



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITARIO DE ARAGUAÍNA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

RENIELLE SANCHES RIBEIRO

**UM ESTUDO SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO DE
ARAGUAÍNA-TO ENVOLVENDO MOTOCICLISTAS ENTRE
(2013-2016)**

ARAGUAÍNA-TO
2016

RENIELLE SANCHES RIBEIRO

**UM ESTUDO SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO
DE ARAGUAÍNA-TO ENVOLVENDO
MOTOCICLISTAS EM TRE (2013-2016)**

Trabalho de Conclusão de Curso - TCC apresentado ao Curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Federal do Tocantins, como requisito parcial à obtenção do título de graduada em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Aires José Pereira.

Araguaína-
TO 2016

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

R484e Ribeiro, Renielle Sanches.

UM ESTUDO SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO DE
ARAGUAINA-TO ENVOLVENDO MOTOCICLISTAS ENTRE (2013-2016). /
Renielle Sanches Ribeiro. – Araguaína, TO, 2016.

71 f.

Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus
Universitário de Araguaína - Curso de Geografia, 2016.

Orientador: Aires José Pereira

1. Introdução. 2. Referencial Teórico. 3. Metodologia. 4. Resultados Finais.
I. Título

CDD 910

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

RENIELLE SANCHES RIBEIRO

**UM ESTUDO SOBRE OS ACIDENTES DE TRÂNSITO DE
ARAGUAÍNA-TO ENVOLVENDO MOTOCICLISTAS
ENTRE (2013-2016)**

Aprovada em: ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Aires José Pereira (Orientador)

Prof. Dr. Elias da Silva (Examinador)

Dedico esse trabalho a Deus por ter me dado forças, a minha família por ter me apoiado, aos meus amigos e meu orientador professor Dr. Aires José Pereira.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por ter me guiado nessa trajetória, dando-me força para prosseguir, pois sem Ele os objetivos almejados não se tornariam reais.

Agradeço à Universidade Federal do Tocantins por oportunizar-me a adquirir conhecimentos científicos na área da Geografia capazes de transformar parte significativa de minha conduta como cidadã brasileira.

À minha família, em especial a minha mãe Devanilde Sanches da Silva, pelo incentivo ao estudo, acreditado na minha capacidade e sendo meu alicerce, estando presente em todos os momentos em que precisei aos meus irmãos Ademilson Sanches por ter me auxiliado nos trabalhos relativos à faculdade, Denilson Sanches e a meu pai Francisco Valdemir Ribeiro que sempre me apoiaram e acreditaram em meu potencial.

Agradeço aos professores do curso de Geografia da Universidade Federal do Tocantins, Campus de Araguaína que fizeram parte da minha formação, e, em especial ao professor orientador Dr. Aires José Pereira pela paciência, dedicação e compromisso nos momentos da orientação incentivando na realização deste trabalho para que a pesquisa fosse concluída com êxito.

Aos meus amigos, Diego Moreira, Hellen Cristina, Silvany, Monyse, Camila e Bruna Cardoso, que nos momentos de fraqueza me incentivaram a seguir em frente e sempre estiveram ao meu lado nos momentos difíceis. As alegres lembranças que vou levar comigo.

À minha prima Michelly Almeida, meu ombro amigo, com quem tive momentos de conversas e sorrisos. A Dayane Ribeiro pelo apoio e compreensão, e à Francielly Ribeiro pelos conselhos e incentivos a minha formação.

Agradeço também ao 2º Batalhão da Polícia Militar e aos respectivos componentes, a Tenente Coronel Patrícia Murussi Leite, comandante do 2º Batalhão da Polícia Militar, ao Colégio Valadares Barbosa MAJ QOA, Coordenador do SIOP da 2º BPM, Francisco Assis Filipe da Silva Filho 3º SGT QPPM, Viviane Magalhães 3º SGT QPPM, James da Silva 1º SGT PM. Por fornecer informações cruciais para a realização deste trabalho, obrigado pela atenção com que fui recebida.

Agradeço ao SAMU (Serviço de Atendimento Móvel de Araguaína), pelos dados fornecidos, na pessoa de Caroline Borges Tomazi.

A gentileza do Rômolo Pereira da Silva, em fornecer os dados de localização dos semáforos da cidade, pelo órgão da AMTT (Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Araguaína).

Ao AGETO (Agência de Trânsito e Obras do Tocantins), pelas informações sobre os acidentes de trânsito na rodovia TO 222 – Avenida Filadélfia, por Luiz Eraldo Nunes Póvoa Filho.

Ao DETRAN (Departamento Estadual de Trânsito) por disponibilizar os dados referentes aos acidentes de trânsito de Araguaína.

A PRF (Policia Rodoviária Federal) pelas informações dos acidentes de trânsito na BR 153, que passa por dentro da cidade de Araguaína.

Agradeço imensamente aos sujeitos que colaboraram com as pesquisas, emitindo as suas opiniões acerca do tema pesquisado. Pessoas que possuem diversas profissões, entre as quais se destacam: agente de trânsito funcionária pública (secretaria), assistente de operação de balança rodoviário, estudante, servidor público, assessor de departamento de obra, policial militar, professor, autônomo, fiscal de segurança, motorista, promotor de vendas, pois foram *sine qua non* no processo de construção deste trabalho científico.

Obrigada a todos.

“A consciência sobre a produção do espaço geográfico social e ambientalmente justa deve ser despertada no ser humano desde criança”. Aires José Pereira

RESUMO

Acidentes de trânsito (AT) são cada vez mais comuns em nosso cotidiano, aumentando consideravelmente o número de suas vítimas. Nesse contexto, a presente pesquisa faz um estudo sobre os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Araguaína – TO entre 2013 e 2016. Os objetivos da pesquisa consistem em compreender as principais causas de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Araguaína – TO, bem como identificar quais são as áreas onde eles ocorrem com maior frequência e fazer um mapeamento no intuito de contribuir com a sua melhoria. A problemática dessa pesquisa surge a partir dos altos índices de acidentes envolvendo motos e que sugerem algumas indagações que nos levam a tentar compreender a razão pela qual eles existem, tais como; por que existem tantos acidentes? Porque tantos motociclistas estão envolvidos neles? Onde estão os problemas? Qual a solução para esses problemas? O que o poder público faz para reverter ou amenizar essa situação? Sendo essa uma pesquisa tanto qualitativa, como quantitativa os procedimentos metodológicos aqui utilizados consistem primeiramente em leituras de monografias, artigos, livros, teses, dissertações entre outros, para que fosse possível realizar o seu referencial teórico, levando em conta alguns autores da área, tais como: Gold (2001), Akishino (2004), Palmeira & Pereira (2011) e Pereira (2013). Por fim, acredita-se que este trabalho terá uma importância significativa para o crescimento de Araguaína – TO, levando em conta o desenvolvimento regional e urbano, além de servir futuramente como fonte para novas pesquisas que também busquem trazer soluções para os seus problemas no que se refere aos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas.

Palavras-chave: Acidentes, sinalização, educação, trânsito, motociclistas.

ABSTRACT

Traffic accidents (TA) are increasingly common in our everyday lives and the number of its victims is increasing considerably. Thus, this research makes a study on traffic accidents involving bikers in Araguaína-TO between 2013 and 2016. The goals of this research are understanding the major causes of traffic accidents involving bikers in Araguaína-TO, as well as identifying the sites where they occur more frequently and mapping them in order to contribute to their improvement. The major difficulties of this research result from the high rate of accidents involving bikers, which suggest some examination that lead us to try to understand the reason why they exist: Why are there so many accidents? Why are so many bikers involved with those? What are the problems? What is the solution to these problems? What the Government does to reverse or mitigate this situation? This research is both qualitative and quantitative so the methodological procedures used here consist primarily in readings of monographs, articles, books, theses, dissertations, among others, to carry out its theoretical framework, taking into account some authors from the area, such as: Gold (2001), Akishino (2004), Palm & Pereira (2011) and Pereira (2013). Finally, it is believed that this work will have a significant importance for the growth of Araguaina-TO given the regional and urban development, and as well as a source for future research which also seek to bring solutions to the problems regarding transit accidents involving bikers.

