

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE FORMAÇÃO DE CONSELHEIROS NACIONAIS

MARLENE MARIA WEBER RUBERT

RETRATO DO TRÂNSITO EM PALOTINA- PR

Belo Horizonte
2012

MARLENE MARIA WEBER RUBERT

RETRATO DO TRÂNSITO EM PALOTINA- PR

Monografia apresentada à Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito obrigatório para a obtenção do título de Especialista em Democracia Participativa, República e Movimentos Sociais.

Orientadora: Profª Dra. Leticia Godinho

Belo Horizonte
2012



Universidade Federal de Minas Gerais
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA
Curso de Especialização em Democracia Participativa, República e Movimentos Sociais
Av. Antônio Carlos, 6627 - Caixa Postal 253 - Cidade Universitária - Pampulha
31270-901 - Belo Horizonte - MG / e-mail: adm_edist@fafich.ufmg.br
TEL (31) 3409-5004

ATA DE APRESENTAÇÃO DE MONOGRAFIA DO CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM DEMOCRACIA PARTICIPATIVA, REPÚBLICA E MOVIMENTOS SOCIAIS

Aos 19 (dezenove) dias do mês de outubro de 2012 (dois mil e doze), na Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) reuniu-se a Comissão Avaliadora da monografia intitulada " Retrato do Trânsito em Palotina -PR" após leitura avaliativa da Monografia elaborada por Marlene Maria Weber Rubert

A Comissão, composta por professor Larissa Assis Pinho (UFMG) e Antônio Carlos Ribeiro (UFMG), após apresentação da monografia, deliberou pela sua aprovação com reformulações, o que confere ao aluno o título de Especialista em Democracia Participativa, República e Movimentos Sociais. Para constar, foi lavrada a presente ata, assinada pelos membros presentes.

Belo Horizonte, 19 de outubro de 2012.

Larissa Assis Pinho (UFMG)

Antônio Carlos Ribeiro (UFMG)

MARLENE MARIA WEBER RUBERT

RETRATO DO TRÂNSITO EM PALOTINA- PR

Monografia apresentada à Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito obrigatório para a obtenção do título de Especialista em Democracia Participativa, República e Movimentos Sociais.

Aprovada em _____ de _____ de 2012.

BANCA EXAMINADORA

Dedico este trabalho aos pais que tiveram seus filhos brutalmente arrancados do seu convívio e ceifados desta vida, por um acidente de trânsito.

Agradeço ao meu esposo querido Gilberto Rubert, pelo seu apoio e infindável paciência comigo, na minha contínua busca pelo saber.

Agradeço à minha orientadora Prof^a. Dra. Letícia Godinho, pela disponibilidade e competência, dedicando o seu tempo no meu auxílio para a confecção e concretização deste trabalho.

Agradeço ao meu tutor Prof. Msc. Vanderson Carneiro pelo incentivo e apoio demonstrados no decorrer do curso.

Agradeço a Prof^a. Msc. Silvana Filippi Chielá Rodrigues, pelas importantes sugestões e preciosa colaboração, e também pelo empenho em discutir as propostas deste trabalho, sempre que solicitada.

“Uma noite longa, pra uma vida curta (...) e são tantas marcas que já fazem parte.”

“Eu to na lanterna dos afogados, eu to te esperando, vê se não vai demorar.”

(Herbert Viana)

Brasil vê se não demora a proteger teus filhos.

RESUMO

Os acidentes de trânsito, pela quantidade e variedade atingiram, atualmente, o patamar de epidemia. Em determinadas localidades do país as mortes relativas aos acidentes de trânsito elevaram-se tanto que superaram os índices de mortes por neoplasias e outros indicadores que antes ocupavam os mais altos patamares no índice de mortalidade. A exemplo do que ocorre no país os acidentes de trânsito são uma constante e o índice vem aumentando assustadoramente em Palotina - PR. O presente trabalho objetivou realizar uma pesquisa documental descritiva, a partir dos arquivos do SAME (Serviço de Arquivo Médico) do Hospital Municipal Quinto Abrão Delazeri de Palotina, para conhecer a real situação do município no que refere aos acidentes de trânsito no Triênio 2009, 2010 e 2011. Por meio dos dados coletados, concluiu-se que o município reflete a realidade vivenciada no país, encontrando-se uma situação alarmante, de aumento expressivo no número de acidentes, incluindo aqueles com vítimas fatais. A análise das características dos acidentes apontou que a maior parte desses relacionam-se ao estilo de vida dos jovens, sendo necessário portanto, a formulação de estratégias variadas, mas que possuam foco prioritário sobre esta população.

Palavras-chave: trânsito, acidentes, Palotina

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Evolução do Número de Acidentes no Triênio 2009-2011.....	29
Gráfico 02 – Evolução do Número de Acidentes Por Dias da Semana no Triênio 2009-2011.....	31
Gráfico 03 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Horário no Triênio 2009-2011.....	33
Gráfico 04 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2009	35
Gráfico 05 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2010	36
Gráfico 06 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2011.....	37
Gráfico 07 - Número de Pessoas Alcoolizadas Envolvidas nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.....	39
Gráfico 08 - Número de Vítimas Fatais nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.....	41
Gráfico 09 - Distribuição de Vítimas por Faixa Etária nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.....	42
Gráfico 10: Evolução do Total de Acidentes	46
Gráfico 11: Evolução do Total da Frota	46
Gráfico 12: Aumento de Acidentes em Relação ao Aumento da Frota	47

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Número de acidentes no Triênio 2009-2011	28
Tabela 02 – Número de Acidentes por Dias da Semana do Triênio 2009-2011....	31
Tabela 03 – Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Horário no Triênio 2009-2011.....	32
Tabela 04 – Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidades de Tráfego em 2009	34
Tabela 05– Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2010	35
Tabela 06 – Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2011.....	37
Tabela 07 – Número de Pessoas Alcoolizadas Envolvidas nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.....	38
Tabela 08 – Número de Vítimas Fatais nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.....	40
Tabela 09 – Distribuição de Vítimas por Faixa Etária nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.....	42
Tabela 10: Frota de Veículos do Município de Palotina.....	44

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	11
2 – O TRÂNSITO QUE MATA	14
2.1. O TRÂNSITO NO BRASIL	14
2.2. O TRÂNSITO EM PALOTINA	20
2.2.1. Acidentes com Veículos Automotores	24
2.2.2. Acidentes com Motocicletas	25
2.2.3. Acidentes com Ciclistas.....	26
2.2.4. Atropelamentos.....	27
3- A REALIDADE DO TRÂNSITO PALOTINENSE	28
4 – FÓRUNS MUNICIPAIS DE TRÂNSITO EM PALOTINA	50
5 – PROPOSTAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	58
6 – CONCLUSÃO	61
REFERÊNCIAS.....	64

1 – INTRODUÇÃO

Todos os dias milhares de brasileiros envolvem-se em acidentes graves, que lhes deixam sequelas muitas vezes irreversíveis, quando não perdem a vida de forma brutal no trânsito.

Os acidentes de trânsito, pela quantidade e variedade atingiram, atualmente, o patamar de epidemia. Em determinadas localidades do país as mortes relativas aos acidentes de trânsito elevaram-se tanto que superaram os índices de mortes por neoplasias e outros indicadores que antes ocupavam os mais altos patamares no índice de mortalidade. O índice de acidentes de trânsito elevou-se de tal forma que já se tornou um problema de saúde pública no Brasil, visto que as maiores portas de entrada para o atendimento de urgência/ emergência são os hospitais públicos.

Segundo Duarte (2008, p. 17), “somos pedestres. Estamos motoristas, estamos passageiros”. O trânsito é compulsório na vida das pessoas, faz parte do viver mesmo antes de nascer, durante toda a vida e pelo menos uma vez depois de morrer. Outro fator que pesa e colabora para tornar o trânsito mais catastrófico são os comportamentos de risco e as ações agressivas de algumas pessoas. Segundo Da Matta (2010, p.64),

“a imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e os viadutos.”

Esta incivilidade comentada pelo autor pode ser comprovada pelos registros de entrada do Hospital Municipal de Palotina, no triênio 2009-2011, que apontam para um alto crescimento do número de acidentes de trânsito ocorridos no município, inclusive com números alarmantes de vítimas fatais, quando comparados ao número de habitantes desta.

Esta situação, no entanto, não é exclusiva do município de Palotina. De acordo com o Relatório Mundial sobre Prevenção de Acidentes no Trânsito da Organização Mundial da Saúde (OMS 2005), os acidentes de trânsito no período de um ano, mataram um milhão e duzentas mil pessoas em todo o mundo, deixando aproximadamente 50 milhões de feridos, cujos cuidados médicos geraram um custo de US\$ 65 bilhões de dólares. Este relatório ainda diz que os acidentes rodoviários

são a segunda principal causa de morte de jovens até 29 anos e a terceira causa entre pessoas de 30 a 44 anos de idade, sendo que esta situação tende a se agravar em países de baixa renda.

Percebe-se, assim, que o assunto, dada a sua magnitude e significância, desperta o interesse não apenas da área da saúde, mas também, de instituições não governamentais, poder público e também da sociedade civil.

Neste trabalho procura-se refletir sobre as principais causas que podem estar levando a população palotinese a sofrer tantos acidentes. A população estudada foi identificada a partir dos dados coletados junto aos prontuários médicos pertencentes ao Serviço de Arquivo Médico (SAME) do Hospital Municipal Quinto Abrão Delazeri, dos anos de 2009, 2010 e 2011.

Para tanto, utilizou-se a pesquisa documental descritiva com abordagem quantitativa, atentando-se para elaborar descrições matemáticas simplificadas para que sejam práticas e de fácil observação. Segundo Minayo e Sanches (1993, p.247) “de que adianta ao investigador utilizar instrumentos altamente sofisticados de mensuração quando estes não se adequam à compreensão de seus dados ou não respondem a perguntas fundamentais?”. E os autores também escrevem (1993, p.241), “(...) não se pode perder de vista que o uso da linguagem matemática leva a descrições e modelos idealizados, uma construção abstrata que, na prática, na melhor das situações, será observada apenas parcialmente”.

Segundo Marconi & Lakatos (2003, p.176), “o investigador (...) deve iniciar seu estudo com a definição clara dos objetivos, para poder julgar que tipo de documentação será adequada às suas finalidades. Tem que conhecer também os riscos que corre de suas fontes serem inexatas, distorcidas ou errôneas.” A fonte da pesquisa documental utilizada foi o Arquivo do SAME- Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal Quinto Abrão Delazeri, que é um arquivo público, constituindo fonte primária.

O presente trabalho encontra-se assim organizado: no primeiro capítulo apresenta-se a introdução onde estão descritos os objetivos e a metodologia utilizada.

No segundo capítulo, procurou-se realizar uma caracterização e uma contextualização do problema de trânsito no município, objeto deste estudo.

A seguir, no terceiro capítulo, apresentam-se os dados da pesquisa de campo, os quais são explicitados em dez tabelas e doze gráficos, que traduzem a realidade em números dos acidentes de trânsito no Triênio 2009, 2010 e 2011 de Palotina.

No quarto capítulo, descrevem-se as ações realizadas por meio dos Fóruns Municipais de Trânsito realizados no município com a participação da população civil e organizada.

No quinto capítulo, apresenta-se a Proposição de um Plano de Prevenção aos Acidentes de Trânsito no município de Palotina, a exemplo do que já foi realizado em outros locais, que poderá ser utilizado pela administração para possíveis alterações e organização na política do município sobre o trânsito local.

E por fim, no sexto capítulo, apresenta-se uma breve Conclusão do estudo realizado.

2 - O TRÂNSITO QUE MATA

2.1. TRÂNSITO NO BRASIL

A violência no Brasil é histórica e vem ao longo das décadas deixando seu rastro. Os relatos mais antigos que se tem conhecimento datam da época do descobrimento do país com abusos de violência contra os índios aqui residentes. Depois, ao longo da história, a escravidão infligida aos negros e contra todos os que não aceitavam as ordens dos senhores de engenho e dos coronéis.

A violência, hoje, continua presente no dia a dia das pessoas de diversas formas: assaltos, sequestros, roubos, agressões contra as crianças, mulheres e homossexuais, contrabandos, dentre outras tantas formas.

Dentre as maiores violências existentes atualmente no Brasil, está a mortalidade por causas externas. “O peso das causas externas (óbitos por homicídio, suicídios, acidentes) superou o das doenças infecciosas e parasitárias entre os grupos jovens da população, desde a década de 1960, segundo dados do relatório da Rede Interagencial de Informações para Saúde (2009,p.19).E dentre as causas externas, a violência no trânsito, aparece com uma alta taxa de mortalidade. Pode-se realmente dizer que o Brasil é quase um campeão neste quesito, vive-se uma verdadeira batalha nas ruas, sendo pedestres, motoristas, passageiros, ciclistas, motociclistas. “Somos pedestres. Estamos motoristas, estamos passageiros”, diz Duarte (2008, p.17). O trânsito é compulsório na vida das pessoas, faz parte do viver mesmo antes de nascer, durante toda a vida e pelo menos uma vez depois de morrer.

Segundo um Relatório Mundial sobre Prevenção de Acidentes no Trânsito da Organização Mundial da Saúde (OMS 2005), os acidentes de trânsito mataram mais de um milhão de pessoas em um ano e deixaram aproximadamente 50 milhões de feridos , cujos cuidados médicos geraram um custo de US\$ 65 bilhões de dólares. Segundo Santos (2010, p. 25), no Brasil morrem cerca de 100 pessoas por dia. A autora apresenta ainda um dado do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, que aponta a morte de 37.585 pessoas no trânsito brasileiro apenas no ano de 2008.

De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo- CET *apud* Santos (2000, p.19), órgão ligado à prefeitura de São Paulo, “um acidente com vítima que tenha se ferido levemente custa aos cofres públicos US\$ 2.000, um acidente com vítima em estado grave custa em torno de US\$ 10.000, e com vítima fatal US\$ 80.000 e um acidente sem vítima US\$ 800¹.”

Todo o cidadão tem o direito social e individual de transitar de forma segura e também responsável nas vias públicas. As questões relacionadas ao dia a dia no trânsito estão ligadas à liberdade e necessidade de divisão de espaço, direito de ir e vir, segurança, sobrevivência, respeito humano e cuidado com os que necessitam de atenção especial. Toda esta organização está associada a uma legislação específica que estabelece regras e punições aos infratores. Sendo que o temor à penalidade não deve ser o estímulo ao cumprimento das regras legais, pois o cuidado com a vida tem de estar sempre em primeiro lugar.

Todos os dias milhares de brasileiros envolvem-se em acidentes graves que lhes deixam sequelas muitas vezes irreversíveis, quando não perdem a vida de forma brutal no trânsito.

O índice de acidentes de trânsito elevou-se de tal forma que já se tornou um problema de saúde pública no Brasil, visto que as maiores portas de entrada para o atendimento de urgência/emergência são os hospitais públicos.

Segundo a rede Interagencial de Informações para a Saúde (2009, p32),

“além de elevadas taxas de mortalidade por homicídios e acidentes de transporte, ressalta-se uma grande parcela de lesões não letais que demandam atendimento nos serviços de saúde do nível pré-hospitalar, geram internações hospitalares e cirurgias complexas, e necessitam de reabilitação de sequelas físicas e mentais, temporárias ou permanentes”.

Sendo assim, o comportamento de risco demonstrado por muitas pessoas, leva a pensar que há uma certa negligência com a própria vida, segundo Rozestraten & Dotta (1996) *apud* Panichi & Wagner(2006, p.159),

¹ Segundo Santos (2000), o custo social dos acidentes de trânsito é calculado através de 16 itens que incluem danos aos veículos e a mobiliária humana, serviços policiais, bombeiros, ambulâncias, médicos, hospital, processo jurídico, equipamento para deficiente físico, limpeza da pista, tempo gasto em congestionamento, perda de produção, entre outros.

