

A GEOGRAFIA APLICADA A OBSERVAÇÃO DAS PAISAGENS DE RISCO: UMA ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NA AVENIDA FLORIANO PEIXOTO EM CAMPINA GRANDE- PB

José Evaldo Bezerra de Lima Filho¹

Martha Priscila Bezerra Pereira²

Resumo

A violência no trânsito vem se tornando um dos principais desafios para o planejamento dos espaços urbanos. O presente trabalho surge como um desdobramento dos resultados obtidos durante a Iniciação Científica no qual a Avenida Floriano Peixoto se destacou em relação às outras em termos de acidentes. As facilidades na aquisição de veículos automotores, especialmente as motocicletas, usado muitas vezes no transporte irregular, acrescidos da ausência de uma política mais rigorosa quanto à avaliação das condições do condutor e do próprio desconhecimento das áreas de risco a ocorrência de acidentes, apresenta como elementos que contribuem para o aumento significativo dos casos de violência fatal no trânsito das principais cidades brasileiras, especialmente as de porte médio. Com base nesta problemática foram identificadas algumas paisagens de risco à ocorrência de eventos de violência no trânsito decorrente de acidentes com transportes automotores na Avenida Floriano Peixoto na cidade de Campina Grande – PB. A pesquisa está pautada no levantamento de referências, estatístico e documental, e análise das paisagens. Considera-se que tais problemáticas sociais trás grandes gastos ao Estado e também enormes consequências a saúde da população, e que os profissionais da área tem conclusões bastante severas diante do crescente número de ocorrências desse tipo.

Palavras-chaves: Violência de trânsito, Paisagens de risco, Geografia da Saúde.

O presente trabalho tem por finalidade analisar as paisagens do risco a ocorrência de acidentes com veículos automotores na Avenida Floriano Peixoto, na cidade de Campina Grande-PB. A ideia de se trabalhar com este tema se deu em discussões junto ao grupo de pesquisa Pró-Saúde Geo., na qual desenvolvemos um PIBIC intitulado de A geografia Aplicada a observações das paisagens do risco: Uma análise da violência no trânsito em bairros de Campina Grande-PB, e também em debates e conversas com alguns amigos do curso ao qual podemos durante um ano como bolsista debater a respeito deste tema e em especial com a orientadora deste trabalho.

A Avenida Floriano Peixoto é uma Avenida bem extensa, ou seja, ela cruza a cidade no sentido Noroeste a Sudoeste, a princípio 09 bairros (Castelo Branco, Santo Antônio, Centro, São José, Centenário, Santa Rosa, Dinamérica, Malvinas), segundo o mapa de Maio de 2004 da Prefeitura Municipal de C. Grande, baseado na Lei de divisão N° 1.542/87. Além do aspecto de sua extensão, ao coletar os dados sobre acidentes de trânsito, observou-se que este

¹ Aluno do Curso de Geografia, Unidade Acadêmica de Geografia, UFCG, Campina Grande, PB, E-mail: evaldo_bezerra@yahoo.com.br

² Professora, Doutora, Unidade Acadêmica de Geografia, UFCG, Campina Grande, PB, E-mail: mpbcila@yahoo.com.br

trecho da cidade se evidencia como uma das avenidas as quais mais se destacam em acidentes com transportes automotores em Campina Grande.

O tema violência no trânsito é atual e por maiores que sejam os investimentos em segurança no trânsito o número de acidentes tem aumentado, ou seja, mais que tome todas as precauções de segurança no trânsito a qualquer momento pode ocorrer um acidente, e com o crescente número de veículos no país e no estado, e, em especial, em Campina Grande, este se torna um tema importante de ser estudado.

Entendida como um problema mundial, a violência no trânsito tem se constituído como um dos principais desafios para gestores e organizações mundiais de luta pelos direitos humanos e qualidade de vida, entre os quais a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização Mundial de Saúde (OMS) cuja preocupação com a difusão destas práticas fundamenta-se pelas consequências que tem deixado tanto à vítima quanto aos familiares (WALSELFISZ, 2012).

As primeiras preocupações sobre o tema ficou bem evidenciada durante a 1ª Conferência Ministerial Mundial sobre segurança no trânsito, realizada em 2009 na cidade de Moscou, no qual teve o objetivo de sensibilizar os países desenvolvidos e em desenvolvimento para que, a partir de 11 de maio de 2011, adotassem novas estratégias de ação para reduzir em uma década os acidentes de trânsito com vítima fatal através da adoção de Planos Nacionais de segurança no trânsito (*National plans for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*), sob a coordenação da Organização Mundial de Saúde.