Keywords: accidents, signaling, education, transit, bikers.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 01: Função e distribuição dos órgãos do sistema nacional de trânsito	23
Quadro 02: Acidentes registrados na Av. Filadélfia a partir do ano de 2013.....	31
Quadro 03: Total de acidentes registrados na br-153 município de Araguaína – TO	32
Quadro 04: Tipos de veículos envolvidos em acidentes br-153 em Araguaína – TO	33
Quadro 05: Total de acidentes nas vias de Araguaína – TO	34
Quadro 06: Quantitativos de acidentes samu em Araguaína –TO	35
Mapa 01: Localização de Araguaína - TO	26
Mapa 02: Bairros com maior número de acidentes em Araguaína – TO (2015).....	37
Mapa 03: Bairros com maior número de acidentes em Araguaína – TO (2016).....	39
Mapa 04: Localização dos semáforos de Araguaína – TO	43
Foto 01: Motocicleta colide com poste de energia.....	36
Foto 02: Ruas sinalizadas em Araguaína – TO	41
Foto 03: Radar em Araguaína – TO	42
Foto 04: Acidente envolvendo um carro e uma motocicleta.....	45
Tabela 01: Bairros de Araguaína – TO	29
Tabela 02: Profissões dos entrevistados	48
Tabela 03: Categoria de carteira nacional de habilitação dos entrevistados.....	50
Gráfico 01: Tipos de veículos envolvidos em acidentes BR-153 no município de Araguaína – TO	33
Gráfico 02: Acidentes nas ruas de Araguaína – TO.....	34
Gráfico 03: Gráfico do sexo dos entrevistados	46
Gráfico 04: Idade dos entrevistados.....	47
Gráfico 05: Escolaridade dos entrevistados	48
Gráfico 06: Entrevistados residentes de Araguaína – TO.....	49
Gráfico 07: Entrevistados que possuem carteira nacional de habilitação	50

Gráfico 08: Veículos dos entrevistados	51
Gráfico 09: Quantidade de entrevistados que alguma vez já foram multados.....	51
Gráfico 10: Entrevistados que se envolveram em acidentes com motos	52
Gráfico 11: Entrevistados que já dirigiram embriagados.....	53
Gráfico 12: Entrevistados que já solicitaram o seguro DPVAT	53
Gráfico 13: Como é a fiscalização do trânsito de Araguaína – TO	54
Gráfico 14: Opinião dos entrevistados sobre as motos no trânsito.....	55

LISTA DE ABREVIATURAS

- ABNT** - Associação Brasileira de Normas Técnicas
- AGETO** - Agência de Transporte e Obras do Tocantins
- AMT** - Agência Municipal de Trânsito
- AMTT** - Agência Municipal de Transporte e Trânsito
- AT** - Acidente de Trânsito
- BPM** - Batalhão de Polícia Militar
- CENTRAN** - Conselho Estadual de Trânsito
- CIRETRAN** - Circunscrição Regional de Trânsito
- CNH** - Carteira Nacional de Habilitação
- CONTRADFI** - Conselho de Trânsito do Distrito Federal
- CONTRAN** - Conselho Nacional de Trânsito **DENATRAN** -
Departamento Nacional de Trânsito
- DER** - Departamento de Estradas e Rodagens
- DNIT** - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- DETRAN** - Departamento Estadual de Trânsito
- DPVAT** - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres
- IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas
- JARI** - Junta Administrativa de Recurso de Infrações
- MAJ** - Major
- PCN** - Parâmetros Curriculares Nacionais
- PM** - Polícia Militar
- PRF** - Polícia Rodoviária Federal
- QPPM** - Quadro de Praças Policiais
- QOA** - Quadro de Oficiais de Atendimento
- SAMU** - Serviço de Atendimento Móvel de Urgência
- SEPLAN** - Secretaria do Planejamento e Orçamento **SGT**
- Sargento
- SMT** - Secretaria Municipal de Trânsito
- SIOP** - Sistema Integrado de Operações

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
1. UMA DISCUSSÃO SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUA LEGISLAÇÃO.	18
1.1 Legislação brasileira no trânsito	21
2. LOCALIZAÇÃO DE ARAGUAÍNA – TO	25
2.1. Formação espacial de Araguaína – TO.....	27
2.2. Bairros de Araguaína – TO.....	29
3. PRINCIPAIS DADOS EM RELAÇÃO AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM ARAGUAÍNA – TO.....	31
3.1. Questionário aplicado à população de Araguaína – TO	46
4. EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NO CONTEXTO DO ENSINO DE GEOGRAFIA	56
CONSIDERAÇÕES FINAIS	59
REFERÊNCIAS.....	61
APÊNDICE.....	63
ANEXOS.....	65
ANEXO A – Ofício da Polícia Rodoviária Federal.....	66
ANEXO B – Ofício da Polícia Militar	68
ANEXO C – Dados enviados pelo SAMU.....	69
ANEXO D – Planilha enviada pelo AGETO.....	70
ANEXO E – Ofício enviado pela AMTT	71
ANEXO F – Planilha enviada pelo DETRAN.....	73

INTRODUÇÃO

Acidentes de trânsito (AT) são algo cada vez mais comum em nosso cotidiano, aumentando cada vez mais o número de vítimas de acidentes. No mundo segundo a Organização Mundial de Saúde – OMS (2010), o número de mortos por acidentes de trânsito soma-se 1,24 milhões por ano. Além disso, mais de 50 milhões de pessoas ficam feridas por ano, muitas delas ficam condenadas a deficiência física e/ou traumas psicológicos. Nesse contexto, a OMS aponta que se não houver uma ação urgente os acidentes de trânsito logo se tornarão a 5ª causa de morte em 2030.

No Brasil, segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) as estatísticas oficiais mostram um expressivo número de mortes em acidentes de trânsito. No entanto, alcançamos alguns avanços no combate aos acidentes, por exemplo, o código de trânsito brasileiro e atualmente tivemos mais uma conquista, a lei seca, e a rigurosidade na punição aos bêbados que causam acidentes nas rodovias do país.

Os acidentes de trânsito atualmente são um dos principais pontos negativos do sistema viário, sendo que, geralmente eles acabam resultando de uma série de motivos, como por exemplo, embriaguez no volante, ultrapassagens irregulares, velocidade acima da permitida, entre tantos outros.

Segundo os dados divulgados pela Agência Brasil (2015) no 1º Fórum Nacional da Cruz Vermelha Brasileira Sobre Segurança Viária, os acidentes envolvendo motos já são a principal causa de ocorrências de trânsito no Brasil, ultrapassando os acidentes de pedestres. Sendo assim, vale ressaltar que o município de Araguaína possui um trânsito caótico, onde a cada dia, novos casos de acidentes são registrados e viram notícia nos aparelhos de telecomunicações demonstrando a dimensão dos danos, além de trazer a tona as infrações de trânsito que são cometidas diariamente, a precariedade da infraestrutura das ruas da cidade e os aparelhos de sinalização que muitas vezes são colocados em lugares inadequados o que acaba trazendo transtornos para quem trafega pelas ruas da cidade.

Desse modo, a presente pesquisa faz uma análise sobre os acidentes que acontecem em Araguaína – TO envolvendo em especial os motociclistas, pois geralmente são os que mais se envolvem em acidentes, e conseqüentemente acabam saindo mais machucados devido a menor proteção que as motocicletas lhe proporcionam, levando o município a níveis preocupantes.

Os objetivos da pesquisa consistem em compreender as principais causas de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Araguaína – TO, bem como identificar

quais são as áreas onde eles ocorrem com maior frequência, levantar as principais causas desses acidentes e fazer um mapeamento no intuito de contribuir com a melhoria do trânsito de Araguaína – TO.