Dentre os elementos que se relacionam com as causas dos acidentes, sabe-se que mais de 90% deles estão associados a fatores humanos. Apenas 10% tem suas causas relacionadas às condições ambientais, condições da via ou condições do veículo.

Embora em 1997 tenha sido promulgado o Código Nacional de Trânsito, moralizando publicamente o trânsito brasileiro e orientando para as práticas corretas, momento em que políticas públicas de redução do índice de acidentes transformaram-se em medidas como o controle da velocidade nas vias urbanas, rodovias e estradas, obrigatoriedade do uso do cinto de segurança, maior efetivo policial no controle do trânsito, campanhas educativas contra álcool x direção, uso do celular no trânsito, uso de cadeirinhas exclusivas para as crianças, sistema de pontuação de pontos na carteira de habilitação².

Mesmo depois de todas estas medidas terem sido socializadas com a população, as pessoas não obedecem por acreditarem estar livres de punição, e praticam verdadeiros crimes no trânsito contra os demais e contra si mesmo. No Brasil, a violência no trânsito encontra-se muito além do suportável e a sociedade civil, se quiser ver este problema resolvido, deverá organizar-se e lutar para que isso aconteça.

Segundo Nascimento (1998) *apud* Santos (2010, p.61), “O código de trânsito é acima de tudo um conjunto de normas de conduta para coagir o mal educado. Os que persistem na má educação receberão a punição merecida. O Código de Trânsito Brasileiro é, na verdade, uma reação da sociedade a um estado de coisa insuportável.”

Segundo Santos (2000, p.82) O Código Brasileiro de Trânsito vem suprir uma “necessidade de se ter leis que possam ser relevantes do ponto de vista da população, que sejam ajustadas, compreendidas e apreendidas por todos não só porque pode funcionar, como acreditam os advogados, como uma forma de prevenção de acidentes, como também diminuir a impunidade.”

Mesmo depois de ter passado por uma escola de formação de condutores, ter feito prova para a obtenção da carteira de motorista, ter conhecimento do Código

² De acordo com o novo Código de Trânsito, o sistema de pontuação das carteiras de habilitação segue esta graduação: infrações gravíssimas: 07 pontos; infrações graves: 05 pontos; infrações médias: 04 pontos; infrações leves: 03 pontos. Quando o motorista infrator atingir 20 pontos será suspenso do direito de dirigir.

Nacional de Trânsito, saber dos riscos e responsabilidades inerentes à condição de motorista, as pessoas por diversas vezes apresentam condutas inadequadas envolvendo-se em acidentes com consequências para si e para outros.

Quando acontece um acidente de trânsito, não são somente as pessoas envolvidas no momento que são afetadas pela violência, mas também os familiares, os amigos e outras pessoas que tem o infortúnio de estar direta ou indiretamente ligados àquele acidente.

O termo “acidente” no Dicionário Aurélio (ano, p. 24) tem como significado acontecimento casual, fortuito, imprevisto. Sendo assim, pode-se dizer que os acidentes de trânsito não são uma fatalidade e que o comportamento humano é um fator determinante nos mesmos. Segundo Pinheiro *et all* (p.9.192,2006) *apud* Macedo (2005), “o comportamento humano no trânsito pode ser resultante do conflito pela disputa do espaço na busca da mobilidade que permita atender as necessidades e interesses diversos.” Os autores (p.9.192) afirmam ainda que,

“embora seja observado o aumento do número de veículos em todo o mundo, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanham este crescimento, favorecendo os conflitos pela disputa de espaço e influenciando significativamente a ocorrência de acidentes de trânsito.”

Segundo Ranney (1994) *apud* Panichi & Wagner (2006, p.160), “imitações na capacidade de processar informações, pelo motorista, ou seja, na capacidade para atender, perceber, tomar decisões e responder, poderiam causar erros intencionais e contribuir para o envolvimento em acidentes.” Segundo Santos (2000) *apud* Santos (2010, p.39), “fica evidente que muitas podem ser as causas dos acidentes de trânsito e que o entendimento em relação a elas orientam políticas públicas de redução de mortalidade e de ocorrência de acidentes.” Ainda segundo a autora (p.20),

“... julgar acidentes de trânsito, em nosso país, pode parecer uma atividade inusitada, devido ao imaginário popular não conseguir perceber que colisões, atropelamentos, choques e abalroamentos são ações resultantes de uma má condução do veículo e não uma ação divina, muitas vezes apontada por expressões como :”Deus é quem quis”, “era hora de fulano morrer”. Expressões do senso comum, como estas, reforçam a ideia de que os acidentes de trânsito não são provocados por ingestão de álcool e drogas, altas velocidades e “rachas” em vias públicas e, ainda, que não representam um risco de morte para as pessoas.”

Geralmente, as pessoas reproduzem o que aprendem ao longo da vida. Sendo assim, as práticas educativas parentais, e do grupo de iguais, grupos de influência, de pertencimento, os meios de comunicação, a supervalorização da informação, tudo isso tem valor significativo na vida das pessoas. E no geral sem perceber, reproduzem os ensinamentos inculcados no dia a dia, por meio das influências educativas, culturais e históricas do momento que estão vivendo.

A violência física não é nenhum fenômeno de origem recente, os questionamentos que ela desperta não tem nada de novo. Ao longo dos séculos os filósofos e pesquisadores elaboraram várias teorias para explicar e prevenir comportamentos agressivos. Segundo Pinheiro, (p.9.194, 2006) *apud* Rozestraten (2004)

“a agressividade, o descontentamento, o desprezo pelas leis e pela autoridade, a pressa exagerada podem nos levar a julgamentos e decisões irracionais e estúpidas, arriscando a nossa vida e a dos outros. O argumento socrático, segundo o qual o homem segue a sua razão sempre, já foi anulado por uma série de acidentes estúpidos”.

O trânsito por ser compulsório na vida das pessoas, torna-se também um local pretendido e de propriedade de todos, já que pertence a todos os cidadãos. E as pessoas podem ser ao mesmo tempo motoristas, motociclistas, ciclistas, passageiros, pedestres. Pois podem estar dirigindo o carro, sendo motoristas e ao parar e descer do mesmo, tornam-se pedestres para atravessar a rua ou andar pela calçada.

Segundo Da Matta, (2010 p.18) o Brasil herdou um modelo aristocrático de transporte, que enaltecia a monarquia, os senhores de engenho, e desde as mais tenras datas valorizava e glamourizava o individual frente ao coletivo uso dos bondes e trens.

E principalmente após a segunda Guerra Mundial, o automóvel particular adquire o símbolo de status social, tornando-se artigo de consumo e convertendo-se em fenômeno de massa.

Em sendo assim, variadas vezes nas ruas, pode-se perceber a representatividade do poder que se exercita nestes espaços. Na tentativa de impressionar os outros, as pessoas usam o carro possante, veloz, a moto imponente, que é muitas vezes objeto de luxo, e demonstra a superioridade da

pessoa sobre as demais, num cenário de exibicionismo de força e autossuficiência, riqueza, liberdade, realização dos desejos, conquistas entre outros. E mesmo um carro simples é objeto de grande desejo no imaginário da população brasileira, visto que facilita a locomoção, tão difícil atualmente com o transporte público. O carro agiliza o transporte, traz ilimitada mobilidade e conforto, reforça o sentimento de individualidade e pertencimento a determinada classe social, afirma a riqueza e o sucesso profissional perante os demais. Segundo Da Matta (2010, p.92), o veículo é um “instrumento de ampliação do espaço da pessoa social dos seus donos”. Gullo (1998) *apud* Santos (2010, p.117),

“aponta que o veículo de transporte (moto, carro, iate) representa na sociedade contemporânea respeito, emoção, prazer que são típicos de uma sociedade de classes sociais que considera o status social ou posição determinada ou definida por critérios ou atributos sociais como fundamental para o reconhecimento do lugar em que os indivíduos ou grupos se situam na hierarquia social, a associação do veículo com o status lhe confere importância fundamental”.

Percebe-se neste cenário a imensa disparidade entre os cidadãos que muitas vezes tem na condição básica de ser pedestre o único meio de locomoção, vivendo durante todo o tempo marginalizado, frente à demonstração de riqueza de outros. Ou que não possuindo um carro, moto ou mesmo uma bicicleta, utiliza os meios de transporte coletivos sucateados, mal distribuídos, não permitindo o mínimo de cidadania ao trabalhador que dele mais necessita. É o Brasil, perpetuando sua tendência aristocrática de transporte, já ultrapassada por tantos países.

Segundo Santos (ano 2010, p.35),

“O Brasil é composto por suas sociedades urbanas em desenvolvimento, nas quais predominam os automóveis como meio de transporte. O transporte coletivo torna-se uma modalidade de deslocamento que carece de maior investimento em infraestrutura urbana e é pouco utilizado em nosso país”.

Outro fator que pesa e colabora para tornar o trânsito mais catastrófico são os comportamentos de risco e as ações agressivas de algumas pessoas. Segundo Da Matta (2010, p.64),

“ A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivildade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo, justamente num espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus

usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e os viadutos.”

Num país de desigualdades econômicas tão grandes como o Brasil, ao refletir-se sobre o trânsito, existem inúmeros fatores que podem ser estudados e analisados: a inexistência de uma política para o trânsito, a falta de fiscalização no cumprimento da lei, as vias públicas deficitárias, a baixa tolerância das pessoas, a inexperiência dos condutores, as atitudes agressivas de alguns, o comportamento de risco que as pessoas tem, mesmo sabendo dos riscos que estão correndo, e vários outros.

A vida é muitíssimo preciosa, para ser perdida desta forma no trânsito, não se pode permitir tamanho descaso conosco e com as pessoas. A rua é domínio de todos, ela pertence a todos enquanto cidadãos, se falta educação para sobreviver neste cenário, torna-se necessário educar, socializar e aceitar as regras para o bom e saudável convívio.

2.2. O TRÂNSITO EM PALOTINA

O município de Palotina localiza-se na microrregião extremo oeste (288-IBGE), no Estado do Paraná e região sul do Brasil. Possui uma área de 64.728 hectares (647,284 Km), e uma população em 2010 de 28.683 habitantes (Censo IBGE-2010), o que representa uma densidade demográfica de 44,32 habitantes por quilômetro quadrado e 21.007 eleitores (TSU/2009). A maioria da população está domiciliada na área urbana, 85,9%, e 14,1%, na área rural (Censo IBGE, 2010). 48,8% são do sexo masculino e 51,2% do sexo feminino. (Censo IBGE, 2010)

Limita-se Palotina, ao norte com os municípios de Iporã e Francisco Alves, ao sul Maripá e Nova Santa Rosa, a leste com Assis Chateaubriand e oeste com Terra Roxa. Tem descentralização administrativa: São Camilo, Distrito Administrativo e Judiciário e Santo Antonio e Floresta, Distritos Administrativos.

A cidade tem 15 bairros, assim denominados: Cohapar, Por-do-Sol, Bela Vista, Jardim Social-BNH, Imigrantes, Pioneiro, Interlagos, Jequitibá, Jardim Itália, Oswaldo Cruz, Morada do Sol, Dallas, União, Santa Terezinha e Ouro Verde.

A origem do nome Palotina é uma homenagem aos padres Palotinos, que marcaram presença no município, desde a derrubada das primeiras árvores. Foram

testemunhas do desbravamento, dos conflitos e do desenvolvimento do município e agentes vivos na implementação da religiosidade que caracteriza o seu povo. Por esse motivo, foi escolhido como padroeiro do município, São Vicente Palotti.

Com um IDHM de 0,832 no ano de 2008 (Atlas do desenvolvimento Humano, 2008), Palotina é um município em expansão, e sua economia tem no setor primário sua maior fonte de renda. O município é totalmente mecanizado, e os agricultores plantam anualmente duas safras de grãos, sendo soja e milho no verão e trigo e milho no inverno. Como a produção de grãos no Brasil está cada vez mais calcada em um sistema moderno e de alta tecnologia, o agronegócio tem feito os produtores destas terras se expandirem economicamente ano a ano. Frente à expressividade da atividade agrícola, o setor secundário tem pequena representação na economia local. A indústria de alimentos, representada especialmente pelo abatedouro de aves CVale e Moinho Cotriguaçu, são as atividades econômicas deste setor mais geradores de renda e empregos. Existe também o setor terciário bastante influente na função micropolarizadora, que a cidade assume como o centro local de abastecimento e prestação de serviços.

No que se refere à infraestrutura existente para o tráfego, o percentual das vias pavimentadas é de 85% aproximadamente na área urbana e de 15% na área rural, e as duas rodovias que cortam a cidade são asfaltadas. O município conta com uma sinalização vertical de quase 100%, cobrindo tanto a área urbana quanto a área rural. Já a sinalização horizontal é muito precária, mesmo porque a terra nesta região é roxa, suja muito, e é normal as sinalizações horizontais desaparecerem com o tempo. Apenas nas avenidas e ruas principais é que este tipo de sinalização está sempre em ordem.

A frota de veículos no município de Palotina é atualizada, podendo ser considerada nova, numa percentagem de 30%, seminova numa percentagem de 50% e velha numa percentagem de 20%, aproximadamente.

O município de Palotina tem se destacado nos serviços públicos, na região, estando sempre à frente na adoção de medidas e atitudes preventivas, principalmente na área da saúde, com os serviços organizados e trabalhos preventivos que se destacam na comunidade e um Hospital Municipal, que atende urgência e emergência. Diversos trabalhos de conscientização e sensibilização na

questão trânsito têm sido desenvolvidos no município. As escolas de ensino pré-escolar, médio e fundamental trazem no seu quadro curricular, trabalhos específicos, os quais são trabalhados intra-classe com os alunos. A Prefeitura Municipal também desenvolve um trabalho através do projeto Comunidade e Trânsito, Redução dos Acidentes de Trânsito com palestras educativas ministradas a toda a comunidade, empresas, escolas, universidades.

Apesar dos esforços contínuos do Executivo através de suas Secretárias, o índice de mortalidade por causas externas, entre eles os acidentes de trânsito, aumentou muito nos últimos anos. E muitos são os fatores que podem ter aumentado o índice de acidentes de trânsito no município. A riqueza gerada nestas terras fez com que os agricultores migrassem da área rural para a área urbana, onde se instalaram em novas residências propiciando mais conforto para a família e acesso aos estudos para os filhos. Este movimento nos últimos anos fez com que houvesse um inchaço de pessoas e carros na cidade. As vias públicas são as mesmas de muitos anos atrás, porém a frota atual tem elevado número de veículos, gerando disputa de espaço nas vias públicas. Atualmente o crédito facilitado para a aquisição de automóveis e motos também tem contribuído para o aumento da frota.

Segundo Vasconcellos (1993) *apud* Santos

A remodelação das cidades brasileiras deu-se em função do modelo econômico. Tal modelo permitiu que as pessoas circulassem mais, considerada a rede diária de atividades que foi estabelecida principalmente, para se chegar ao trabalho, para que se pudessem compatibilizar os “novos níveis de renda e consumo”, transformando com isso o automóvel e motocicletas em instrumentos de circulação preferencial em detrimento do transporte público, que não é de qualidade e eficiente. (SANTOS, 2010, p.33),

Sendo assim, como em muitas cidades do Brasil, Palotina também vem enfrentando problemas graves relativos ao trânsito, dado que o crescimento econômico se traduziu em elevação da frota de veículos, motos, caminhonetes e outros utilitários.

A partir do ano de 2009, quando o Pronto Atendimento 24h, passou a categoria de Hospital Municipal e abriu a porta de urgência / emergência, para atender a população vítima de acidentes e outros, foi que os gestores públicos da

saúde passaram a contabilizar e verificar o grande problema de saúde pública que hoje está instalado em Palotina, que é a violência no trânsito.

Os últimos anuários estatísticos do DETRAN/PR colocam de maneira preocupante os dados de acidentes do trânsito paranaense. Possivelmente o aumento da frota de carros e motos, comparados ao aumento da frota de transportes coletivos, fez com que houvesse um aumento nos acidentes de trânsito.