Relatórios da Organização Mundial de Saúde (OMS) sobre Base de Dados de Mortalidade, referente ao período de 1990 a 2003, revelaram que as causas externas como fatores humanos, foram responsáveis por cerca de 12% das mortes ocorridas no mundo, o que corresponde aproximadamente, 8 milhões de óbitos por ano, sendo os acidentes de transporte responsáveis por grande parte desses óbitos (3,9 milhões).

As vítimas de acidentes de Trânsito no mundo assumem o primeiro lugar entre as vítimas de acidente de trânsito com veículos a motor, devido à maior vulnerabilidade e exposição do usuário nas vias públicas, constituindo-se nas principais vítimas fatais, o que representa mais de 50% das mortes no trânsito, bem como importante causa de incapacidades físicas e sequelas que atingem principalmente Jovens do sexo masculino (BARBOSA ET al.2014).

Faltam investimentos em conhecimentos, em prioridades e em estratégias de convencimento que possam reduzir riscos e promover uma intercomunicação mais saudável. A sensibilização social é pouca e parece que, no Brasil, todavia é verdade que em algumas

idades já existem sinais de elevação da consciência e destinação de investimentos, mas elas são exceções à regra que serão mencionadas aqui como referências no campo da aplicação da lei, do controle e da mobilização popular (MINAYO, 2005).

O Brasil tem um dos piores índices de mortes no trânsito se investigarmos o mapa da violência elaborado pelo próprio ministério da saúde, essa tendência é nacional também se repete em Campina Grande – PB (WALSELFISZ, 2012).

No Brasil, cerca de dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de acidentes automobilísticos, com média de internação de vinte dias, gerando um custo médio de vinte mil dólares por ferido grave (BARBOSA et al; 2014).

De acordo com os dados do Instituto Sangari (WALSELFISZ, 2013, p.31), ao se analisar a escala estadual, no âmbito da região Nordeste, os dados fornecidos pelo Ministério da Saúde apontam para um crescimento do número de óbitos em todos os estados da Região Nordeste sendo que, em termos percentuais, a quantidade de óbitos cresceu significativamente entre os anos de 2001 a 2011 (ver quadro 01), nos estados do Maranhão (196,8%), Piauí (147,2%), Bahia (119,5%) Paraíba (86,8%), os quais tem em comum o fato de possuírem grandes centros urbanos que permitem a profissão de mototaxistas.

Ao trazer este diagnóstico para a escala municipal, observando os principais municípios de porte médio, com população entre 100 mil e 400 mil habitantes, Campina Grande já aparece entre os cinquenta municípios com maior número de cidades de trânsito fatais com motociclistas (WALSELFISZ, 2012).

Apesar de ser uma prática comum tanto no ambiente rural como no urbano (GOMES, 1993), a violência encontrou neste último as condições propícias para sua difusão. Davi Tangerino, por exemplo, ao analisar as contribuições da Escola de Chicago no estudo da relação entre violência e urbano, observou que a violência se constitui como uma consequência das sociedades capitalistas uma vez que influencia diretamente no crescimento urbano (TANGERINO, 2007), modificando, conseqüentemente, a própria concepção de espaço. Nesse contexto, o “caos” gerado pelo aumento das frotas e existência de informalidade são elementos promotores das necessidades urbanas (LIMA FILHO E PEREIRA, 2015).

Entenda-se para esta pesquisa que o conceito de paisagem foi escolhido como chave devido ser uma contribuição da geografia para um tema geralmente dominado por outras ciências. A concepção de paisagem de risco ou do risco tem sido utilizada, em geral, na interação do homem com a natureza (CONFALONIERI, 2005, apud PEREIRA, 2010), do

meio urbano e seus limites naturais sobrevivendo consequências para o ser humano (OPAS, 2005; CONFALONIERI, 2005, apud PEREIRA, 2010) e na relação do ser humano com todos os tipos de ambiente (TUAN, 2005, apud PEREIRA, 2010). Esses são apenas alguns exemplos.

Conforme afirma Pereira (2010):

O risco ou paisagem pode ser entendido como uma construção social em que uma pessoa ou grupo percebe um perigo possível, que pode ser previsível a depender de ocorrências anteriores ou de um conjunto de fatores que indiquem uma possibilidade de ocorrência de um perigo”. (VEYRET & RICHEMONT, 2007, apud PEREIRA 2010).

O presente trabalho apresenta uma abordagem do tipo quanti-qualitativa. Quantitativa por se tratar de um tipo de estudo que se caracteriza pelo uso de ferramentas estatísticas para tratamento dos dados, visando medir as relações existentes entre as variáveis, que por sua vez são previamente estabelecidas, à semelhança das hipóteses (ALMEIDA, 2014). Qualitativa, pois é um tipo de estudo que tem o ambiente natural como fonte direta de dados o pesquisador como instrumento fundamental, (GODOY, 1995, p. 65, apud ALMEIDA, 2014). No qual trabalhamos com os seguintes procedimentos: a) levantamento de referências; b) levantamento estatístico e documental; c) aplicação de questionários; d) realização de entrevistas; e) análise da paisagem.