Além disso, vale destacar que se pretende identificar os custos provocados pelos acidentes de trânsito em Araguaína, visando contribuir para a elaboração e avaliação de políticas públicas; identificar quais os principais motivos dos acidentes com motos; entender a participação e contribuição do poder público nesse processo também fazem parte dos objetivos da pesquisa.

Levando em conta esse contexto, pode-se perceber que a problemática dessa pesquisa surge a partir dos altos índices de acidentes envolvendo motos (que não podem ser encarados como normais) e que sugerem algumas indagações que nos levam a tentar compreender a razão pela qual eles existem, tais como; por que existem tantos acidentes? Porque tantos motociclistas estão envolvidos neles? Onde estão os problemas? Qual a solução para esses problemas? O que o poder público faz para reverter ou amenizar essa situação?

Diante disso este trabalho justifica-se no fato de que os acidentes de trânsito hoje são um dos principais problemas do transporte viário, lembrando que são inúmeros os fatores que avaliam a incidência de acidentes em nosso país: podemos observar as condições das vias que contribuem bastante nesse sentido. Percebe-se também que em Araguaína – TO, quando se fala em infraestrutura urbana, suas vias estão quase todas sem manutenção adequada, ou em processo erosivo acelerado. Portanto, é preciso levantar debates no sentido de organizar o trânsito de Araguaína – TO, pois existem inúmeras vítimas que sofrem por conta das consequências desses acidentes. Atualmente uma das maiores preocupações está em encontrar soluções para a redução do número de acidentes de trânsito.

Os procedimentos metodológicos aqui utilizados consistem primeiramente em leituras de monografias, artigos, livros, teses, dissertações entre outros, para que fosse possível realizar o referencial teórico dessa pesquisa, levando em conta alguns autores da área, tais como: Gold (2001), Akishino (2004), Palmeira & Pereira (2011) e Pereira (2013).

Em um segundo momento, foram feitas 35 entrevistas com pedestres, motociclistas, funcionários públicos, estudantes, população em geral, a respeito do trânsito de Araguaína para que se pudesse saber a opinião deles a respeito desse tema, além de terem sido feitos registros fotográficos pelos mais diversos pontos da cidade. Após as entrevistas (lembrando que o modelo de questionário aplicado em nossa pesquisa foi adaptado da tese de Doutorado: “LEITURAS DE PAISAGENS URBANAS: Um Estudo de Araguaína – TO”, defendida por

Aires José Pereira na Universidade Federal de Uberlândia em 23 de abril de 2013) foram coletados dados em alguns órgãos estaduais e federais, tais como, Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN), Agência Municipal de Transporte Terrestre (AMTT), Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), (BPM) 2º Batalhão da Polícia Militar e SAMU.

Na última etapa, após a coleta de todos os dados, foi feita a realização de tabelas, gráficos e quadros com os conteúdos adquiridos, o que fortaleceu o processo de construção deste trabalho, possibilitando o cumprimento das considerações finais.

O trabalho está dividido em cinco capítulos, o primeiro faz uma abordagem acerca do conceito de trânsito e a problemática de acidentes. O segundo fala sobre as leis brasileiras em relação ao trânsito. O terceiro capítulo aborda sobre a localização do município em estudo e a sua formação espacial. O quarto capítulo traz à tona todos os dados que foram adquiridos no decorrer da pesquisa, fazendo um levantamento com quadros, e gráficos e o quinto e último capítulo faz uma relação entre a educação no trânsito e o ensino de geografia na rede regular de ensino brasileiro.

1. UMA DISCUSSÃO SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUA LEGISLAÇÃO NO BRASIL

Antes de qualquer apontamento, é importante primeiramente conceituar a palavra Trânsito, e segundo Santos (2015) para se entender o conceito de trânsito, é essencial conhecermos os elementos que o compõem. Assim sendo, iniciaremos por aquilo que se entende por via, visto que o trânsito é a utilização dela pelos veículos, pessoas e animais. Então, via é onde acontece o trânsito, compreendendo a pista de rolamento (comumente conhecida como rua, estrada ou rodovia), o canteiro central, o acostamento e os lotes (calçadas, garagens). Portanto a via não é simplesmente por onde passam os veículos, a calçada, o acostamento e o canteiro central também fazem parte dela; quando as pessoas, os veículos e os animais circulam por essa via é o momento em que ocorre o trânsito.

Ao se falar em acidente de trânsito é importante saber qual o seu conceito, e no que ele pode resultar, sendo assim, de acordo com a ABNT (1989) - Associação Brasileira de Normas Técnicas os acidentes de trânsito são todos os eventos não premeditados que resultem em danos em veículos ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público, podendo originar-se, terminar ou envolver veículos parcialmente nas vias públicas.

No que diz respeito à história dos automóveis diante da humanidade Aragão (2009) afirma que eles surgiram pelo desejo da sociedade contemporânea usufruir de um meio de transporte e de comunicação rápido, sintonizado com o ritmo de vida moderno, alcançando grandes distâncias no menor tempo possível. Os veículos automotores, de carga ou não, facilitam a vida das pessoas. Os automóveis primitivos eram equipados com rodas de raios de madeira montadas numa coroa de ferro. Depois foi substituído por um anel de borracha endurecida e as rodas eram feitas de aço. À medida que maiores velocidades de marcha eram proporcionadas por motores mais potentes, identificou-se a imperiosa necessidade de se impor um meio elástico entre roda e chão, aumentando o conforto e a conservação mecânica pelo melhor controle das oscilações e vibrações.

O aperfeiçoamento dos automóveis continuou até chegar aos dias atuais, com veículos rápidos, bonitos e eficientes. Mas é importante destacar os problemas que esses veículos estão envolvidos no que diz respeito a sua fluidez no trânsito.

Os problemas de trânsito surgiram com o aparecimento da diligência no século XVII, evoluindo a partir de 1985, com o advento do automóvel movido à gasolina. Oficialmente, o primeiro acidente automobilístico ocorreu em Londres, em 1896, verificando-se o primeiro atropelamento fatal e, em 1898, ocorreu o primeiro óbito de um condutor automobilístico. Nos

EUA, o primeiro homem vítima de acidente automobilístico morreu em New York, na tarde de 13 de setembro de 1899 (ARAGÃO, 2009, p.51).

Nessa mesma perspectiva, o autor ainda afirma que:

Com a expansão da indústria automobilística e a sua consequente popularização como artigo comercial, produzido em série, as ocorrências de trânsito fazem parte do cotidiano da chamada civilização moderna, tidas por alguns como verdadeira catástrofe. Impossível de serem eliminadas avultou a imperativa obrigatoriedade de diminuí-las e, à medida que os conflitos de trânsito iam aparecendo, mentes abnegadas e realizadoras idealizavam medidas que restringissem, ao mínimo, sua ocorrência, surgindo os preâmbulos dos códigos de trânsito dos dias de hoje (ARAGÃO, 2009, p.51).

Nesse contexto, Gold (2001) afirma que a crença comum divulgada pelos meios de comunicação mostra que 90% dos acidentes de trânsito são causados por fator humano, e que as soluções para esses números seriam a educação, fiscalização e a punição dos motoristas e pedestres. Então vale salientar que se essas dicas forem seguidas, muitos acidentes podem ser evitados, reduzindo os altos índices.

Reforçando a ideia do autor acima, Aragão (2009) afirma que o que sobra desses 90% está dividido entre as deficiências de segurança e defeito no pavimento das estradas (7%) e os fatores que se devem ao ambiente, tais como neblina, poeira, fumaça, chuva e animais (3%).

O autor Akishino (2004) vai além e afirma que existem diversos fatores que contribuem para os acidentes de trânsito, sendo quatro grupos frequentemente relacionados que se destacam como; Fator Humano (todos os fatores ligados ao comportamento das pessoas envolvidas no acidente); Fator Veículo (inequação do estado operacional dos veículos envolvidos no acidente); Fator Via/Meio Ambiente (todos os fatores ligados diretamente às características da via, da sinalização e das áreas mais próximas à via, na hora do acidente) e por último Fator Institucional/Social (todos os fatores abordados acima relacionados à regulamentação e policiamento).