Em suma, diversos fatores podem dar causa a esses acidentes. Gold (1998) apud Santos (2010) identifica um conjunto bastante variado deles:

“a probabilidade de acontecer um acidente, implica uma associação de pelo menos quatro fatores: o primeiro é relativo justamente aos fatores humanos, que são identificados como psicológicos (tensão, distração, desconhecimento do trajeto) e médicos (ingestão de bebidas alcoólicas); o segundo são os fatores relativos ao veículo, associados ao seu mau funcionamento; o terceiro são os relativos à via, que diz de sua sinalização, pavimentação, construção, fatores ligados à natureza (como chuva, deslizamentos, quedas de árvores); e por fim, os fatores institucionais/sociais que são os associados à fiscalização do trânsito”. (SANTOS, 2010, p.41).

A respeito do álcool, em específico, a lei 11.705, conhecida como “Lei Seca”, que entrou em vigor em 2008, propõe uma mudança nos hábitos dos brasileiros com relação ao consumo de bebidas alcoólicas. Antes da publicação da lei, era permitido o consumo de 0,06 decigramas de álcool por litro de sangue, e após a lei não é mais permitido conduzir veículos automotores sob a influência do álcool. Porém a população, principalmente os jovens parecem desconhecer esta lei, e programas de finais de semana sem bebida inexistem. Praticamente todas as pessoas que saem para festas e baladas ou outros programas consomem bebidas alcoólicas e depois voltam dirigindo para seus lares. O nível de consciência da população brasileira com relação a este problema ainda é muito baixo, talvez porque as pessoas tenham a impressão de que a lei nunca os alcançará.

Segundo a Rede Interagencial de Informações para Saúde (2009, p.121), “os acidentes de trânsito envolvendo jovens aumentam sua ocorrência nos finais de semana e nos horários da madrugada, indicando uma confluência de fatores como consumo de álcool, sonolência e excesso de velocidade”. No caso de acidentes, os subtipos mais importantes na vitimização dos jovens são os de trânsito e transporte como já foi assinalado. Existe muita controvérsia sobre o termo “acidente”,

exatamente porque é difícil estabelecer a não intencionalidade³ de muitos eventos, principalmente quando está envolvida a responsabilidade humana por excesso de velocidade, por embriaguez ou uso abuso de álcool e drogas ou por direção em estado de sonolência. Esses três fatores somados, frequentemente respondem por boa parte dos acidentes com jovens e cometidos por eles, que redundam em mortes e incapacitações. Segundo Mello Jorge (1996) apud Santos (2000, p.165),

“os jovens principalmente do sexo masculino com idade entre 15 e 24 anos vem se caracterizando pelo alto risco a que estão expostos. Esses se relacionam a comportamentos ou hábitos individuais/sociais, tais como fumar, beber, drogar-se, armar-se, assim como pelos contextos de miséria e violência a que estão submetidos”.

Um agravante com relação aos jovens é que muitas vezes eles não estão habilitados para conduzir veículos, e até às vezes com o conhecimento dos pais que permitem ao jovem principalmente do sexo masculino, dirigir à noite e nos finais de semana, percebendo-se neste movimento como a cultura machista e adultocêntrica, perpetuada pelo pai, é um fator (negativo) de longa duração que tem forte impacto na saúde física e emocional da juventude. As atitudes machistas dos jovens, de imposição sobre os demais e ao mesmo tempo, o consumo prematuro de bebidas alcoólicas, associado a possibilidade de dirigir mesmo sem ter a habilitação, o resultado quase sempre é catastrófico para toda a sociedade.

2.2.1. Acidentes com Veículos Automotores

Os acidentes de veículos automotores constituem as modalidades de agravos que mais atingem os jovens de classe média como condutores. No entanto, afetam também os pedestres e ciclistas e, cada vez mais, aos de todas as classes sociais como motociclistas. Os condutores costumam não respeitar o limite de 40 Km/h na área urbana, e correm desatinadamente, ao mesmo tempo expondo-se e colocando

³ Intencionalidade é um termo utilizado para se referir à violência, mas o seu uso é bastante impreciso na área da saúde. Segundo Searle (1995), intencionalidade é aquela propriedade da mente humana, pela qual as pessoas são capazes de representar objetos e coisas do mundo. Todo estado mental é intencional na medida em que habilita a relação do organismo com o mundo: é intrínseca ao ser humano. Mas nem todos os estados intencionais são conscientes, portanto, intencionalidade não se confunde com consciência. Intencionalidade também não se confunde com intenção. Intenção é apenas uma das formas de intencionalidade.

os demais em perigo. A frota de carros aumentou consideravelmente nos últimos anos, e hoje a cidade já se preocupa com espaços para estacionamento e tempo para chegar de um lugar ao outro.

2.2.2. Acidentes com Motocicletas

Os números de acidentes dentro do perímetro urbano são outra grande preocupação, não só para os palotenses, como paranaenses e brasileiros, porque na mais simples vistoria percebe-se como os números vêm crescendo a cada ano. E quando se fala em acidentes de trânsito, sabe-se que o número de óbitos pode triplicar se se considerar não somente os óbitos no local do acidente, como também as mortes a caminho do hospital e as tardias. Segundo Santos (2000, p. 127),

“estima-se que há um sub-registro do total de mortes no trânsito em torno de 30%, ou seja, há um número considerável de mortos que não são contabilizados. Isso porque somente são registrados aqueles que morrem no local do acidente. Assim, as lesões sofridas no acidente, que podem em última instância levar à morte dias depois do acontecido, não são verificadas como causas potenciais de óbito pelas estatísticas oficiais.”

Como acontece em todo o Brasil, Palotina tem problemas de iguais características no trânsito, como o grande aumento de acidentes com motociclistas, com elevado número de óbitos. Esses veículos circulam em grande número e são os grandes campeões nas estatísticas municipais de acidentes.

Segundo Koisumi & Mello Jorge (2007) apud Rede Interagencial de Informações para a Saúde (2009),

“convém ressaltar, o crescimento da importância dos acidentes envolvendo motocicletas, cuja tendência vem sendo apontada como claramente crescente. Estudos sobre acidentes de moto na cidade de São Paulo evidenciam que a maioria das vítimas cumpria atividades de motofrete. Muitos desses vivem em situação de estresse, não usam roupas e capacetes adequados e trabalham em alta velocidade, movidos pela pressão permanente do trabalho que paga por tarefa cumprida. Essas autoras mostram a tendência de aumento de uso desses veículos na cidade (3,5% do total da frota em 1990; 6,5% em 2000 e 9% em 2005). A tendência do incremento da frota de motos vem ocorrendo nas cidades do país.” (Rede Interagencial de Informações para a Saúde, 2009, p. 121)

Santos (2010, p.30) menciona estudo do Ministério da Saúde, que demonstra que houve um aumento de 131% de mortes de motociclistas de 2006 para 2009, e que há previsão de que as mortes de motociclistas atinjam a curva epidêmica de mortalidade.⁴

A grande maioria das vítimas são jovens trabalhadores cuja atividade é o serviço de transporte de pessoas, mercadorias e documentos, dentro dos limites de tempo muito restritos, o que os incita a dirigir em alta velocidade. Segundo a Rede Interagencial de Informações para a Saúde (2009, p.123), “mesmo quando não causam mortes, os acidentes de moto promovem graves incapacitações e lesões por queimaduras de membros inferiores que exigem tratamentos onerosos e um custo social elevado para as vítimas e suas famílias”. Os acidentes de moto costumam gerar graves traumas cranianos que podem levar a um alto índice de morte no próprio local do acidente ou algumas horas depois. Os traumas cranianos, quando não evoluem para a morte, deixam gravíssimas sequelas, muitas vezes deixando o jovem numa cama para o resto dos seus dias.

2.2.3. Acidentes com Ciclistas

Outra preocupação ao analisar os dados do trânsito palotinese é a grande quantidade de ciclistas e acidentes com os mesmos. Eles foram incluídos nas estatísticas do município como acidentes de trânsito por perfazerem uma parcela considerável de vítimas, até mesmo com lesões graves. Este grupo é composto por trabalhadores das empresas do município e os jovens e estudantes usuários de bicicletas que são as maiores vítimas do trânsito no município. Segundo Duarte (2008, p. 34), “no atual cenário brasileiro é difícil a integração da bicicleta. Ela é utilizada, em sua maioria, pelas classes mais baixas, enquanto os outros atores a veem como ferramenta de lazer ou prática esportiva.”

A bicicleta é veículo mais que sustentável e econômico e saudável nos dias atuais, porém delicado para ser usado no trânsito catastrófico da nossa cidade. É

⁴ Segundo a Epidemiologia Descritiva, por curva epidêmica entende-se a ocorrência de um claro excesso de casos de uma doença ou síndrome clínica em relação ao esperado para uma determinada área ou grupo específico de pessoas, num particular período.

um veículo usado também pelas classes mais pobres, sendo muitas vezes o único veículo da família.

2.2.4. Atropelamentos

Os atropelamentos são outro dado que chama a atenção, sendo que as vítimas são geralmente das faixas etárias onde ainda não se atingiu a maturidade dos reflexos ou já os perdeu, crianças e adolescentes até 17 anos ou idosos com mais de 60 anos.

De acordo com Da Matta (2010, p 71), "...a concepção implícita (ou inconsciente) de que a *rua* é dos veículos motorizados e não dos pedestres tem sido a responsável por essa ausência de sensibilidade para o tempo de travessia dada a estes." Isso reforçaria ainda mais o sistema de perpetuação do poder que favorece sempre o carro individualizado e a moto. Não se recorda nunca que a rua a todos pertence, é de todos por direito, e que uma vez nela torna-se necessário exercitar a tolerância, democracia, respeito, educação, simplicidade, humildade e segurança.

Em todos os casos de acidentes com carros, motocicletas, bicicletas ou atropelamentos, as lesões, quando não letais, demandam atendimento nos serviços de saúde no nível pré-hospitalar e também hospitalar – quando necessitam de internações e posterior reabilitação para as sequelas geradas pelas incapacidades físicas e mentais, temporárias ou permanentes causadas pelos acidentes de todo tipo. E este acontecimento, que está se tornando habitual na sociedade brasileira, está também subtraindo vidas, que teriam anos de produtividade, alegrias e reprodução de novas vidas. Quando não acontece o pior, que é a morte, ficam muitas vezes as sequelas irreversíveis dos acidentes, comprometendo recursos e trabalho das famílias, do Estado e da sociedade em geral.

3 - A REALIDADE DO TRÂNSITO PALOTINENSE

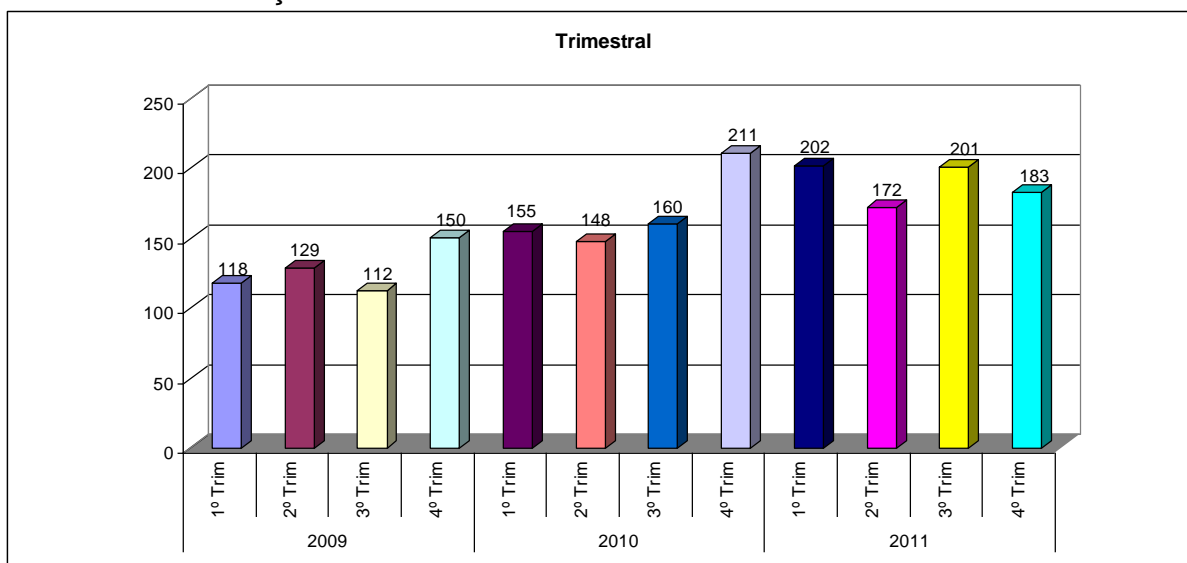
Os acidentes de trânsito figuram como uma das principais causas de morte violenta no município de Palotina, nos últimos anos, como se pode constatar pelos gráficos e tabelas que são apresentados a seguir:

Tabela 01- Número de Acidentes no Triênio 2009-2011.

Mês	2009		2010			2011		
	Total	% (em Rel. ao Total Anual)	Total	% (em Rel. ao Total Anual)	Taxa crescimento	Total	% (em Rel. ao Total Anual)	Taxa crescimento
Janeiro	36	7,07%	46	6,82%	27,78%	59	7,78%	28,26%
Fevereiro	41	8,06%	46	6,82%	12,20%	67	8,84%	45,65%
Março	41	8,06%	63	9,35%	53,66%	76	10,03%	20,63%
Abril	51	10,02%	50	7,42%	-1,96%	58	7,65%	16,00%
Maiο	50	9,82%	59	8,75%	18,00%	62	8,18%	5,08%
Junho	28	5,50%	39	5,79%	39,29%	52	6,86%	33,33%
Julho	35	6,88%	46	6,82%	31,43%	81	10,69%	76,09%
Agosto	35	6,88%	55	8,16%	57,14%	61	8,05%	10,91%
Setembro	42	8,25%	59	8,75%	40,48%	59	7,78%	0,00%
Outubro	51	10,02%	83	12,31%	62,75%	49	6,46%	-40,96%
Novembro	44	8,64%	56	8,31%	27,27%	63	8,31%	12,50%
Dezembro	55	10,81%	72	10,68%	30,91%	71	9,37%	-1,39%
Total	509	100,00%	674	100,00%	32,42%	758	100,00%	12,46%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 01 – Evolução do Número de Acidentes no Triênio 2009-2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

A distribuição de acidentes nos anos de 2009, 2010 e 2011, demonstrada na Tabela 01 e no Gráfico 01, mostram que o número de acidentes atendidos pelo Hospital Municipal foi aumentando gradativamente ano após ano, sendo que o maior número, um total de 758 acidentes, aconteceram no ano de 2011.

Ao analisar os acidentes pelos doze meses do ano, verifica-se que, no ano de 2009, o mês de dezembro revela um total de 10,81% dos acidentes ocorridos durante o ano, seguido dos meses de abril com 10,02% e outubro com 10,02%.

O ano de 2010 apresenta outubro como o mês com maior número de acidentes, com 12,31%, seguido de dezembro com 10,68% e março com 9,35%.

Já o ano de 2011 apresenta o mês de julho com 10,69% de acidentes, seguido do mês de março com 10,03% e dezembro com 9,37%.

Ao analisar os quatro trimestres dos anos de 2009, 2010 e 2011, percebe-se que o maior número de acidentes de trânsito no ano de 2009 aconteceu no 4º trimestre, com um total de 150 acidentes. No ano de 2010, também aconteceram mais acidentes no 4º trimestre, com um total de 211 acidentes. Já no ano de 2011, o 1º trimestre teve o maior índice com 202 acidentes.

