições e competências, tendo como abordagem principal a realidade do trânsito amapaense e suas implicações na sociedade, além do papel da educação como um agente capaz de mudar tal realidade, tanto com ações educativas preventivas quanto com ações educativas repressivas. Diante dessa realidade, esse trabalho adquire uma importância substancial para o desenvolvimento de próximos trabalhos, pesquisas que visem o desenvolvimento da sociedade de maneira sadia.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

ARON, Raymond. **As etapas do pensamento sociológico**. 4. ed . São Paulo: Martins Fontes, 1993.

COSTA, Maria Cristina Castilho. **Sociologia**: introdução à ciência da sociedade. São Paulo: Moderna, 1987.

DETRAN/AP, Departamento Estadual de Trânsito do Amapá. **RELATÓRIO ESTATÍSTICO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO DE 2008**. Macapá, 2009.

DENATRAN, Departamento Nacional do Trânsito. **Diretrizes para o Estabelecimento do Regimento Interno dos Conselhos Estaduais de Trânsito – CETRAN e Conselho de Trânsito do Distrito Federal – CONTRANDIFE**. Disponível em: < http://www.denatran.gov.br/cetran_contrandife.htm >. Acesso em: 10 de setembro de 2009.

_____. **Legislação de Trânsito**. Projeto Capacitação de Profissionais de Trânsito. [s.l.;s.n.], [200-?]

_____. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília – DF, 2004.

DNIT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. **Institucional**: apresentação. Disponível em: < <http://www.dnit.gov.br/institucional/apresentação> >. Acesso em: 12 de janeiro de 2010.

DURKHEIM, Émile. **As Regras do Método Sociológico**. 4 ed. São Paulo: Nacional, 1966.

_____. **Da divisão do trabalho social**. In: col. Os Pensadores São Paulo, Abril Cultural, 1973.

FARIA, E. O. **Sistema Especialista para o Tratamento de Travessias de Pedestres**. Dissertação de Mestrado. Coordenação dos Programas de Pós-graduação de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1999.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População recenseada e estimada, segundo os municípios - Amapá – 2007**.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Impactos Sociais Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras - Relatório Executivo**. Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.

JORNAL DO DIA, **Trânsito assassino preocupa autoridades**. Entrevista ao Comandante da Companhia Independente de Trânsito do Amapá. Disponível em: < http://www.jdia.com.br/pagina.php?pg=exibir_not&idnoticia=17036 >. Acesso em: 27 de dezembro de 2009.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Sociologia Geral**. São Paulo: Atlas, 1999.

MACHADO, Dorislene Muniz; SILVA, Adryany Magalhães Lobato. **VIOLÊNCIA DE TRÂNSITO**: Por que temos o trânsito mais violento do país? Macapá, 2009.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Trânsito, questão de cidadania**. Brasília: [s.n.], 2004.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **TEMA**. Disponível em: < <http://www.transportes.gov.br/conhecaomisterio/brevehistorico> >. Acesso em: 13 de janeiro de 2010.

OLIVEIRA, Pêrsio Santos de. **Introdução à Sociologia**. São Paulo, Ática, 2009.

PORTO, Juarez Mendes Ferreira; ALMEIDA, Mizaél de; FIGUEIREDO, Stella Maris Silva. **Reciclagem para condutores infratores do código de trânsito brasileiro**. São Paulo: Senac, 2004.

SENADO FEDERAL. **Código de Trânsito Brasileiro Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Brasília: Secretaria Especial de Editoração e Publicação. Senador Sebastião Rocha, 1999.

RODRIGUES, José Albertino (Org.). **Sociologia: Émile Durkheim**. São Paulo 7 ed. Ática, 1995.

RODRIGUES, Juciara. **500 anos de trânsito no Brasil**: convite a uma viagem. Curitiba, ABDETRAN, 2000.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23. ed. ver.e atualizada. São Paulo: Cortez, 2007.