Geralmente os motivos acima destacados contribuem para os altos índices de acidentes no trânsito, mas vale destacar que por incrível que pareça motivos banais também geram acidentes, como por exemplo: embriaguez ao volante, cansaço do condutor, desrespeito as normas de trânsito, entre outros.

Nesse contexto, temos a seguinte afirmação:

O Denatran tem registrado índices altíssimos de acidentes com e sem vítimas fatais. Além do risco de morte ou da perda de capacidades físicas, o aumento de acidentes de trânsito, tem acarretado sobrecargas nos atendimentos hospitalares. O Brasil gasta por ano cerca de R\$ 105 milhões com os acidentes de trânsito (FREIRE, 2011, p.31).

Assim nós podemos observar que os acidentes de trânsito, além de colocar vida de pessoas em riscos, traz um prejuízo significativo para os cofres públicos, sendo que, o dinheiro gasto com essas tragédias poderiam ser investido em outras obras para a sociedade.

O Denatran contabiliza 20 mil mortes anuais no trânsito brasileiro, muito embora especialistas do setor avaliam que a realidade estaria compreendida entre 35 mil a 50 mil mortes por ano (...) sem contar o custo desses acidentes nas rodovias do Brasil que está em torno de 20 bilhões de reais, o que vale dizer quase três vezes o orçamento autorizado para a educação (ARAGÃO, 2009, p.54-55).

Para que se evite o alto número de acidentes é extremamente necessário que existam campanhas com o intuito de educar a população sobre o trânsito.

O uso de cinto de segurança e demais itens que visam à segurança dos passageiros e motoristas, bem como informações que instruem sobre travessia de pedestres recaem justamente na questão da educação como fator preponderante de mudança comportamental (FREIRE, 2011, p.28).

Vale destacar que os acidentes de trânsito são uma das principais causas de morte no Brasil entre jovens e adultos, e é necessário que se tenha uma atenção a mais para essa problemática, pois vidas de pessoas estão em jogo.

1.1 O trânsito segundo a legislação brasileira

Sempre quando se fala em trânsito é de suma importância que se faça uma abordagem na legislação vigente que a cerca, pois assim saberemos o que é certo e o que é errado, e quais são os direitos e obrigações de todos que utilizam as vias urbanas para se locomover. A Código de Trânsito Brasileiro em seu Artigo 1 afirma que:

§ 1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (BRASIL, 2008, p.19).

Nesse contexto pode-se perceber que a legislação brasileira garante a todos os cidadãos um trânsito seguro, e é de total responsabilidade dos órgãos competentes a responsabilidade de garantir essa segurança.

O controle do trânsito pelo poder público é um serviço de grande relevância para a sociedade de forma geral. Nesse sentido:

O trânsito, sem dúvida, é um palco de exercício da cidadania, onde todos, usuários e entidades, dispõem de direitos e deveres. O conhecimento e respeito a estes são a base para um trânsito seguro, ordenado e democrático, garantindo as premissas do atual Código de Trânsito, que são defesa da vida e preservação do meio-ambiente (FREIRE, 2011, p. 36).

Nesse contexto percebemos que o trânsito realmente é uma forma de manifestação dos direitos da sociedade, e que o governo tem suas responsabilidades em relação ao trânsito.

O Artigo 21 do Código de Trânsito Brasileiro fala em relação às competências dos órgãos:

Art. 21: Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas;
- III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - coletar dados e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas

causas;

V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de policiamento ostensivo de trânsito, as respectivas diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;

VI - executar a fiscalização de trânsito, autuar, aplicar as penalidades de advertência, por escrito, e ainda as multas e medidas administrativas cabíveis, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar;

VII - arrecadar valores provenientes de estada e remoção de veículos e objetos, e escolta de veículos de cargas superdimensionadas ou perigosas; VIII - fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar;

IX - fiscalizar o cumprimento da norma contida no art. 95, aplicando as penalidades e arrecadando as multas nele previstas;

X - implementar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito;

XI - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;

XII - integrar-se a outros órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito para fins de arrecadação e compensação de multas impostas na área de sua competência, com vistas à unificação do licenciamento, à simplificação e à celeridade das transferências de veículos e de prontuários de condutores de uma para outra unidade da Federação;

XIII - fiscalizar o nível de emissão de poluentes e ruído produzidos pelos veículos automotores ou pela sua carga, de acordo com o estabelecido no art. 66, além de dar apoio às ações específicas dos órgãos ambientais locais, quando solicitado;

XIV - vistoriar veículos que necessitem de autorização especial para transitar e estabelecer os requisitos técnicos a serem observados para a circulação desses veículos (BRASIL, 2008, p.22).

Entre outras atribuições a citação acima afirma que é de responsabilidade das esferas estaduais e municipais cumprir e fazer cumprir as normas de trânsito, sendo de inteira responsabilidade dos órgãos executivos e normativos planejarem, operar e fiscalizar o trânsito de veículos, pedestres e animais. E para isso acontecer de forma correta é necessário que além de haver uma boa educação de quem transitam, as normas devem ser respeitadas e as vias em boa qualidade para o bom uso das mesmas.

É necessário saber quais os órgãos que são responsáveis (quadro 1) pelas aplicações de regras, fiscalização, prevenções e responsabilidades do trânsito nas esferas estaduais, municipais e federais.

Quadro 01: Função e distribuição dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito

TIPO DE ÓRGÃO	FUNÇÃO	ÓRGÃO A NÍVEL NACIONAL	ÓRGÃO A NÍVEL ESTADUAL	ÓRGÃO A NÍVEL MUNICIPAL
Órgãos Executivos	Executar e leis do Código de Trânsito Brasileiro	DENATRAN	DETRAN	AMT
Órgãos Executivos Rodoviários	Executar as leis do Código de Trânsito Brasileiro	DNIT	DER	SMT
Polícia Rodoviária Federal	Executar as leis do Código de Trânsito Brasileiro	PRF	XXX	XXX
Polícia Militar	Executar as leis do Código de Trânsito Brasileiro	XXX	PM	XXX
Órgãos Normativos	Regular e controlar o sistema operativo dos demais órgãos	CONTRAN	CENTRAN CONTRADIFI/ DF	XXX
Órgãos Julgadores	Exercício Jurisdicional	JARI	JARI	JARI

Fonte: DENATRAN, 2015. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches. 2016.

De acordo com o quadro acima, podemos perceber que cada esfera contem seus órgãos que são responsáveis pela atuação das regras de trânsito. Os principais órgãos são o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito) que é da onde vem à legislação que os demais órgãos seguem, e o JARI (Junta Administrativa de Recurso de Infrações), que tem como função julgar os recursos contra as infrações de trânsitos cometidas pelos condutores.

Como já foi abordado acima, é necessário que as normas estabelecidas sejam respeitadas, e nesse sentido o Código afirma que:

Art. 34. O condutor que queira executar uma manobra deverá certificar-se de que pode executá-la sem perigo para os demais usuários da via que o seguem, precedem ou vão cruzar com ele, considerando sua posição, sua direção e sua velocidade.

Art. 35. Antes de iniciar qualquer manobra que implique um deslocamento lateral, o condutor deverá indicar seu propósito de forma clara e com a devida antecedência, por meio da luz indicadora de direção de seu veículo, ou fazendo gesto convencional de braço (BRASIL, 2008, p.25).

Assim pode-se perceber, que a responsabilidade para que se evitem acidentes de trânsito não é apenas das autoridades, mas também dos condutores que fazem parte de todo esse processo de transporte, e que são peças fundamentais para um bom fluxo do trânsito, deixando em segurança as suas próprias vidas e a dos demais condutores, pedestres, ciclistas entre outros.