Verificou-se que o mês de dezembro apareceu sempre entre os meses com maiores índices de acidentes, o que pode ser explicado por ser o mês de fim de ano, consequentemente um mês com mais festas, viagens, férias escolares, quando as famílias se deslocam, realizando vários percursos. O mês de março também

aparece nos altos índices de acidentes. Neste mês, na região de Palotina, são realizadas as colheitas das culturas de verão e tem-se a presença de muitos caminhões, que vem se somar à frota já existente. Além disso, estes veículos (caminhões) são mantidos pelos agricultores nos galpões das fazendas, e funcionam apenas nos meses de colheita e plantação. Como ficam guardados a maior parte do ano geralmente não tem manutenção e não apresentam condições ideais de segurança, (problemas de freio, problemas de sinalização, geralmente estão com pneus velhos, os condutores geralmente não tem muita habilidade para dirigir estes veículos, não é a sua prática diária), o que põe em risco todos os que atravessam o seu percurso.

Outubro, por sua vez, também é um mês forte de plantação de culturas de verão na região, pois Palotina é um município essencialmente agrícola. Assim sendo, nesta época é comum a pressa e urgência dos agricultores para aquisição de sementes, peças, entre outros para dar andamento e aproveitar o melhor tempo para a plantação. Vale ressaltar que, normalmente, os agricultores se encontram cansados pelo trabalho árduo e pelas jornadas prolongadas, levando às vezes a ocorrência de acidentes, muito graves com máquinas agrícolas, caminhões e outros veículos automotores. É também uma época em que é comum se encontrar muitos tratores transitando de um lado ao outro do município.

Pode-se verificar um crescimento de 32,42% de acidentes no ano de 2010 em relação ao ano de 2009, sendo que antes de 2009 o serviço de porta de entrada do Hospital Municipal não existia.

Houve um crescimento de 12,46% de acidentes no ano de 2011 em relação ao ano de 2010, o que mostra que os acidentes não diminuíram, mas houve desaceleração do crescimento.

Deve-se levar em conta também que nos anos de 2010 e 2011, a Secretaria de Saúde por meio de um Projeto de Redução de Acidentes de Trânsito, realizou várias palestras educativas nas comunidades do interior e também nos bairros da cidade, envolvendo a comunidade numa grande discussão sobre o trânsito palotinese, na tentativa de desenvolver uma nova consciência sobre a convivência pacífica no trânsito da cidade, e também de construir uma cultura comportamental, por se acreditar que os cidadãos são os grandes vetores das transformações que

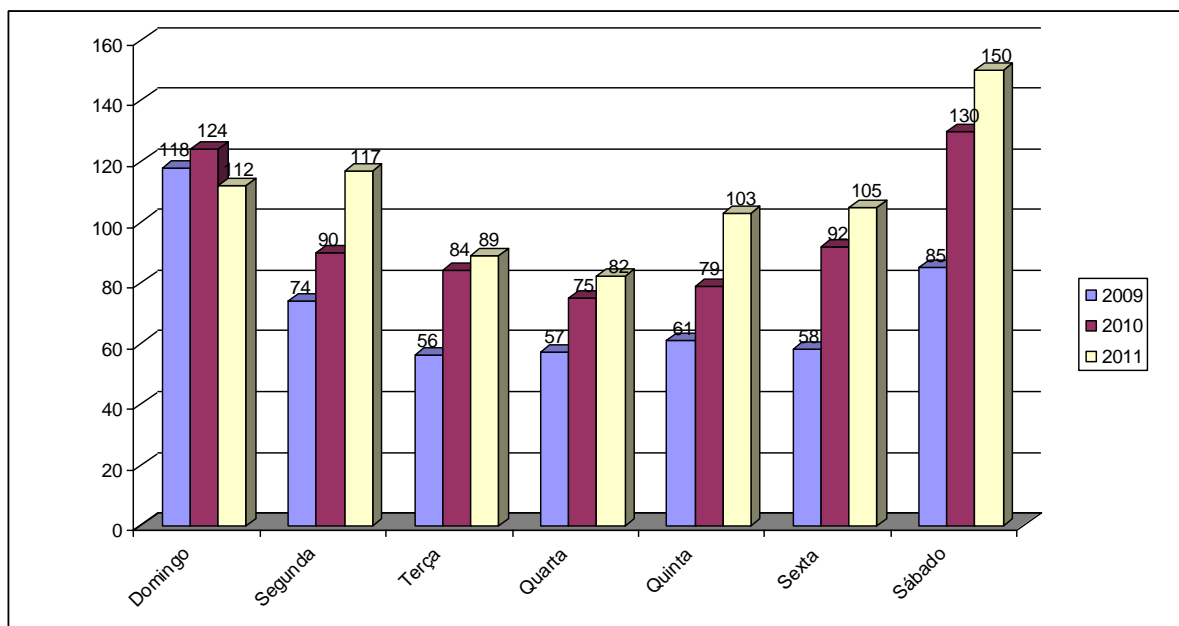
todos precisam, tornando as ações corretas no trânsito, efetivas e permanentes, principalmente no sentido de se preservar as vidas.

Tabela 02 – Número de Acidentes por Dias da Semana do Triênio 2009-2011.

Dia Da Semana	2009		2010		2011	
	Total	%	Total	%	Total	%
Domingo	118	23,18%	124	18,40%	112	14,78%
Segunda	74	14,54%	90	13,35%	117	15,44%
Terça	56	11,00%	84	12,46%	89	11,74%
Quarta	57	11,20%	75	11,13%	82	10,82%
Quinta	61	11,98%	79	11,72%	103	13,59%
Sexta	58	11,39%	92	13,65%	105	13,85%
Sábado	85	16,70%	130	19,29%	150	19,79%
Total	509	100,00%	674	100,00%	758	100,00%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 02 – Evolução do Número de Acidentes Por Dias da Semana no Triênio 2009-2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina

Analisando os dados coletados nos três anos estudados, pode-se perceber que no ano de 2009, aconteceram mais acidentes nos domingos, perfazendo 23,18% do total de acidentes, seguido do sábado com 16,70%.

Já no ano de 2010 aconteceram mais acidentes nos sábados com 19,29% , seguidos do dia de domingo com 18,40%. Este panorama assemelha-se ao apresentado no ano de 2010, já que no ano de 2011, prevaleceu também o dia de sábado com 19,79%, seguido da segunda feira com 15,44%, porém o dia de domingo entra em terceiro lugar com 14,78% dos acidentes. Nos 3 (três) anos analisados, percebemos que os dias com menor número de acidentes são terças e quartas feiras nos anos de 2009 e 2011 e quartas e quintas feiras no ano de 2010. Os finais de semana, sábado e domingo, são os dias preferidos das pessoas saírem para festas, encontros sociais, jantares e outros divertimentos, e também para fazerem viagens curtas, nas proximidades do seu domicílio, para visitarem parentes e ou amigos, sendo portanto os dias da semana com maior movimento no trânsito. O dia de segunda feira aparece com alto índice, possivelmente porque depois das 00 hs de domingo muitas vezes as pessoas ainda estão em viagem retornando para casa. Como os finais de semana estão bastante associados a festas e divertimentos e, em consequência, também ao consumo de bebidas alcoólicas, drogas, a comportamentos imprudentes e velocidade, isso faz aumentar o número de acidentes. Palotina é também uma cidade com elevado número de universitários, já que aqui funciona uma extensão do Campus da Universidade Federal do Paraná, e os universitários em sua maioria tem muitos hábitos noturnos. É possível também que a alta incidência de acidentes ocorra por ser a segunda feira o primeiro dia útil da semana, ocorrendo assim um fluxo maior de veículos.

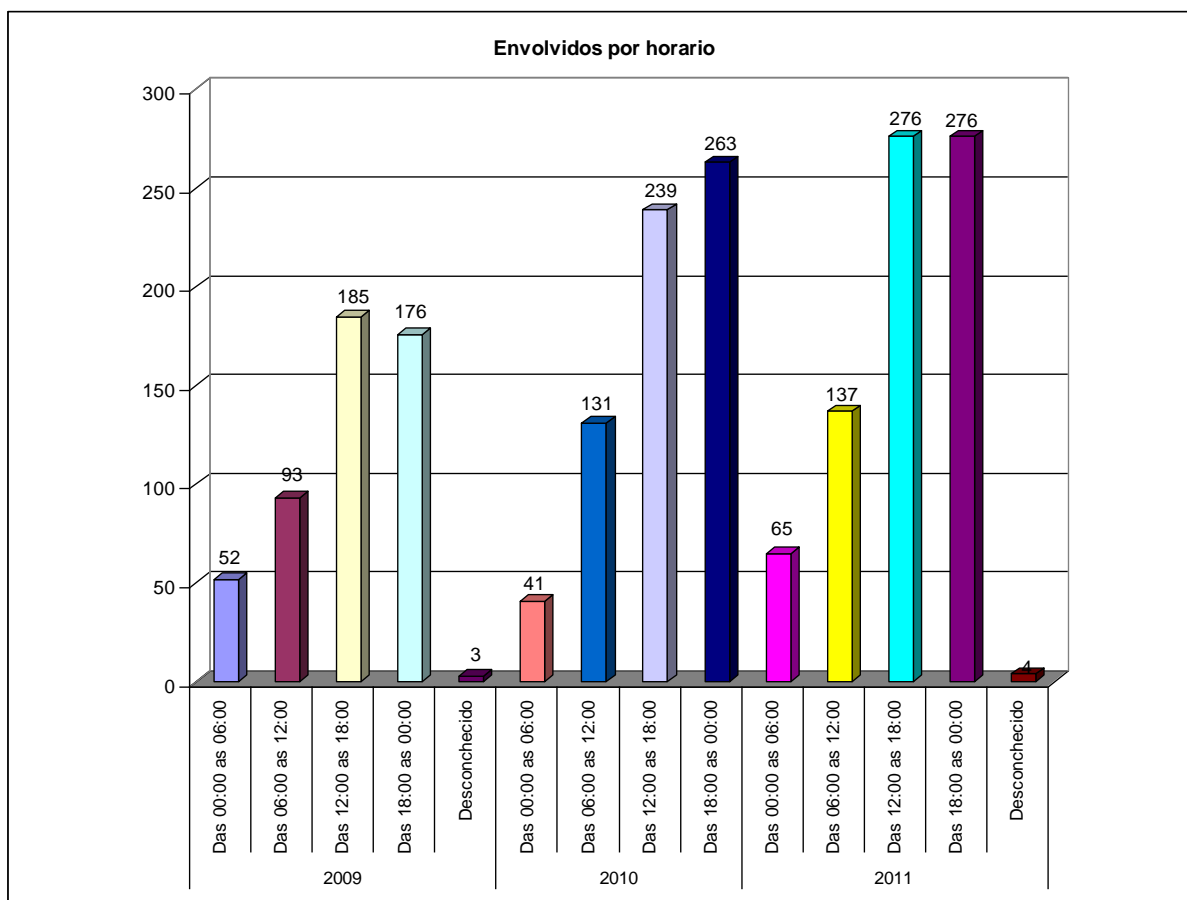
Tabela 03 – Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Horário no Triênio 2009-2011.

Ano	Horário	Total	%	Total Geral
2009	Das 00:00 as 06:00	52	10,22%	509
	Das 06:00 as 12:00	93	18,27%	
	Das 12:00 as 18:00	185	36,35%	
	Das 18:00 as 00:00	176	34,58%	
	Desconhecido	3	0,59%	
2010	Das 00:00 as 06:00	41	6,08%	674
	Das 06:00 as 12:00	131	19,44%	

2011	Das 12:00 as 18:00	239	35,46%	758
	Das 18:00 as 00:00	263	39,02%	
	Das 00:00 as 06:00	65	8,58%	
	Das 06:00 as 12:00	137	18,07%	
	Das 12:00 as 18:00	276	36,41%	
	Das 18:00 as 00:00	276	36,41%	
	Desconhecido	4	0,53%	

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 03 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Horário no Triênio 2009-2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Ao analisar a hora dos acidentes referentes à Tabela 03 e Gráfico 03, constatou-se que no ano de 2009 a ocorrência de acidentes foi maior no período das 12:00hs às 18:00hs, perfazendo um total de 36,35% dos acidentes. Aparecendo em seguida o horário das 18:00hs às 00:00hs.

Já no ano de 2010 o horário das 18:00hs às 00:00hs fez 39,02% do total, seguido do horário das 12:00 hs às 18:00 hs, com 34,58%.

No ano de 2011 estas duas classificações de horários perfazem o mesmo índice nos dois horários: 36,41% das 12:00hs às 18:00hs e 36,41% das 18:00hs às 00:00hs.

O horário de 00:00hs às 6:00hs da manhã foi nas classificações de horário, aquele que obteve menor índice de acidentes, nos 3 (três) anos estudados, sendo que em 2009 ocorreram neste horário 10,22% dos acidentes, 6,08% dos acidentes, em 2010 e 8,58%, em 2011.

Os índices apresentados demonstram claramente a concentração de acidentes nestes horários nos três anos pesquisados, possivelmente porque são horários de tráfego⁵ intenso de ida ou retorno do trabalho. Aqui no município de Palotina, faz muita falta uma ciclovia ligando as principais avenidas às empresas, onde inúmeros trabalhadores que se utilizam da bicicleta como veículo diário pudessem utilizar para chegar ao trabalho com segurança. Associado à falta desta, pode-se dizer que há muita imprudência entre os usuários das ruas, tanto ciclistas como motoristas, motociclistas e pedestres. As pessoas não obedecem à sinalização, não sinalizam demonstrando para onde querem se dirigir e transitam em alta velocidade, colocando em risco os demais e eles próprios. Nestes horários de tráfego intenso o cuidado sempre deve estar redobrado.

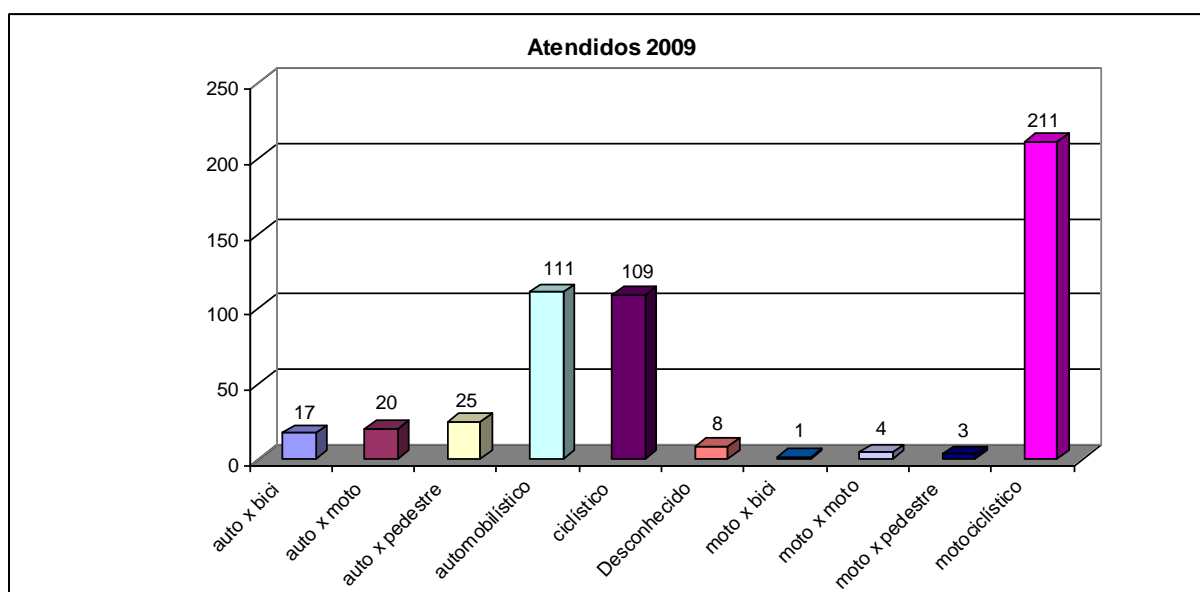
⁵ Tráfego é o movimento de pedestres, veículos e animais sobre vias terrestres, considerando-se cada unidade individual. Fonte: Detran.

Tabela 04 – Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidades de Tráfego⁶ em 2009.