Devido à grande extensão (cerca de 8,14km) propicia uma maior incidência de acidentes de trânsito, principalmente na área central (devido ao grande fluxo de veículos), e nas áreas de rotatória (Rotatória Viaduto, Rotatória com Av. Dinamerica, Rotatória com Rua Aprígio Veloso e etc.). Sendo estas áreas geradoras de um alto índice de acidentes, mas de forma descentralizada e pouco pontuada.

Segundo dados da STTP, 2016 a Avenida Floriano Peixoto ocupa o primeiro lugar no ranking dos corredores mais críticos em acidentes de trânsito, tendo ocorrido 374 acidentes no ano de 2015 sendo 06 com vítimas fatais. Este corredor apresenta diversos pontos críticos a exemplo da Catedral, Viaduto “Elpídio de Almeida”; Maxxi Supermercado; Praça da Bandeira; Hospital da criança, Antônio Targino e Hospital de Trauma, postos São Luis e Laís, Restaurante do Alexandre. Alguns cruzamentos também tiveram destaque como: Floriano com Almeida Barreto; com Eng. Lourival de Andrade, com Venâncio Neiva, com e Maciel Pinheiro, entre outros como pode ser visto no quadro abaixo.

A partir disso foi evidenciado 11 pontos de risco que os condutores de veículos e pedestres podem presenciar em torno desta avenida e a partir disso mapeamos estes pontos

foram na rotatória do viaduto, em frente a Catedral Nossa Senhora da Conceição, Cruz Av. Floriano Peixoto com Venâncio Neiva, Cruz em frente às Damas, Prox. ao Hosp. Da criança, Prox. ao Hosp. Amônio Targino, Cruz. Posto São Luiz, Em frente ao Maxxi Atacado, Rotatória das Malvinas, Prox. Ao Hospital de Trauma, Prox.ao Cond. Serraville.

Através das etapas da pesquisa e dos resultados por intermédio do levantamento estatístico e documental, e da atividade de campo, bem como as implicações da pesquisa anterior sobre os acidentes de trânsito em bairros de campina Grande, foi possível identificar que não só campina grande sofre com estes acidentes mais sim todo o Brasil, pois suas vias públicas são mal projetadas, mal conservadas e mal sinalizadas. Os Acidentes de Trânsito são um grave problema de saúde pública no mundo, sendo relacionados a mais de um milhão de óbitos a cada ano e responsáveis por mais de 50 milhões de vítimas com lesões e traumas.

Referencias utilizada

ALMEIDA, Mário S. de. **Elaboração de Projetos, TCC, Dissertação e Tese: uma abordagem simples, prática e objetiva.** 2 ed. São Paulo: Atlas S. A., 2014. 82p.

BARBOSA, Mariana Queiroga; et al. Acidente Motociclístico: Caracterização das Vítimas Socorridas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). In: **Revista Brasileira de Ciências da Saúde**, v. 18, n. 1, p. 3-10, 2014

CAMPINA GRANDE. **Acidentes no município de Campina Grande por categoria para o ano de 2013.** Campina Grande: 2013: Superintendência de Trânsito e Transporte Público (Divisão Estatística da STTP).

GOMES, Enoque (Org.). **A crise social e os riscos a estabilidade: alternativas de desenvolvimento com cidadania e qualidade de vida – o outro lado da modernidade.** Recife: UFPE, 1993, 104p.

LIMA FILHO, José Evaldo de; PEREIRA, Martha Priscila Bezerra. **A Geografia aplicada à observação das paisagens de risco: uma análise da violência no trânsito em bairros de Campina Grande - PB.** Campina Grande - PB. 2015. 17p. (Relatório de Iniciação Científica - PIBIC/CNPq/UFCG).

EREIRA, Martha Priscila Bezerra. Conhecimento geográfico para a Promoção da Saúde. **Hygeia- Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde.** 6(10): 7-88, junho de 2010.

SOUZA. E.R; MINAYO. M. C. S; MALAQUIAS. J. V; Violência no trânsito: expressão da violência social; IN: **MORGADOR Impactos da violência na saúde dos brasileiros;** Rio de Janeiro: Ciências e saúde; 2006; p. 280-312.

TANGERINO, Davi de Paiva Costa. **Crime e Cidade: violência urbana e a Escola de Chicago.** Rio de janeiro: Lumen Juris, 2007. 174p.