2. LOCALIZAÇÃO DE ARAGUAÍNA – TO

Segundo o censo demográfico do IBGE (2010) estima-se que no ano de 2015 sua população era de aproximadamente 170 mil habitantes, possuindo uma densidade demográfica de 37,62 habitantes por quilômetros quadrado, sendo considerada a segunda maior cidade do estado, perdendo apenas para a capital Palmas.

Araguaína esta localizada no norte do Estado o Tocantins (mapa 1), com área territorial de 4.000,416 km², tendo como municípios vizinhos; ao Norte – Santa Fé do Araguaia, Muricilândia, Carmolândia e Aragominas; ao Sul – Pau D’arco, Arapoema e Nova Olinda; ao Leste – Wanderlândia e Babaçulândia; e a Oeste – Estado do Pará.

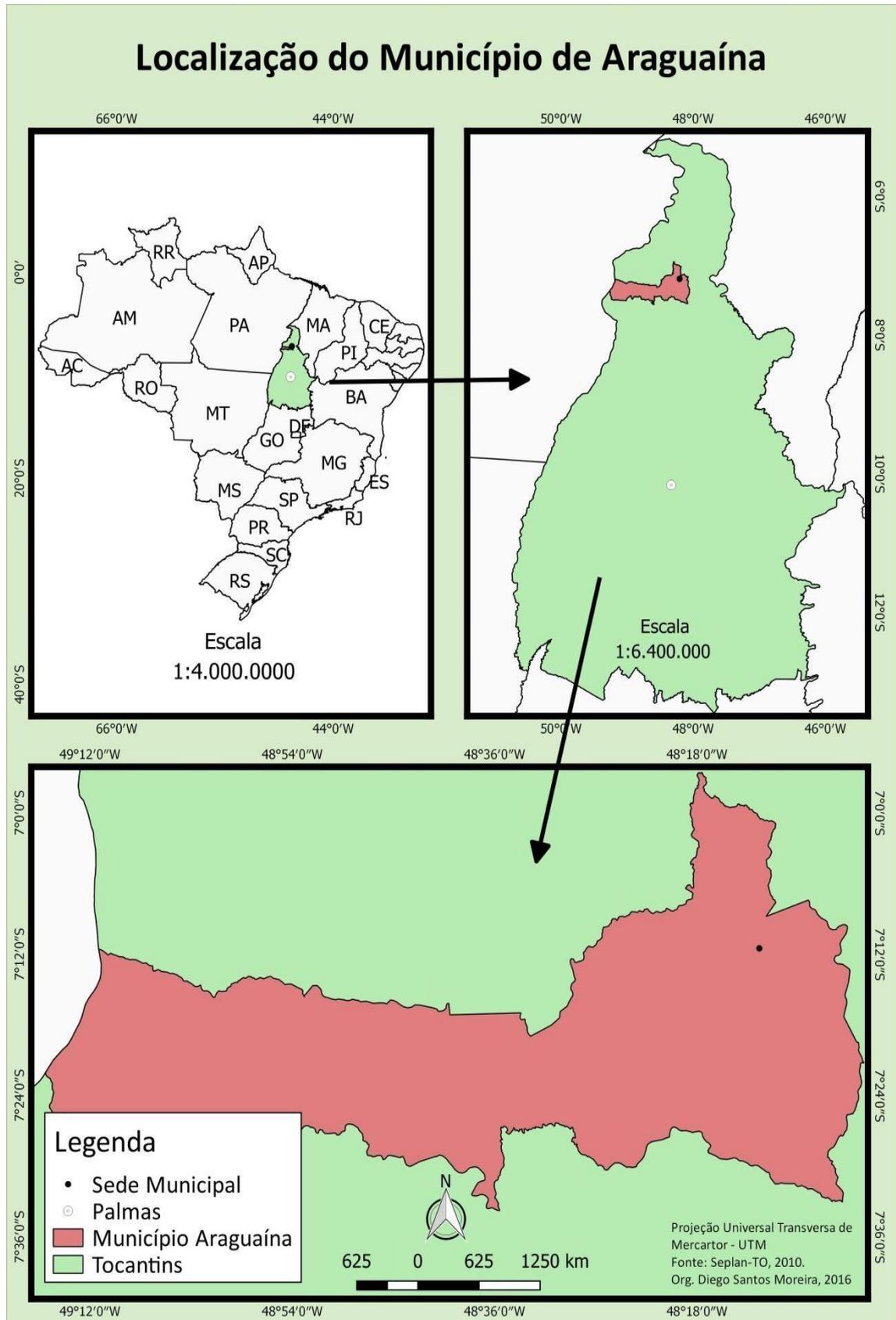
De acordo com a fala a seguir, os autores afirmam que:

A construção da BR-153 foi uma obra vislumbrada no período do governo de Getúlio Vargas, em seu projeto conhecido como “Marcha para o Oeste”. O então presidente, preocupado com os “espaços vazios” existentes, sobretudo na região norte, resolveu implantar colônias agrícolas a fim de povoar, e assim poder controlar uma das porções territoriais mais vulneráveis do país (PALMEIRA & PEREIRA, 2011, p. 173).

Nesse contexto, a partir das políticas públicas de integração do governo, Araguaína, assim como outras localidades da região Norte, foram criadas, e se desenvolveram economicamente. Araguaína, assim como Imperatriz e Marabá, são considerados cidades localizadas em pontos estratégicos para o escoamento da produção, interligação de mercados e fluxos de pessoas, pois essas três cidades são porta de entradas dos seus respectivos estados.

Nesse contexto, a grande maioria da população de Araguaína (cerca de 90%) vive nas áreas urbanas do município. Mesmo que a sua economia seja voltada para a pecuária extensiva, outras atividades também mantém o fluxo de capital, como por exemplo, os serviços secundários e terciários, exercendo grande influência nas regiões dos municípios vizinhos a Araguaína.

Mapa 01: Localização de Araguaína - TO



Fonte: SEPLAN - TO, 2010. (Org.) MOREIRA, Diego Santos, 2016.

2.1. Formação espacial de Araguaína – TO

De acordo com Palmeira & Pereira (2011) o município de Araguaína surgiu em meados de 1876, tendo como primeiros habitantes índios da tribo Carajás e migrantes nordestinos, em especial do Piauí e Maranhão. Eles se instalaram às margens do Rio Lontra, e primeiramente colocaram o nome do pequeno povoado de “Livra-nos Deus”, devido aos vários conflitos que ali ocorriam. Araguaína levou vários outros nomes até chegar ao atual.

Nesse contexto a citação a seguir afirma que:

Estas deram início a um pequeno cultivo de subsistência, e logo em seguida a cultura do café, todavia sem sucesso, devido às inúmeras dificuldades encontradas para escoamento da produção, especialmente a ausência de vias terrestres. Sua área pertencera inicialmente ao município de São Vicente (hoje Araguatins), depois ao município de Boa Vista (hoje Tocantinópolis) e por último, antes de sua emancipação em 1948, é integrada ao Município de Filadélfia ficando conhecida então como povoado de Araguaína. Somente em 14 de novembro de 1958 e que esta terá sua emancipação política, tornando-se uma nova municipalidade. (FARIAS & ALMEIDA, 2010, p. 2).

Como se percebe na afirmação acima, os moradores pioneiros viviam da agricultura de subsistência, plantando alguns cereais que eram comercializados com o povoado vizinho chamado Coco (atual Babaçulândia).

Com o decorrer dos anos, o povoado foi ganhando novas proporções e no ano de 1958 viria a se tornar município.

Somente a partir da construção da rodovia BR-153 é que o processo de urbanização se intensificou na cidade de Araguaína. O projeto de ligação da cidade de Brasília a capital do estado do Pará tinha como objetivo interligar as regiões norte e centro-oeste, e a primeira, as maiores regiões do país (PALMEIRA & PEREIRA, 2011, p. 171).