Ano	Tipo de Acidente	Total	%
2009	Automóvel e bicicleta	17	3,34%
	Automóvel e motocicleta	20	3,93%
	Automóvel e pedestre	25	4,91%
	Automobilístico ⁷	111	21,81%
	Ciclístico	109	21,41%
	Desconhecido	8	1,57%
	Motocicleta e bicicleta	1	0,20%
	Motocicleta e motocicleta	4	0,79%
	Motocicleta e pedestre	3	0,59%
	Motociclístico	211	41,45%
Total		509	100,00%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 04 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2009.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

⁶ Unidades de Tráfego: são assim considerados todos os veículos automotores (caminhões, automóveis, motocicletas, ônibus), os de tração animal (carroças), os de tração ou propulsão humana (bicicletas), pedestres, animais de porte arrebanhados ou montados. Fonte.; Detran.

⁷ Automobilístico, ciclístico, motociclístico: o veículo chocou-se com um obstáculo fixo (poste, árvore, parede) ou um corpo rígido (containers de lixo, material de depósito no leito da via ou na margem dela), tombou ou capotou, sem a presença de outro veículo. Fonte: Detran.

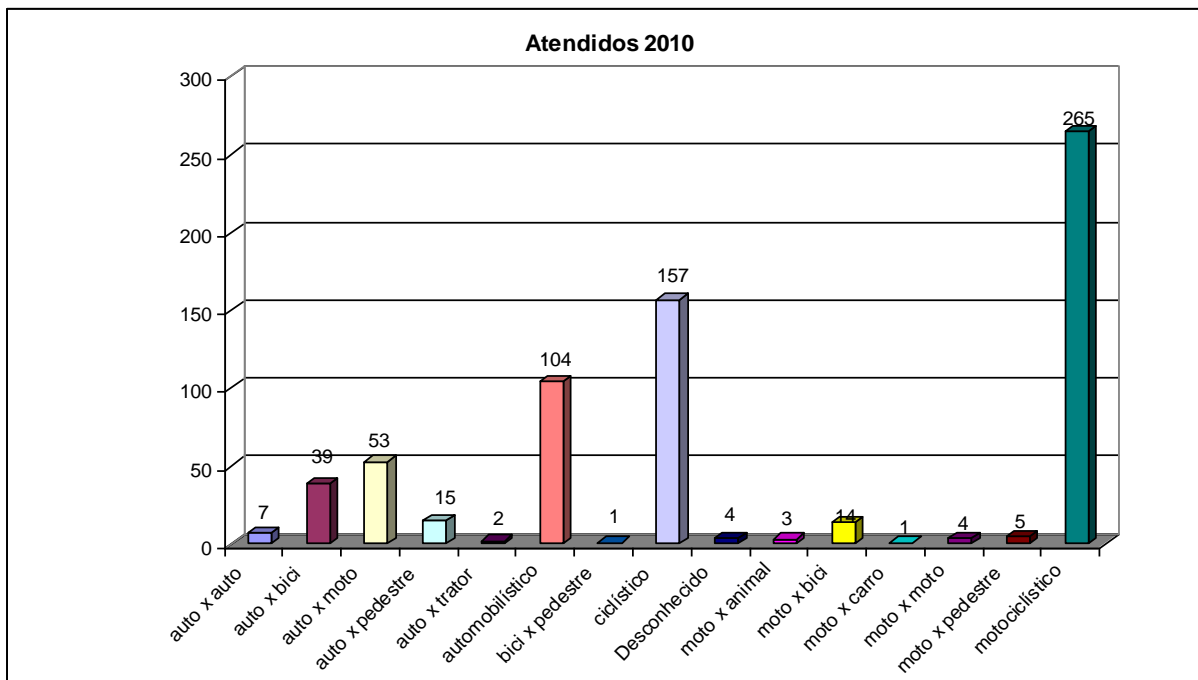
Na Tabela 4 e Gráfico 4, mostra-se o tipo de colisão associada aos acidentes, quais unidades de tráfego estão mais comumente nas ruas e a quantidade de vezes com que ocorreram os acidentes, no ano de 2009. Percebe-se a disparidade com que acontecem mais os acidentes motociclísticos, que aparecem em 41,45% das vezes estudadas, seguidos do acidente automobilístico e ciclístico.

Tabela 05– Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2010.

Ano	Tipo de Acidente	Total	%
2010	automóvel x automóvel	7	1,04%
	automóvel x bicicleta	39	5,79%
	automóvel x motocicleta	54	8,01%
	automóvel x pedestre	15	2,23%
	automóvel x trator	2	0,30%
	automobilístico	104	15,43%
	bicicleta x pedestre	1	0,15%
	ciclístico	157	23,29%
	Desconhecido	4	0,59%
	motocicleta x animal	3	0,45%
	motocicleta x bicicleta	14	2,08%
	motocicleta x motocicleta	4	0,59%
	motocicleta x pedestre	5	0,74%
	motociclístico	265	39,32%
Total		674	100,00%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 05 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2010.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

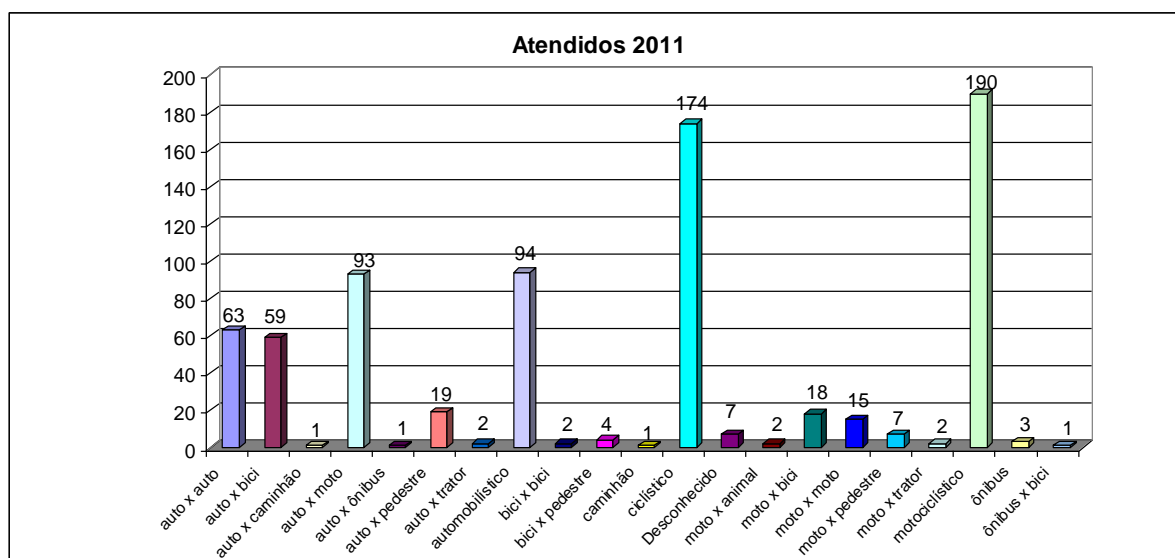
Na Tabela 05 e Gráfico 05, mostra-se o tipo de colisão associada aos acidentes, quais unidades de tráfego estão mais comumente nas ruas e a quantidade de vezes com que ocorreram os acidentes, no ano de 2010. Observa-se que, neste ano, houve uma maior variedade de acidentes quanto à unidade de tráfego, porém os acidentes motociclísticos continuam no topo, seguidos dos acidentes ciclísticos e automobilísticos.

Tabela 06 – Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2011.

Ano	Tipo de Acidente	Total	%
2011	automóvel e automóvel	63	8,31%
	automóvel e bicicleta	59	7,78%
	automóvel e caminhão	1	0,13%
	automóvel e motocicleta	93	12,27%
	automóvel e ônibus	1	0,13%
	automóvel e pedestre	19	2,51%
	automóvel e trator	2	0,26%
	automobilístico	94	12,40%
	bicicleta e bicicleta	2	0,26%
	bicicleta e pedestre	4	0,53%
	caminhão	1	0,13%
	Ciclístico	174	22,96%
	Desconhecido	7	0,92%
	motocicleta e animal	2	0,26%
	motocicleta e bicicleta	18	2,37%
	motocicleta e motocicleta	15	1,98%
	motocicleta e pedestre	7	0,92%
	motocicleta e trator	2	0,26%
	motociclístico	190	25,07%
	ônibus	3	0,40%
ônibus e bicicleta	1	0,13%	
Total		758	100,00%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 06 - Distribuição dos Acidentes de Trânsito por Unidade de Tráfego em 2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Assim como em 2009 e 2010, na Tabela 06 e Gráfico 06, que mostram dados sobre acidentes quanto à unidade de tráfego, no ano de 2011, podemos observar que os acidentes motociclísticos continuam em primeiro lugar, seguidos dos ciclísticos e depois automobilísticos. Constata-se, desta forma, nestas três tabelas o grande movimento de motos no município e como são geradoras de acidentes. Verifica-se também a elevação ano a ano dos acidentes com bicicleta, veículo no qual as pessoas ficam mais expostas aos perigos da rua.

Pode-se verificar a evolução das informações nestas três Tabelas e Gráficos, que foram ao longo do tempo sendo implementadas e, ademais, se sofisticando - contendo mais informação a respeito dos acidentes. Houve um estímulo interno dentro da equipe de Enfermagem do Hospital Municipal para haver maior notificação dos dados nos prontuários, bem como um aprimoramento do instrumento de coleta e análise.

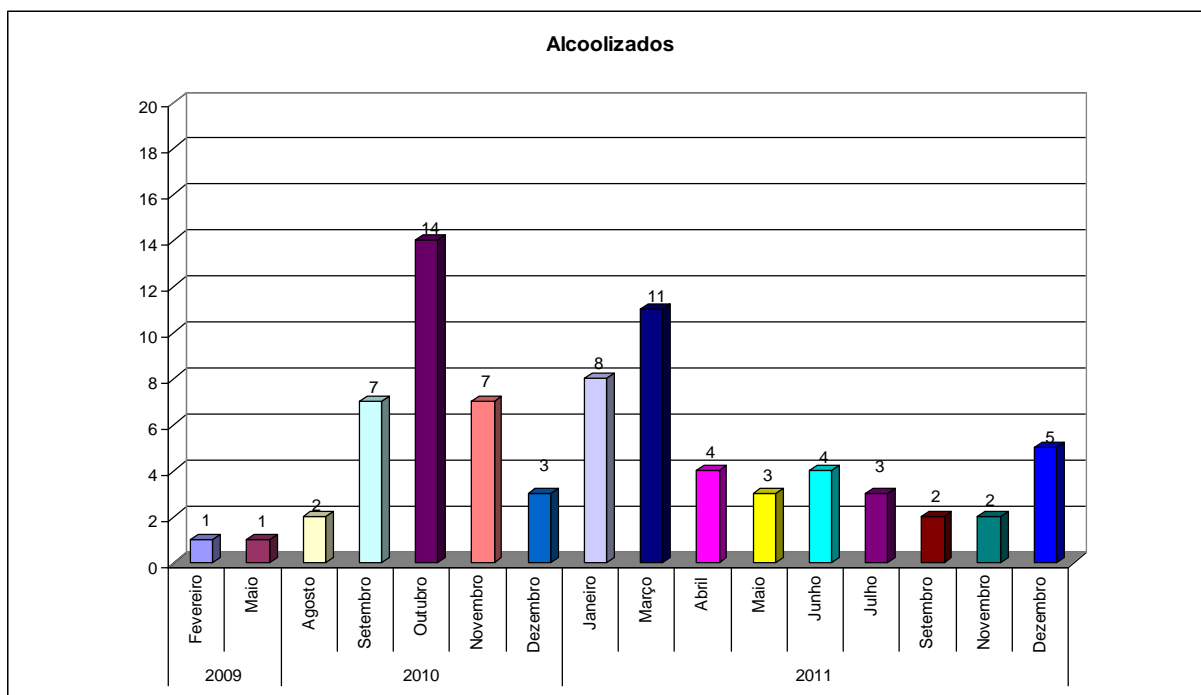
Tabela 07 – Número de Pessoas Alcoolizadas Envolvidas nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.

Ano	Mês	Total	%	% (em relação aos acidentes do período)	Total Geral	% (em relação aos acidentes totais)
2009	Fevereiro	1	50,00%	2,44%	2	0,39%
	Maio	1	50,00%	2,00%		
2010	Agosto	2	6,06%	3,64%	33	4,90%
	Setembro	7	21,21%	11,86%		
	Outubro	14	42,42%	16,87%		
	Novembro	7	21,21%	12,50%		
	Dezembro	3	9,09%	4,17%		
2011	Janeiro	8	19,05%	13,56%	42	5,54%
	Março	11	26,19%	14,47%		
	Abril	4	9,52%	6,90%		
	Maio	3	7,14%	4,84%		
	Junho	4	9,52%	7,69%		
	Julho	3	7,14%	3,70%		

Setembro	2	4,76%	3,39%
Novembro	2	4,76%	3,17%
Dezembro	5	11,90%	7,04%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 07 - Número de Pessoas Alcoolizadas Envolvidas nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Com relação à Tabela 07 e Gráfico 07, é importante notar que se sabe haver uma subnotificação de informações quanto ao atendimento de pessoas alcoolizadas nos anos de 2009 e 2010, pois o serviço de porta de entrada da emergência para o acidentado, nestes anos era recém implantado e não havia uma norma interna para recolhimento desta informação nos prontuários disseminada entre os médicos plantonistas.

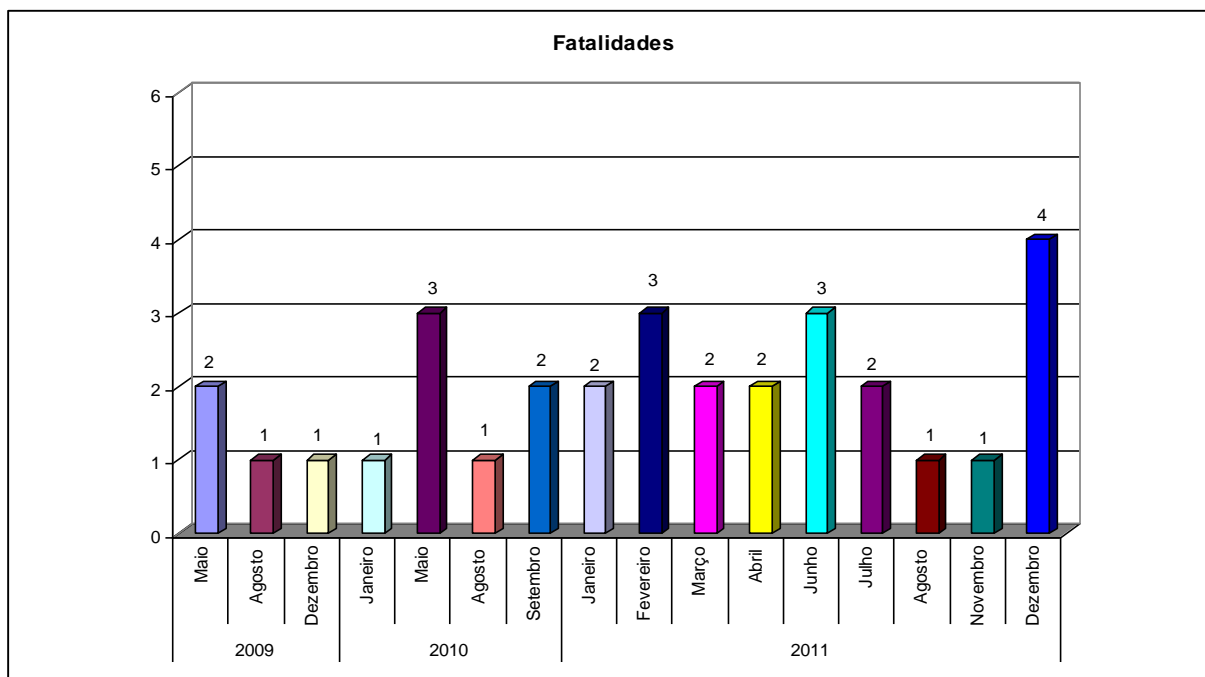
No ano de 2011, houve uma grande percentagem de pessoas alcoolizadas envolvidas nos acidentes de trânsito que adentraram e foram atendidas pelo serviço. Contabilizou-se 42 pessoas, sendo que o maior índice foi no mês de março de 2011 com 26,19% dos casos.