A construção da BR-153 foi de suma importância no desenvolvimento regional do norte do Tocantins e em consequência ao processo de urbanização de Araguaína, que trouxe consigo vários ciclos migratórios influenciando diretamente na sua formação espacial. Nesse contexto temos a seguinte afirmação:

A abertura de rodovias não só beneficiou a integração do norte com o Centro-Sul do país, como também possibilitou a criação de novos povoados e destes, o surgimento de cidades e/ou fortalecimento das já existentes. No caso específico de Araguaína, foi à última situação. Ou seja, houve

umrevigoração econômico da cidade, pois a Belém-Brasília a colocou em contato com o Centro-Sul do País (PEREIRA, 2013, p.101).

De acordo com Palmeira & Pereira (2011) a construção da rodovia que liga Belém a Brasília, e a ascensão do transporte rodoviário, foi marcante para o Brasil, com o fluxo de mercadorias e pessoas sofrendo um deslocamento para as cidades às margens da rodovia. Em Araguaína as obras de construção da rodovia causaram dois movimentos que aceleraram instantaneamente o processo de urbanização do município. O primeiro foi o da migração de pessoas que partiram de várias regiões brasileiras com o intuito de trabalhar ou se beneficiar da produção desse novo espaço. E o segundo consiste na abertura de uma nova fronteira produtiva: havia terras férteis e possibilidade de escoamento da produção.

Nos dias de hoje, é indiscutível a importância econômica e social de Araguaína, não somente para o estado do Tocantins, mas também como em alguns estados vizinhos. Pereira (2013, p.106) cita que “Araguaína atualmente é considerada a capital econômica do Estado do Tocantins, exercendo uma polarização em todo norte do Estado e atinge também parte dos Estados do Maranhão e Pará”. Em contraste a sua importância, a seguinte fala nos afirma que:

É evidente [...] que as cidades criadas a partir da BR Belém-Brasília não tiveram o acompanhamento da infraestrutura mínima necessária. Desta forma, os desejos de seus moradores não são saciados por elas. Araguaína, que é considerada a capital econômica do Estado, carece de infraestrutura básica. Sua população não é assistida pelos equipamentos públicos. Faltam praças, rede de saneamento básico, asfalto com qualidade, arborização, calçadas niveladas para o Portador de Necessidades Especiais se locomover, falta rigor no cumprimento das normas de trânsito, etc (PEREIRA, 2013, p.113).

Portanto, levando em conta os aspectos que influenciaram a construção espacial de Araguaína, vale ressaltar, que existe uma problemática que ocorre na grande maioria dos centros urbanos brasileiros, que é o crescimento urbano desordenado e despreocupado com as questões sociais e ambientais, que geram problemas que são comumente vistos nos dias atuais nas cidades, como por exemplo, a acessibilidade, falta de infraestrutura, entre outros. Nesse sentido Pereira (2013, p.105) vai mais longe e afirma que “se a cidade de Araguaína nos dias atuais tem sérios problemas de infraestrutura, é um legado/herança do passado e os governantes quase nada fizeram para mudar tal realidade”.

E é a partir dessa perspectiva, que podemos destacar os problemas de infraestrutura atuais existentes na cidade de Araguaína – TO que acaba influenciando em vários casos de acidentes no trânsito.

2.2. Bairros de Araguaína - TO

Em Araguaína – TO existe um total de 121 bairros divididos por todo perímetro urbano e seus arredores. Assim podemos observá-los na tabela 1 a seguir.

Tabela 01: Bairros de Araguaína – TO

01: Centro	02: DAIARA	03: Belo Horizonte
04: Fátima	05: Eldorado	06: JK
07: Neblina	08: Santa Terezinha	09: São João
10: Senador	11: Barra da Grota	12: Jardim Ademar
13: Jardim Beira-Lago	14: Jardim Califórnia	15: Jardim das Palmeiras
16: Jardim Palmeiras Norte	17: Jardim do Lago	18: Jardim Esplanada
19: Jardim Filadélfia	20: Jardim Garavelo Sul	21: Jardim Paulista
22: Jardim Pedra Alta	23: Jardim Santa Helena	24: Jardim Santa Mônica
25: Povoado Pontes	26: Patrocínio	27: Aeroporto
28: Aeroviário	29: Alaska	30: Ana Maria
31: Anhanguera	32: Araguaína Sul	33: Araguaína Sul II
34: Barros	35: Bela Vista	36: Bela Vista II
37: Brasil	38: Carajás	39: Castelo Branco
40: Céu Azul	41: Cimba	42: Costa Esmeralda
43: Coimbra	44: Couto Magalhães	45: Cruzeiro
46: Dom Orione	47: Dona Nélcia	48: George Yunes
49: Itaipu	50: Itamarati	51: Itapuã
52: Itatiaia	53: José Ferreira	54: Jardim das Flores
55: Jardim das Flores II	56: Jardim das Flores III	57: José Fernando
58: Liberdade	59: Luiz Vinhal	60: Manoel Cardoso
61: Manoel G. da Cunha	62: Mansões do Lago	63: Maracanã
64: Martim Jorge	65: Monte Sinai	66: Morada do Sol I
67: Morada do Sol II	68: Morada do Sol III	69: Noroeste
70: Nova Araguaína	71: Novo Horizonte	72: Oeste
73: Palmas	74: Parque Bom Viver	75: Parque do Lago

76: Planalto	77: Raizal	78: Recreativo
79: Residencial Morumbi	80: Residencial Morumbi II	81: Residencial Morumbi III
82: Rodoviário	83: Santa Luzia	84: São Francisco
85: São José	86: São Luís	87: São Miguel
88: São Pedro	89: Sonhos Dourados	90: Sul
91: Tecnorte	92: Tereza Hilário Ribeiro	93: Tocantins
94: Tocantins II	95: Universitário	96: Urbanístico
97: Urbano	98: Vila Aliança	99: Vila Azul
100: Vila Azul II	101: Vila Bragantina	102: Vila Cearense
103: Vila Couto Magalhães	104: Vila da Paz	105: Vila Ferreira
106: Vila Goiás	107: Vila Norte	108: Vila Nova
109: Vila Piauí	110: Vila Ribeiro	111: Vila Rosário
112: Vila Santiago	113: Vila União	114: Presidente Costa e Silva
115: Presidente Lula	116: Jardim dos Ipês	117: Jardim dos Ipês II
118: Jardim dos Ipês III	119: Jardim Europa	120: Cidade Nova
121: Jardim Boa Sorte		

Fonte: IBGE, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

Levando em conta as informações colocadas na tabela 01, ao decorrer dessa pesquisa, alguns desses bairros serão citados como os que mais têm registros, feitos pelos órgãos responsáveis, acidentes de trânsito ao longo dos últimos anos.

É a partir destes dados coletados que se discute toda a problemática aqui encontrada, ou seja, os acidentes em Araguaína envolvendo motociclistas e os locais onde eles mais ocorreram. Neste sentido é que se tem a importância da descrição por meio da tabela 01 do vários bairros de Araguaína.

3. PRICIPAIS DADOS EM RELAÇÃO AOS ACIDENTES DE TRÂNSITO EM ARAGUAÍNA - TO

Após o levantamento do referencial teórico dessa pesquisa, o presente capítulo aborda a exposição dos dados adquiridos a partir da pesquisa a campo em vários órgãos públicos reesponsáveis pela fiscalização e regulamentação do trânsito no município de Araguaína - TO.

Primeiramente, demonstraremos os dados adquiridos com o AGETO (Agência de Transportes e Obras do Tocantins), órgão esse que é responsável por contabilizar qualquer acidente no decorrer da TO-222 (quadro 2), que atravessa a cidade de Araguaína e leva o nome de Av. Filadélfia.