Tabela 08 – Número de Vítimas Fatais nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.

Ano	Mes	Total	%	% (em relacao aos acidentes do periodo)	Total Ano	% (em relacao aos acidentes totais)
2009	Maio	2	50,00%	4,00%	4	0,79%
	Agosto	1	25,00%	2,86%		
	Dezembro	1	25,00%	1,82%		
2010	Janeiro	1	14,29%	2,17%	7	1,04%
	Maio	3	42,86%	5,08%		
	Agosto	1	14,29%	1,82%		
	Setembro	2	28,57%	3,39%		
2011	Janeiro	2	10,00%	3,39%	20	2,64%
	Fevereiro	3	15,00%	4,48%		
	Março	2	10,00%	2,63%		
	Abril	2	10,00%	3,45%		
	Junho	3	15,00%	5,77%		
	Julho	2	10,00%	2,47%		
	Agosto	1	5,00%	1,64%		
	Novembro	1	5,00%	1,59%		
	Dezembro	4	20,00%	5,63%		

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 08 - Número de Vítimas Fatais nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Pela Tabela 08 e Gráfico 08, lê-se que através dos prontuários médicos foram notificados 4 óbitos no ano de 2009, sendo que 2 no mês de maio, 1 em agosto e 1 em dezembro. No ano de 2010, aconteceram 7 óbitos, sendo 1 de janeiro, 3 em maio, 1 em agosto e 2 em setembro. No ano de 2011, elevou-se muito o número de acidentes sendo que ocorreram 20 mortes no trânsito, sendo 2 em janeiro, 3 em fevereiro, 2 em março, 2 em abril, 3 em junho, 2 em julho, 1 em agosto, 1 em novembro e 4 em dezembro. Sendo que apenas os meses de maio, setembro e outubro que não apresentaram óbitos no trânsito no município.

Com referência aos óbitos, os dados disponíveis não oferecem pistas sobre os fatores relacionados aos óbitos. Porém, deve-se observar que, no ano de 2011, houve uma elevação considerável de atendimentos ocasionados por alcoolismo, como observado na Tabela 07 e Gráfico 07, como também um aumento considerável de óbitos. Pode-se assim considerar a hipótese existir uma correlação entre consumo de álcool ao número de óbitos.

No Paraná, as causas externas (acidentes e violências) apresentam um coeficiente de 76,10 de óbitos/100.000 habitantes. Em Palotina, esta taxa em 2011

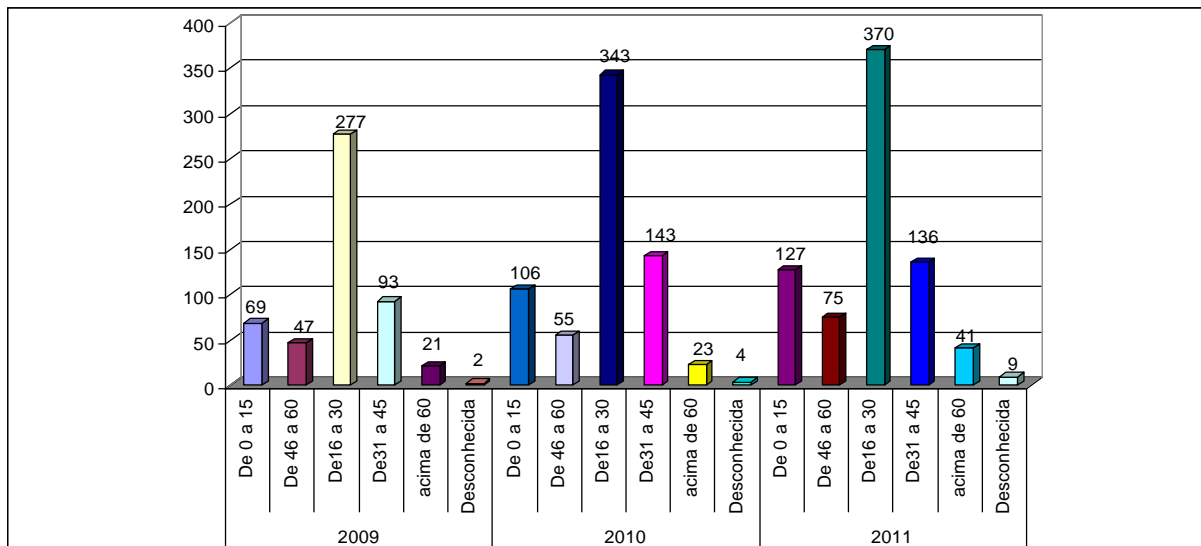
foi de 104,55/100.000, coeficiente este significativamente superior ao de 2010 (85,06/100.000) e levemente inferior ao de 2009 (107,25/100.000). Além disso, neste ano, a exemplo do que ocorreu em 2009, as causas externas passaram a ser a segunda causa em número de óbitos, sendo precedida apenas pelas doenças cardiovasculares, com coeficiente de mortalidade de 142,88/100.000, segundo dados arquivados pelo Departamento de Epidemiologia de Palotina.

Tabela 09 – Distribuição de Vítimas por Faixa Etária nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.

Ano	Classe de Idade	Total	%
2009	De 0 a 15	69	13,56%
	De 46 a 60	47	9,23%
	De 16 a 30	277	54,42%
	De 31 a 45	93	18,27%
	acima de 60	21	4,13%
	Desconhecida	2	0,39%
Total 2009		509	100,00%
2010	De 0 a 15	106	15,73%
	De 46 a 60	55	8,16%
	De 16 a 30	343	50,89%
	De 31 a 45	143	21,22%
	acima de 60	23	3,41%
	Desconhecida	4	0,59%
Total 2010		674	100,00%
2011	De 0 a 15	127	16,75%
	De 46 a 60	75	9,89%
	De 16 a 30	370	48,81%
	De 31 a 45	136	17,94%
	acima de 60	41	5,41%
	Desconhecida	9	1,19%
Total 2011		758	100,00%

Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 09 - Distribuição de Vítimas por Faixa Etária nos Acidentes de Trânsito no Triênio 2009-2011.



Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Pode-se perceber nesta tabela o elevado índice de jovens e pessoas em idade produtiva, envolvidos nos acidentes de trânsito, percebendo-se claramente que nos três anos estudados, o maior índice de acidentes aconteceu nas idades entre 16 a 30 anos, seguidos das idades de 31 a 45 anos.

O primeiro grupo, dos jovens, se encontra na fase da ousadia, da audácia, de atuar no limite do proibido e do ilegal, sendo parte da própria experimentação da vida. E no caso dos meninos a agressividade e o machismo ainda muito presente nesta região, aumentam o problema. Mesmo que pertençam a famílias com acesso à educação ou de classes mais abastadas, muitas vezes a falta de diálogo, de afeto, de atenção, e a impossibilidade de expressão se refletem no comportamento dos jovens, levando-os a experiências delinquentes.

Na tabela seguinte, demonstram-se os números da frota de veículos automotores de Palotina de 2002 a 2011, e por ela pode-se perceber o aumento significativo de alguns veículos, como é o caso das caminhonetes, que teve um aumento de 548%. Este veículo é muito usado pelos agricultores locais, pois é muito adequado ao trabalho no campo. As motocicletas, por sua vez, aumentaram em 236% e as motonetas, que pertencem ao mesmo grupo de motocicletas,

aumentaram 497%. Se somadas estas duas categorias de veículos, obtém-se um aumento de 297%.

Tabela 10: Frota de Veículos do Município de Palotina

Total da Frota	Mês de Referência									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tipo do Veículo	dezembro	dezembro	Dezembro	Dezembro	Dezembro	Dezembro	Dezembro	Dezembro	Dezembro	Dezembro
AUTOMOVEL	5.315	5.747	6.103	6.341	6.390	6.632	6.970	7.504	8.072	8.649
CAMINHAO	806	877	911	928	952	1.001	1.029	1.046	1.084	1.133
CAMINHAO TRATOR	129	156	169	174	181	235	281	301	341	363
CAMINHONETE ⁸	328	607	763	812	815	894	1.166	1.363	1.561	1.797
CAMIONETA ⁹	1.182	1.128	1.130	1.109	1.106	1.093	958	907	833	776
CICLOMOTOR	11	10	9	8	8	9	10	10	10	12
MICRO ONIBUS	9	11	16	20	20	22	25	29	28	29
MOTOCICLETA ¹⁰	1.121	1.296	1.440	1.502	1.662	1.940	2.192	2.355	2.520	2.649

⁸ Caminhonete: veículo que possui dois volumes (compartimento de carga e compartimento de passageiros separados. Ex: Saveiro, Courier, Pampa, F1000, D20, D250, Strada, etc...

⁹ Camioneta: veículo de volume único, passageiro e carga no mesmo compartimento. Ex: Kombi, Braza, State Wagon, etc...

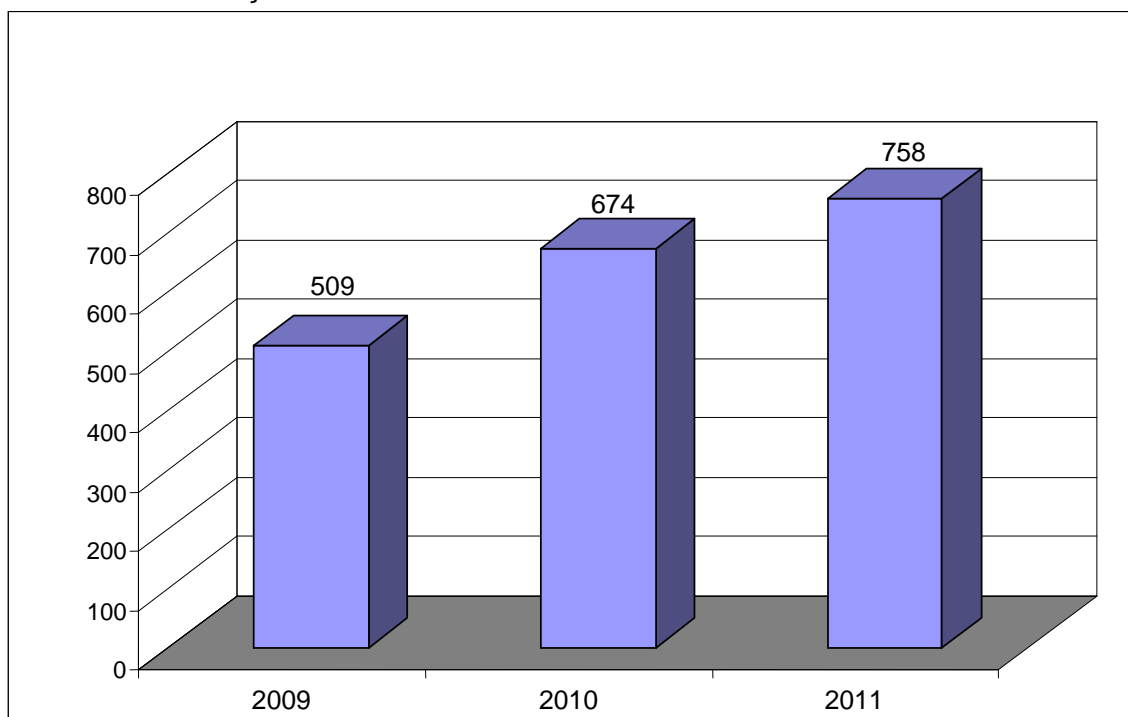
¹⁰ Motocicleta: veículo conduzido de forma montado. Ex: CG, CB, Twister, etc...

MOTONETA ¹¹	337	522	644	775	928	1.161	1.308	1.431	1.569	1.674
ONIBUS	44	45	53	76	79	82	90	78	101	98
REBOQUE	102	122	140	152	164	175	184	207	236	291
SEMI-REBOQUE	158	204	248	265	296	384	449	484	518	540
SIDE-CAR					3	4	3	2	3	3
TRATOR DE RODAS	4	4	5	5	5	5	6	5	6	7
TRICICLO							1	1	2	6
UTILITARIO	1	2	2	2	5	8	14	19	23	31
Total geral	9.547	10.731	11.633	12.169	12.614	13.645	14.686	15.742	16.907	18.058

Fonte: Detran Pr, 2012.

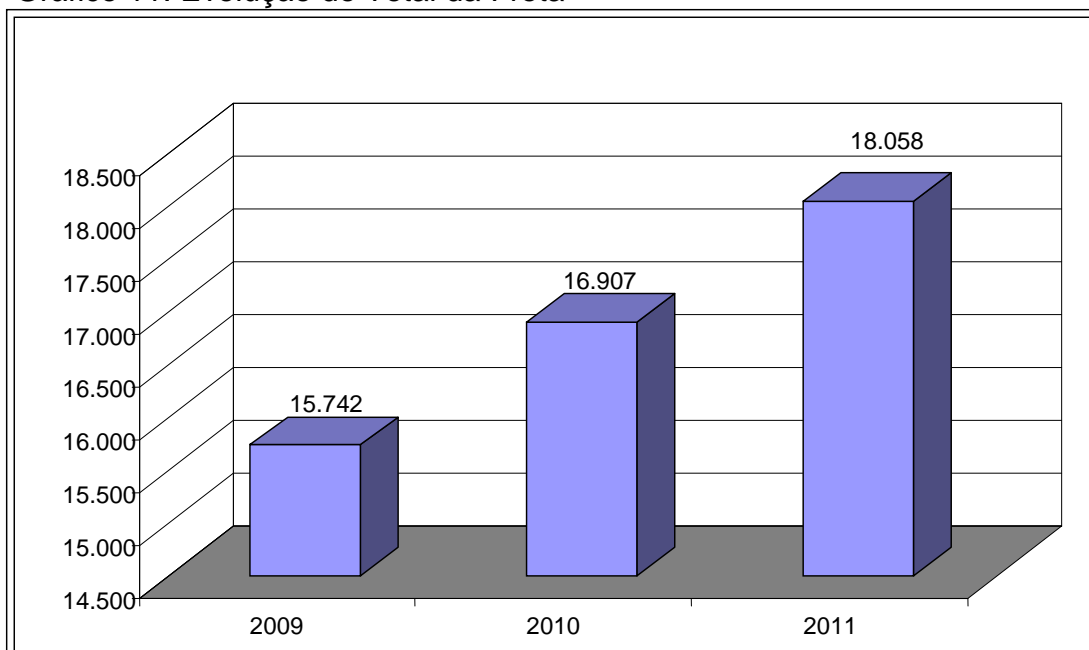
¹¹ Motoneta: veículo conduzido de forma sentado: Ex: Biz, Dreen, Vespa, etc...

Gráfico 10: Evolução do Total de Acidentes



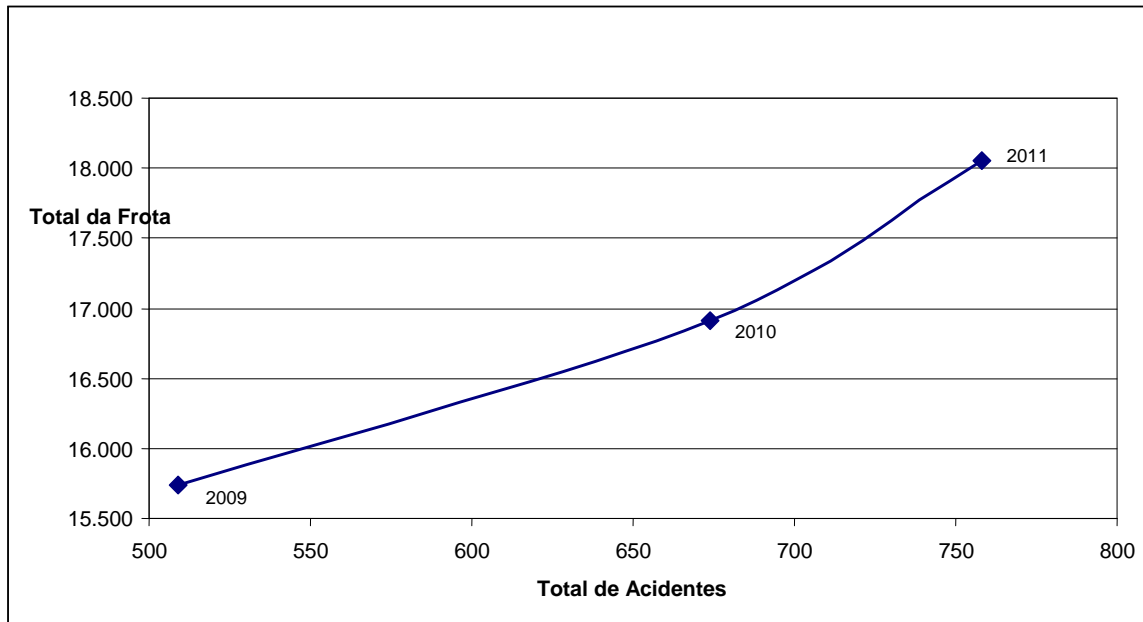
Fonte: Dados do Serviço de Atendimento Médico do Hospital Municipal de Palotina.

Gráfico 11: Evolução do Total da Frota



Fonte: Detran Pr, 2012.

Gráfico 12: Aumento de Acidentes em Relação ao Aumento da Frota



Fonte: Gráfico elaborado pela autora, 2012.

Nestes três gráficos, percebe-se o aumento de acidentes (gráfico nº 10) no triênio 2009-2010 e 2011, e também o aumento da frota nestes três anos (gráfico nº11). Embora o percentual de aumento da frota tenha sido inferior ao aumento percentual do número de acidentes no triênio, acredita-se que este aumento significativo da frota seja um elemento altamente contribuidor para a elevação do número de acidentes de trânsito no município de Palotina, o que pode ser visualizado no gráfico 12, onde percebe-se a curva de crescimento de acidentes com relação à frota do município.

4 - FÓRUNS MUNICIPAIS DE TRÂNSITO DE PALOTINA

Devido o elevado número de acidentes que ocorrem diariamente no município de Palotina (índice de 52,28 acidentes por 100 mil habitantes), grande considerando-se a média do Paraná, de 29,8/100.00hab., e do Brasil, cujo índice é de 30,1/100.00 habitantes (Confederação Nacional dos Municípios, 2008), a população palotinese foi chamada a se organizar.

Entre vários segmentos da sociedade, como associações de moradores dos bairros da cidade e também do interior (área rural); órgãos públicos do município, entre eles, a Secretaria de Saúde e Secretaria de Educação e Cultura, o Ciretran, a Polícia Militar, a Defesa Civil, o Conselho Municipal de Segurança, o Ministério Público, o Conselho Municipal de Saúde e demais cidadãos, iniciou-se um processo de sensibilização e mobilização na comunidade, com o objetivo de promover a discussão e promover possíveis mudanças da realidade, na tentativa de se construir um futuro diferente.

Para Habermas *apud* Diniz (2010, p.86), “o bem comum é possível emergir da argumentação e da discussão”. Assim, a população que tem sofrido as consequências desse fenômeno passou a se organizar e questionar as ações, atividades e decisões relativas ao trânsito no município. Em específico, para discutir o tema junto aos órgãos competentes, foram organizados dois fóruns para tematizar melhorias no trânsito, em um trabalho inovador que pudesse representar um consenso entre a população e os órgãos públicos referentes ao sistema de Trânsito de Palotina.

Segundo Faria (2010, p.73)

“A participação cívica é considerada uma variável importante para a ampliação e o fortalecimento das democracias, tanto no que diz respeito ao plano sociocultural, quanto no que diz respeito à dimensão político-institucional”.

A autora cita ainda Tocqueville (1977), que diz que

“...a importância destas associações vincula-se ao fato de que elas estimulam os indivíduos a saírem de suas relações primárias, os educando para uma vida pública; induzem a formação de uma consciência cívica, deslocando o auto-interesse imediato em direção à um interesse mais generalizante; cultivam a reciprocidade e a confiança entre os indivíduos, capacitando-os a desenvolverem tarefas que eles não realizariam sozinhos.”

No mesmo sentido, segundo Sherer-Warren (2011, p.11),

“Ações Coletivas são toda e qualquer forma de ação reivindicativa ou de protesto realizada através de grupos sociais, tais como associações civis, agrupamentos para a defesa de interesses civis ou públicos comuns, organizações de interesse público”.

Este movimento discreto de uma comunidade, mas democrático, porque reafirma o coletivo enquanto comunidade que mostra um comprometimento com a situação, denota outras questões, outros anseios, além da necessidade de imprimir uma valorização da educação no trânsito, questões como fazer valer a ética, a responsabilidade de todos os cidadãos para com os seus deveres, a moral, a educação, o respeito, a tolerância, a solidariedade tão distante nos dias atuais, os direitos humanos, o corpo humano sem sequelas, a saúde, a vida, não aceitando as situações como estão postas e que afetam a vida de todos diretamente e são comuns a todos.

Segundo Melucci *apud* Sherer-Warren (2011, p.12), a ação coletiva envolveria uma estrutura articulada de relações sociais, circuitos de interação e influência.

Segundo Arroyo (2011, p.54), “nas décadas de 70 e 80, várias pesquisas, dissertações e teses mostraram a influência dos movimentos sociais na conformação da consciência popular do direito à educação básica, à escola pública”.

O que a maioria dos brasileiros tem exercitado nestes anos depois da constituição de 1988 é a democracia eleitoral. É preciso um assunto que realmente seja comum a todos para criar “identidades coletivas que possibilitam a articulação dos movimentos específicos numa rede de movimentos sociais”. (Sherer-Warren, 2008, p.507).

Segundo Kauchakje, (2008,p.675)

“Movimentos sociais são formas de ação coletiva com algum grau de organização e representam o conflito ou a contradição entre setores da população pela conquista e/ou administração de recursos e bens econômicos, culturais e políticos e, também, para promover modificações e transformações das relações instituídas de uma sociedade”.

Segundo Scherer-Warren (2008, p.508),

“para constarmos o surgimento de um movimento social propriamente dito, esse deve ter a capacidade de auto-identificação coletiva em torno de

conflitos, de adversários centrais a serem enfrentados e da construção de projetos e utopias de mudança”.

O adversário sistêmico dos problemas no trânsito talvez seja a herança cultural, há uma perda de referência sobre a educação básica no trânsito, uma reprodução dos valores praticados pelos cidadãos, a despeito da existência de um Código Nacional de Trânsito.

Nesse sentido, a ação promovida pelos cidadãos palotinenses objetivou a reunião para se alcançar com um fim comum, qual seja para lutar por um trânsito melhor e mais seguro para todos. Ainda, o movimento fez com que as suas demandas coletivas se fortalecessem, transformando os participantes em sujeitos de direitos, ao exigir de parte do Executivo o cumprimento das propostas surgidas nos Fóruns. A seguir, passa-se então a descrever as principais iniciativas discutidas nos fóruns realizados.

No I Fórum realizado no dia 20 de Outubro de 2010, no Centro Luterano de Eventos de Palotina, reuniram-se a Comissão Organizadora do I Fórum Municipal sobre Trânsito, composta pelo Ministério Público, a Secretaria Municipal de Saúde, Secretaria Municipal de Educação e Cultura, Conselho Municipal de Segurança, Ciretran, Polícia Civil, Polícia Rodoviária e os representantes do Projeto de Redução de Acidentes de Trânsito de Palotina, os Poderes Executivo e Legislativo, e a comunidade palotinese representada por diversos órgãos, conselhos, instituições, entidades, empresas, imprensa.

As propostas resultantes do I Fórum foram:

- a implementação do projeto de revitalização e redirecionamento de vias de mão única;
- proibição do uso de calçadas para a colocação de equipamentos de bares, materiais de construção, comércios em geral com mercadorias, estacionamento de bicicletas;
- fiscalização humana e eletrônica;
- marcação viária;
- estacionamento para motos e bicicletas nas esquinas;
- blitz educativa e repressiva à noite e finais de semana;
- aumento do efetivo policial para punição mais severa nas infrações;

- projeto para Educação no Trânsito para os pais, desenvolvido pelo Conselho de Segurança com recursos das infrações advindas do juizado criminal;
- divulgação na imprensa escrita das infrações de trânsito;
- continuação do Proerd – Programa de Prevenção às Drogas e a Violência, para alunos de 5ª a 8ª Série;
- tomar providências para proibição de festas com bebida livre, bem como a venda de bebidas alcoólicas e aglomeração de pessoas em postos de gasolina;
- envolver mais entidades para educação no trânsito nas escolas, visto que as crianças são agentes transformadores, bem como em universidades e empresas (reforçar conscientização);
- reestruturação da sinalização do município;
- adequar-se a realidade de cada município com criação de leis próprias e que venham regular o tráfego dos diversos tipos de veículos e pedestres (usuários);
- trabalho preventivo/Educativo/Fiscalizador (ex: reunir todos os Conselhos Municipais, associações, organizações de classe, escolas, comunidade em geral, Acipa);
- municipalização do Trânsito com a implantação da Guarda Municipal e cobrança de multas (inclusive ciclistas);
- revisão do Plano Diretor.

E demandaram também:

Do Executivo estadual, o aumento do efetivo policial para punição mais severa das infrações.

Do Legislativo, requerem junto à Câmara de Vereadores e a Promotoria Pública, que gestione com os deputados federais do Paraná, a modificação do Artigo 306 do Código de Trânsito Brasileiro, no sentido de aumentar a punibilidade do crime de embriaguez ao volante, que tem crescido conforme o aumento do número de acidentes.

O movimento tem lançado mão de vários recursos da comunidade, como a imprensa falada e escrita, que são elementos indispensáveis na propagação das

informações. Trata-se do importante papel de fazer saber a toda a população o que está acontecendo no próprio município, informar as estatísticas, os números de quantos acidentes ocorrem diariamente, o número de vítimas, os locais onde acontecem.

No segundo Fórum que foi realizado no dia 13 de setembro de 2011, a população reunida reviu as propostas organizadas e votadas no I Fórum e tomou conhecimento sobre a resolução e andamento/resolução das mesmas. Foi informado através dos organizadores do Fórum sobre os dados estatísticos de atendimentos realizados por todos os órgãos envolvidos na problemática do trânsito palotinese, como a frota de veículos (conforme números do DETRAN); acidentes atendidos pela Polícia Rodoviária; comparativo de 2010/2011 das notificações de acidentes atendidas pela Polícia Militar; o número de notificações referente às infrações cometidas no trânsito; atendimentos e intervenções realizadas pela Defesa Civil; notificações de vítimas do trânsito atendidas no Hospital Municipal e Equipes Saúde da Família; estatísticas de óbitos por acidentes de trânsito e um comparativo do coeficiente de mortalidade por acidentes de trânsito com outros municípios. Os relatórios apresentados relataram que os números não melhoraram em relação ao ano de 2010, quando da realização do I Fórum Municipal sobre Trânsito. Ainda, que é preciso mudar esta realidade e que somente responsabilizar os órgãos públicos não é suficiente para resolver o problema.

A equipe da Prefeitura Municipal expôs o projeto sobre as mudanças que seriam realizadas nas principais ruas centrais, que se tornarão “mão única” para facilitar o trânsito (binário), bem como a pintura de faixas e de lombadas e a troca da sinalização de trânsito.

Neste Fórum, também foram discutidas estratégias a serem adotadas para que as propostas ainda não cumpridas viessem a se tornar realidade, e também foram apresentadas novas propostas. Sendo assim, a população reunida solicitou:

- a criação de dotação orçamentária para implantação da guarda municipal;
- a ampliação do Programa Proerd para alunos do 6º ao 9º ano;
- a solicitação apoio da AMOP (Associação dos Municípios do Oeste da Paraná),

- outros órgãos regionais e AMP(Associação dos Municípios do Paraná), para requerer modificação do Código de Trânsito Brasileiro;
- implantação de ciclovia nos pontos principais de escoamento do trânsito de bicicletas;
- implantação do anel viário na cidade;
- insistência no aumento do efetivo municipal;
- intensificação na realização de blitz educativa por voluntários – estudantes, inclusive universitários, envolvidos no fórum do trânsito, com apoio de policiais;
- fazer levantamento sobre possibilidade de instalação de lombadas eletrônicas;
- pardais (registro fotográfico) ou radar móvel;
- criar Projeto de Lei que regulamente o estacionamento de motos e bicicletas;
- rever a proibição de uso da calçada para comércio e uso de bares, obras, construções, cones em frente de lojas – deixar espaço na calçada para uso do pedestre;
- manter as propostas do I Fórum e que o Ministério Público continue oficiando os órgãos responsáveis pelo seu cumprimento e que os mesmos sejam divulgados à comunidade através da imprensa falada e escrita;
- novos loteamentos devem obedecer o Plano Diretor (existem loteamentos sem saída, com ruas estreitas);
- sinalização/fiscalização eletrônica – mediante instalação de placas com indicação de limite de velocidade;
- readequar calçadas de supermercados e postos de combustível; padronizar as calçadas (observar corte e altura das árvores – de acordo com a Lei).

Há que se propor a construção de um novo formato para a questão do trânsito no Brasil, trabalhando e pensando na inclusão social de todos os cidadãos.

Um movimento organizado de forma modesta, mas contínuo, como o movimento que está ocorrendo em Palotina luta por uma mudança sistêmica ampla,

com o sonho distante, mas quiçá possível, onde ocorra uma grande transformação em todo o país, promovendo cidadania, e cada vez mais ampliando a democracia cidadã.

O movimento em Palotina luta por uma mudança urgente no Código de Trânsito Brasileiro, na reorganização do trânsito, na educação das pessoas, no respeito às leis, na tolerância nas vias públicas, porque muitos já se referem a um medo instalado de sofrerem algum dano em suas vidas no trânsito.

Como em todo o movimento, haverá um bom andamento se houver realmente um empoderamento interno de seus pares, se conseguirem manter a posição crítica que os uniu e autonomia perante o Executivo e outros fatores de resistência interna entre o grupo. Segundo Cohen *apud* Sherer-Warren (2008,p.511)

“A rede será forte se incluir uma história que persuade e integra seus membros; se abranger estratégias e métodos colaborativos baseados em uma doutrina bem definida; se utilizar sistemas avançados de comunicação e apoiar-se em vínculos sociais e pessoais fortes”.

Como em vários movimentos, neste também há diferentes atores que exercem diferentes funções, mas que em determinados momentos se direcionam para um problema comum a todos e quando juntos, reconhecem-se e interagem uns aos outros no reconhecimento mútuo das diferenças e necessidades próprias de cada um.

Segundo Sherer-Warren (2008,p.512)

“entre o respeito à diversidade (dentro de determinados limites ideológicos, naturalmente) e a busca da unidade possível da ação (não necessariamente homogênea, mas complementar), que as redes de movimentos sociais vêm construindo suas trajetórias”.

Os movimentos são feitos por pessoas que de alguma forma estão carentes de algum recurso, que muitas vezes necessitam para sua própria sobrevivência (no caso de Palotina, mais segurança nas ruas) e procuram pares inseridos em espaços onde estejam ocorrendo processos políticos emancipatórios, num processo de identidade coletiva, reforçando o sentimento de pertencimento. Nestes encontros os saberes vão se socializando, despertando consciência crítica e atingindo aquele cidadão que não se considerava tão incluído inicialmente, mas pouco a pouco se transforma num ator essencial para o movimento.

Segundo Arroyo (2011,p.57) “o aprendizado dos direitos vem das lutas, por essa base material, sua humanização. Os movimentos sociais tem sido educativos.”