Quadro 02: Acidentes registrados na Av. Filadélfia a partir do ano de 2013

ANO	ACIDENTES ENVOLVENDO AUTOMÓVEIS, CAMINHÕES, MOTOCICLETAS, CAMINHONETES, ÔNIBUS, BICICLETAS, PEDESTRES, ANIMAIS.	ACIDENTES ENVOLVENDO MOTOCICLETAS	ACIDENTES COM VÍTIMAS FATAIS
2013	89	74	1
2014	87	72	2
2015	43	35	4
2016*	21	15	2

Fonte: AGETO, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

* O ano de 2016 com dados até o mês de Março

Como se pode observar no quadro 02, no decorrer dos anos de 2013 a 2016, ocorreram uma série de acidentes na Av. Filadélfia, ocorrendo em maior número no ano de 2013 (89 acidentes). Com o passar dos anos esses números caíram gradativamente.

Da mesma forma que os acidentes envolvendo motocicletas diminuíram de 74 acidentes em 2013, para apenas 15 casos no ano de 2016. Isso se deve principalmente pelas novas ações providenciadas pela atual gestão do município no que diz respeito à fiscalização no trânsito.

Podemos destacar ainda que, como se pode observar, no quadro 02 que, o número de acidentes envolvendo motociclistas é muito grande. Mesmo porque, entre os 89 acidentes ocorridos em 2013, 74 foram de motociclistas, os outros 15 envolviam automóveis, caminhões, animais. Portanto, o problema é gritante e merece uma atenção especial do poder público em prevenir, fiscalizar e punir os usuários do trânsito urbano que infringem suas normas técnicas e urbanísticas.

Se olharmos para os dados nos anos de 2015 e 2016 veremos que os números absolutos diminuíram, porém em relação ao número relativo de acidentes envolvendo motociclistas, ainda continua alto.

Nesse mesmo sentido, o quadro 03 que foi disponibilizado pela PRF (Polícia Rodoviária Federal), traz as seguintes informações.

Quadro 03: Total de acidentes registrados na BR-153 município de Araguaína – TO

ANO	QUANTIDADE DE ACIDENTES	MORTOS	FERIDOS
2015	218	10	119
2016*	138	6	106

Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

* O ano de 2016 contém dados até o mês de Julho

De acordo com o quadro 03, na BR-153 no trecho do perímetro urbano de Araguaína, a PRF, contabilizou 218 acidentes em 2015, ocasionando 119 feridos e 10 mortos, e saíram ilesos dos acidentes 89 pessoas. E no ano seguinte, os números diminuíram, sendo marcados 138 acidentes com 109 feridos e 6 mortos, e 26 pessoas saíram ilesos dos acidentes. Mesmo com a redução dos números, ainda existe uma grande preocupação em relação a essa temática, pois esses números são altos, e trazem um total de 225 pessoas feridas em apenas 2 anos. Portanto, nesse contexto, a PRF disponibilizou informações mais detalhadas a respeito da BR-153 (quadro 04).

O quadro 4 demonstra a distribuição dos acidentes entre os veículos. Vale destacar que esses acidentes geram um grande custo para o município de Araguaína, pois muito dinheiro é gasto para socorrer as vítimas desses acidentes, levando em conta os gastos nos hospitais públicos, que geralmente estão sempre lotados.

Quadro 04: Tipos de veículos envolvidos em acidentes BR-153 em Araguaína – TO

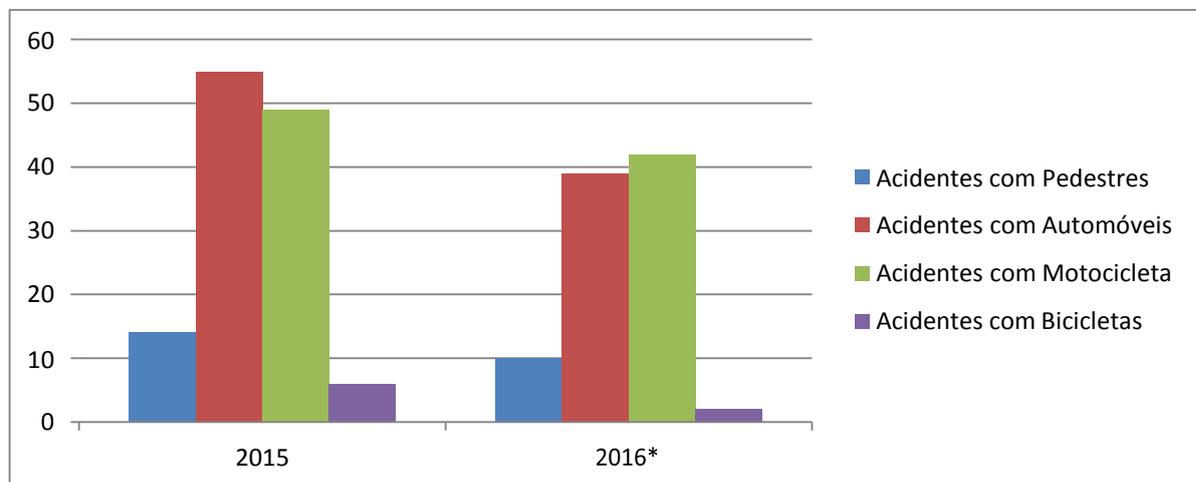
ANO	ACIDENTES COM PEDESTRES	ACIDENTES COM AUTOMÓVEIS	ACIDENTES COM MOTOCICLETA	ACIDENTES COM BICICLETAS
2015	14	55	49	6
2016*	10	39	42	2

Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

* O ano de 2016 contém dados até o mês de Julho.

Seguindo essa perspectiva, o gráfico 01 traz detalhadamente os números de acidentes envolvendo todos os tipos de veículos que circulam pela BR-153.

Gráfico 01: Tipos de veículos envolvidos em acidentes BR-153 no município de Araguaína– TO



Fonte: Polícia Rodoviária Federal, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches. 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

* O ano de 2016 contém dados até o mês de Julho

Percebe-se no gráfico 01, os veículos que mais se envolvem em acidentes, são os carros e as motocicletas. O ano de 2016 os acidentes envolvendo motos superaram os de carros. Pode ser afirmado que isso se deve em geral a imprudência dos condutores e as altas velocidades exercidas ali, o que novamente traz a tona a problemática da saúde, no qual muito dinheiro é investido para atender pessoas feridas nesses casos. Sendo que, esse dinheiro

poderia ser investido em outras áreas, como infraestrutura, educação, segurança entre outros.

Na sequência da pesquisa, o Detran cedeu os dados a respeito das demais vias que compõe a malha urbana de Araguaína – TO (quadro 05). Onde pode-se perceber os números a respeito dos acidentes urbanos.

Quadro 05: Total de acidentes nas vias de Araguaína – TO

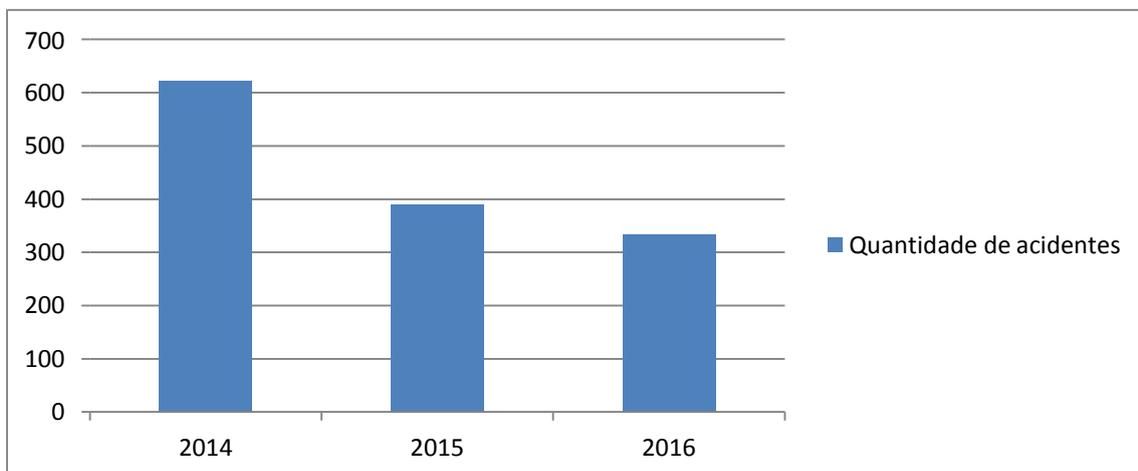
ANO	QUANTIDADE DE ACIDENTES
2014	621
2015	389
2016*	333

Fonte: Detran, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

*O ano de 2016 só tem dados contabilizados até o mês de Agosto

Fica evidente no quadro acima que os acidentes caíram gradativamente, sendo que no ano de 2014 foram registrados pelo DETRAN 621 acidentes, no ano seguinte 389, e por último no ano de 2016, foi constatado 333 acidentes. Dando continuidade aos dados apresentados no quadro acima, temos o seguinte gráfico.