E vão integrando a população pouco a pouco, despertando os saberes, socializando os discernimentos corretos, tornando as pessoas cientes dos seus deveres, talvez esquecidos pela falta de referências e os seus direitos frente a um Estado que se diz democrático.

”O movimento propriamente dito resulta, portanto, da dinâmica articulatória entre diversos atores da sociedade civil em nome de um projeto ou utopia de mudança social” Sherer-Warren,(2011,p.19).

O trabalho contínuo de construção de pautas reivindicatórias e o interagir de suas vivências, o próprio dinamismo de um movimento que ora se amplia, quando há os fóruns e outras iniciativas – como as semanas nacionais de trânsito, as participações no rádio, jornais, o exercício da panfletagem; acaba por unir as pessoas numa utopia emancipatória de liberdade, por mais segurança nas ruas, respeitando o sagrado ato de ir e vir, com o respeito devido entre todos os cidadãos e de onde as pessoas reafirmam e reforçam entre si o empoderamento político e simbólico do seu próprio movimento.

5 – PROPOSTAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Tendo como cenário os índices apresentados neste trabalho, propõem-se algumas estratégias e ações para a redução de acidentes de trânsito no município.

Tem-se como exemplo a política adotada por Bogotá na Colômbia (2004, p.213), quando o prefeito Antanas Mockus e depois o prefeito Enrique Peñalosa e novamente Antanas Mockus, através de vários atos públicos e de um trabalho profundo de organização, realizaram inúmeras ações, que iam desde o fortalecimento de gestão permitida por sua Constituição Federal¹², colocação em prática de ações concretas de segurança cidadã, recuperação de espaços públicos, redefinição do papel dos civis na administração dos temas de segurança e realização de mudanças institucionais importantes. Tais mudanças até hoje repercutem, fazendo a defesa da vida de sua população o propósito central do seu governo.

No âmbito do trânsito, foram construídas ciclovias e alamedas, recuperando zonas da cidade altamente deterioradas, além de ser proposto junto com o desarmamento o controle ao consumo de álcool. Para Llorente & Rivas (2004, p.318),

“ La mayoría de las muertes violentas em Bogotá ocurrían em horas de la noche y buena parte de éstas tendían a concentrarse los fines de semana, cerca de la mitad de las víctimas muertas em accidentes de tránsito registraban altos niveles de alcohol em la sangre”.

Segundo as autoras, enquanto baixavam leis para colocar em prática sua proposta de melhoria da segurança na sua cidade, adotando medidas como limitar o horário de vendas de bebidas alcoólicas somente até a 1 hora da manhã, os prefeitos de Bogotá fizeram importantes campanhas educativas junto à população, como o “Programa La Vida es Sagrada” (reflexão e sensibilização sobre o valor da vida principalmente entre os jovens bogotenses). Também se destacou a “Cátedra del Alcohol” (Saber antes de beber), com a finalidade de criar consciência sobre o uso responsável do álcool. E a campanha “Entregue las llaves”, orientação aos

¹² “Para el caso de las autoridades locales, la Constitución de 1991, estableció que los alcaldes eran los responsables de conservar el orden público em los municipios y la primera autoridad de policía de la jurisdicción y que como tal la Policía Nacional cumplirá com prontitud y diligencia las órdenes de los alcaldes” (LLORENTE & RIVAS, 2004).

cidadãos para que, quando bebesses, entregassem as chaves para alguém sóbrio dirigir e assim não colocar a vida em perigo bem como as dos demais.

Os norte americanos também tem conseguido reduzir o nível de consumo de bebidas alcoólicas entre os jovens por meio de educação preventiva, leis rigorosas e punições severas. Pelas leis americanas, os jovens menores de 21 anos de idade são proibidos de comprar qualquer tipo de bebida alcoólica. Os comerciantes que desrespeitarem esta lei arcam com multas pesadas e, ainda, podendo ser levados a prisão.

Segundo Petry (2012, pg. 87), os norte americanos estão iniciando uma nova batalha contra o consumo de álcool pelos jovens, “a Lei do Anfitrião, que pune quem dá uma festa, mesmo que em sua casa, e permite o consumo de bebida alcoólica por menores de idade”.

O autor demonstra que a aplicação severa das leis tem reduzido o consumo declarado de bebida alcoólica por jovens de 14 a 18 anos de 50,0% em 1999, para 38,7% em 2011.

No caso brasileiro, segundo Almeida (2011, p.10),

“as medidas educativas adotadas oficialmente pelo Brasil se detêm na fiscalização diária e na Semana Nacional do Trânsito, que acontece anualmente, de 18 a 25 de Setembro, cujos temas abordados abrangem discussões sobre administração de trânsito, comportamento e deveres dos usuários e sinalização viária, além do aspecto moral e cultural, que pode influenciar na ordem do trânsito”

Estas medidas são pontuais e insuficientes na nossa realidade de morte e sequelas que temos atualmente no Brasil; necessita-se de uma atitude muito mais ampla, por parte dos governos municipais, estadual e federal, a exemplo de Bogotá na Colômbia.

O governo deve priorizar a questão do trânsito e convocar todos para o enfrentamento contra o atual cenário de morte e medo que paira sobre o país, fazendo cumprir a lei já existente, disponibilizando recursos humanos e financeiros nas instituições de segurança como polícia civil, militar e federal. Concomitantemente, outras ações são pertinentes como:

- Fortalecer o rigor contra a corrupção existente dentro das instituições públicas;

- Fortalecer a intersectorialização e a integração entre as diversas instituições públicas, entidades assistenciais e ONGs existentes;
- Adotar medidas de fortalecimento dos vínculos de solidariedade e confiança e participação entre sociedade civil e governos;
- Organizar campanhas cívicas sobre os perigos do uso do álcool e os abusos da velocidade pelos motoristas orientando a população;
- Organizar palestras educativas, através das Secretarias de Saúde e de Educação e também pelo Detran para serem desenvolvidas nas escolas, nos grupos, unidades de saúde, associações de moradores e empresas sobre educação para o trânsito;
- Obter parceira das escolas, universidades no trabalho permanente de conscientização sobre a problemática do trânsito;
- Organizar dentro do currículo escolar a Educação para o Trânsito desde a pré-escola até o ensino superior, gerando um novo modelo de comportamento coletivo nas questões de trânsito;
- Divulgação na mídia (falada e escrita) sobre os dados coletados de acidentes de trânsito, levando a população a refletir e discutir sobre este grave problema.

Se no Brasil, a lei imperasse para todos, independentemente de classe ou status social, e todos os brasileiros fossem responsabilizados corretamente, perante seus atos e atitudes, tudo seria diferente; a sociedade brasileira, participaria com respeito e obediência para o bem de todos, em um compromisso de igualdade.

6 – CONCLUSÃO

A desigualdade de oportunidades que existem no cenário brasileiro, possivelmente, é um grande contribuinte para a exacerbação da violência em todas as suas formas, nas quais as pessoas podem ser vítimas e agressores. No que diz respeito à violência no trânsito, é importante não só evidenciar a magnitude do problema no município de Palotina, mas também propor estratégias em diferentes níveis para reduzir ou superar a violência no trânsito.

Segundo a Rede Interagencial de Informações (2009, p.124),

“no contexto dos fatores sociais associados às políticas públicas mais relevantes para o desenvolvimento da pessoa, privilegamos a reflexão sobre o acesso à educação. A educação formal constitui, na vida contemporânea, o indicador mais forte das possibilidades de inclusão e de prevenção à violência. Assim, programas de educação para o trânsito são fundamentais para prevenir e reduzir a violência neste âmbito.”

O diagnóstico feito para os anos de 2009-2010 acerca dos acidentes de trânsito em Palotina mostraram que houve crescimento significativo ao longo dos anos pesquisados, seguindo a tendência brasileira. O aumento no volume dos acidentes acompanha o crescimento da frota de automóveis no município, com destaque para os acidentes motociclísticos e automobilísticos. Destacam-se ainda o aumento de acidentes envolvendo bicicletas, meio de transporte no qual a vítima se encontra em situação de alta vulnerabilidade. Aumentou, ademais, o grande volume de vítimas fatais decorrentes dos acidentes no trânsito.

A pesquisa mostrou que a maior parte dos acidentes ocorre nos finais de semana, especialmente aos domingos, concentrados no período de 12-18h e 18-00h. O número de pessoas alcoolizadas envolvidas também aumentou significativamente nos anos pesquisados, e identificou-se que a faixa etária que concentra o maior número de vítimas é a aquela encontrada entre os 16 aos 30 anos.

Conclui-se que a maior parte dos acidentes do trânsito estão ligados à causas relacionadas ao “estilo de vida” (CLARKE e FELSON, 1990) – mormente, aquele adotado pelos jovens. Neste sentido, as experiências de Bogotá e outras, identificadas nesta pesquisa, mostram-se adequadas e inspiradoras para se pensar

estratégias de prevenção aos acidentes de trânsito em Palotina, vez que incluem um foco prioritário em medidas a serem adotadas para esta população.

A família, a escola e os demais segmentos da sociedade, têm o dever de apoiar ações educativas que despertem na comunidade uma nova consciência cidadã nas vias, as quais priorizem o companheirismo, a cooperação, o comprometimento e a solidariedade, em substituição à competição, ao individualismo e ao exibicionismo. Essas ações devem estar baseadas na prática de valores, habilidades e autoestima, onde o valor à vida seja o foco primordial.

Propostas de reunir a comunidade jovem, estudantes do ensino médio das escolas, criando ambientes de discussão sobre os problemas que estão levando os jovens a um alto índice de mortalidade no trânsito teriam como objetivo incentivá-los a buscar soluções para estas questões.

Também com o envolvimento da família que se busca alcançar este objetivo, pois a melhor escola que o jovem tem é o seu lar. Os pais são modelos para seus filhos, que assimilam e copiam seus hábitos e atitudes, inclusive no trânsito.

Só um processo contínuo de educação poderá fornecer ao homem meios de se adaptar às rápidas e constantes mudanças, pois à medida que os membros de uma sociedade forem criando hábitos corretos, é natural que esses cidadãos passem a cobrar uns dos outros um comportamento correto no trânsito, com o entendimento de que o bem da coletividade deve se sobrepor ao interesse individual e que o cumprimento dos deveres antecipa a exigência de direitos.

O que a sociedade brasileira não pode aceitar é a situação caótica como se encontra o trânsito nos dias de hoje, com o mais elevado índice de mortes, sequelas e incapacidades jamais visto antes. Uma verdadeira guerra nas ruas e estradas, onde as vítimas são os próprios filhos desta terra, em idade economicamente ativa, população extremamente importante para o crescimento da própria nação, trabalhadores que se encontram na rua por necessidade, exercendo suas funções. A complexidade é grande, pois envolve vários fatores e circunstâncias ligados ao usuário, ao veículo e as vias públicas.

Porém, se outras sociedades conseguiram diminuir os acidentes através de legislações mais severas, fiscalização mais eficiente, orçamentos específicos para esta questão, sensibilização dos cidadãos e planos de educação para o trânsito, o

Brasil também conseguirá melhorias neste setor e conquistará uma nova realidade de proteção, segurança e respeito no trânsito.

REFERÊNCIAS

I FÓRUM MUNICIPAL DO TRÂNSITO de PALITINA, 20/10/2010.

II FÓRUM MUNICIPAL DE TRÂNSITO DE PALOTINA,13/09/2011.

ALMEIDA, Adriana Garcia do Vale. **A importância da educação para o Trânsito no Município de Ivinhema-MS**. Instituto Libeba Limes. Curso de Pós-Graduação *Lato Sensu* em Psicologia do Trânsito. Campo Grande-MS, 2011. DUARTE, Fábio. **Introdução à Mobilidade Urbana**. 1ed. Curitiba: Juruá, 2008.

ARROYO, Miguel G. *Sociedade Civil e Participação*. Belo Horizonte. UFMG, 2011p.54,57.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS MUNICÍPIOS, 2008.

DINIZ, Nilo Sérgio de Melo. **Ambiente e democracia participativa: A experiência do CONAMA**. *Novos Ambientes para a Participação*, 2010.p. 86.

FARIA, Claudia Feres. **Os Determinantes da Efetividade Democrática da Participação Social**. Programa de Formação de Conselheiros Nacionais, Módulo I, Belo Horizonte, UFMG, p.73, 2010.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**, 1 ed , 13ª impressão, Editora Nova Fronteira

KAUCHAKJE, Samira. **Solidariedade Política e Constituição de Sujeitos: A atualidade dos movimentos sociais**. 2008. REVISTA *Sociedade e Estado*, Brasília, v.23.n.3.p.667-696, set./dez. 2008.p.675.

LLORENTE, María Victoria e RIVAS, Angela. **La Caida Del Crimen em Bogotá: Uma década de políticas de seguridad ciudadana**. Banco Interamericano de Desarrollo. Sede buenas prácticas Del Departamento de Desarrollo Sostenible.p. 313, 2004.

MARCONI, M. DE A. e LAKATOS, E. M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e Pé na Tábua, ou, Como e porque o trânsito enlouquece no Brasil**. Com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2010.

MINAYO, Maria Cecília de S. e SANCHES, Odécio. **Quantitativo-Qualitativo: Oposição ou Complementaridade? Quantitative and Qualitative Methods: Opposition or Complementarity?** *Cadernos de Saúde Pública*. Rio de Janeiro, 9(3):239-262, jul/set, 1993

OMS. **Relatório Mundial sobre Prevenção no Trânsito**., 2005

PACHECO, Evelyn. **Epidemiologia Descritiva**. Disponível em:

<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAAXe8AB/epidemiologia-descritiva>.
Acesso em 15/03/2012.

PANICHI, Renata M. D. e WAGNER, Adriana, **Comportamento de Risco no Trânsito: Revisando a Literatura sobre as Variáveis Predictoras da Condução Perigosa na População Juvenil**, Revista Interamericana de Psicologia, 2006, Vol.40 p.159-166. Disponível em: WWW.psicorip.org/Resumos/PerP/riPA Acesso em: 04 junho 2011.

PETRY, André. **Existe Saída Para a Tragédia**. Revista Veja. Ed. 2277. Ano 45. Número 28. Pgs 86-87. De 11 de julho de 2012.

PINHEIRO, Ana Lucia da Fonseca Bragança, PILEGGI, Gisele castro Fontanella, GAUBEUR, Ivanise, FORTES, Rita Moura. **Educação para o Trânsito e Responsabilidade Social**. Anais do XXXIV COBENGE. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, Setembro, 2006. Disponível em: WWW.apatru.org.br/.../%7B42233D51-9531-46AA-A9C2-1DC504CC15CE%7D_... Acesso em 18 de junho de 2011.

REDE INTERAGENCIAL DE INFORMAÇÕES PARA SAÚDE. **Demografia e Saúde, Contribuição para Análise de Situação e Tendências**. Série G. Estatística e Informação em Saúde; Série Informes de Situação e Tendências. Brasília, DF, 1ª edição, 2009 Organização Pan Americana da Saúde.

SANTOS, Andréia dos. **Acidentes de Trânsito em Belo Horizonte: Uma Perspectiva Sociológica**. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. Belo Horizonte, 2000.

_____. **Morreu na Contramão Atrapalhando o Trânsito: Estudo sobre a Justiça para Crimes de Trânsito em Belo Horizonte, MG**. Curso de Doutorado em Sociologia, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Departamento de Ciências Humanas, Universidade Federal do Estado de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Los Nuevos Movimientos Sociales**. Set. 2001.p.178,179.

SCHERER-WARREN, Ilse. **Redes de Movimentos Sociais na América Latina- caminhos para uma política emancipatória?** 2008. p.507,508,511,512

_____. **Das ações Coletivas às Redes de Movimentos Sociais. Sociedade Civil e Participação**. Belo Horizonte. 2011.p.11,12,19.

SINAL DE TRÂNSITO. Disponível em http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/levantamento_do_local_de_acidentes.pdf. Acesso em 27/05/2012.