Gráfico 02: Acidentes nas ruas de Araguaína – TO



Fonte: Detran, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches. 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

*O ano de 2016 só tem dados contabilizados até o mês de Agosto

Segundo o Detran (2016) os acidentes dentro das vias de Araguaína diminuíram do ano de 2014 até o ano de 2016, e assim vale destacar que esse fato ocorre devido a gestão pública do atual governo municipal, já que várias campanhas de conscientização e educação no trânsito foram feitas, além de obras de infraestrutura asfáltica, instalação de placas de sinalização, semáforos e radares pelas ruas da cidade. Mas mesmo assim, ainda há muito o que ser feito para que Araguaína alcance um padrão seguro. Nesse contexto, segundo o Detran (2016), entre os meses de Janeiro a Agosto de 2015, foram emplacadas 1534 motos em Araguaína – TO, e no ano de 2016 no mesmo período foram emplacadas 1373 motos. Assim percebe-se que o número de motos circulando em Araguaína é bastante alto.

Nesse contexto, a problemática da saúde vem à tona com os dados (quadro 6) informados pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU).

Quadro 06: Quantitativos de acidentes SAMU em Araguaína – TO

Tipos de acidentes ano de 2015	Quantidade
Com automóvel	61
Com motocicleta	1.114
Com caminhão	39
Com bicicleta	385
Atropelamentos	87
Tipos de acidentes ano de 2016*	Quantidade
Com automóvel	245
Com motocicleta	997
Com caminhão	35
Com bicicleta	211
Atropelamentos	61

Fonte: SAMU, 2016. (Org.) RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

*Os dados referentes a 2016 são só até o mês de setembro.

O quadro 06 demonstra os acidentes registrado pelo SAMU, onde foi feito o atendimento móvel por todas as ruas da cidade. Em 2015, o número de acidentes com motocicletas foi assustador, sendo constatadas 1.114 ocorrências. Já no ano seguinte o número caiu para 997 acidentes, destacando que, devido às condições de pilotagem das motos, os seus condutores ficam mais vulnerais em casos de acidentes, e geralmente são os que mais saem prejudicados fisicamente nessas situações.

No que diz respeito ao perímetro urbano de Araguaína, de acordo com informações do 2º Batalhão de Polícia Militar (2º BPM, 2016) as ocorrências de acidentes no trânsito (foto 01), no ano de 2015 chegaram a 1.431 casos, e já o ano de 2016 até o mês de outubro, foram registrados 1.109 casos o que nos permitiu fazer um mapeamento (mapa 2) dos dez bairros que mais apresentaram registros de acidentes.

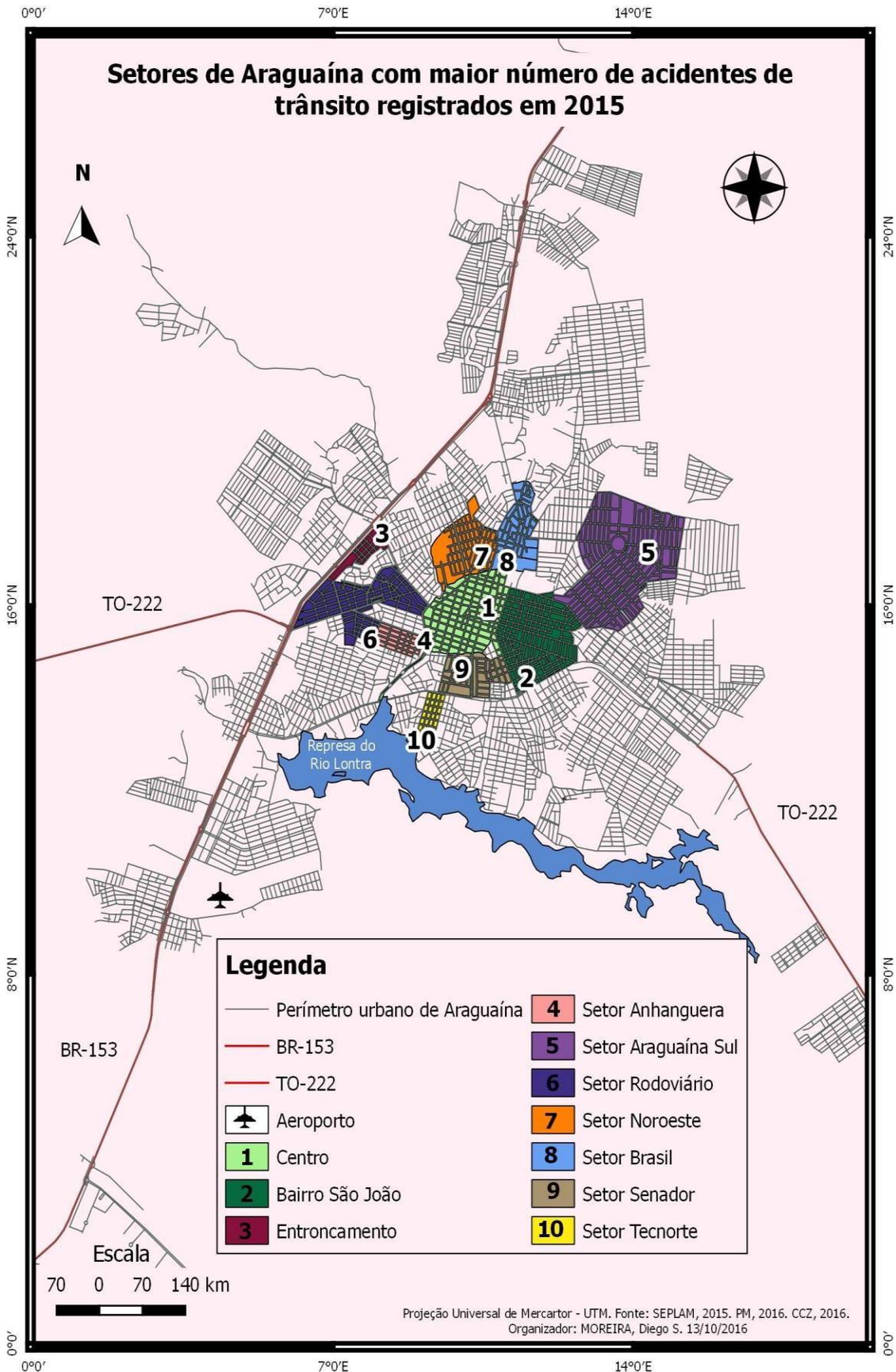
Foto 01: Motocicleta colide com poste de energia



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

A foto 01 demonstra um acidente bastante comum nas vias de Araguaína – TO, acidentes envolvendo motocicletas. Nesse caso, o condutor do veículo vinha em alta velocidade na Rua Tietê, Vila Goiás, quando perdeu o controle da direção, e se chocou em um poste de energia. Também nesse caso, o condutor do veículo foi encaminhado para o HRA (Hospital Regional de Araguaína) em estado grave. Esse é mais acidente que faz parte das estatísticas divulgadas pelo 2º BPM de Araguaína – TO.

Mapa 02: Bairros com maior número de acidentes em Araguaína – TO (2015)



Fonte: 2º BPM , 2016. (Org.) MOREIRA, Diego Santos, 2016.

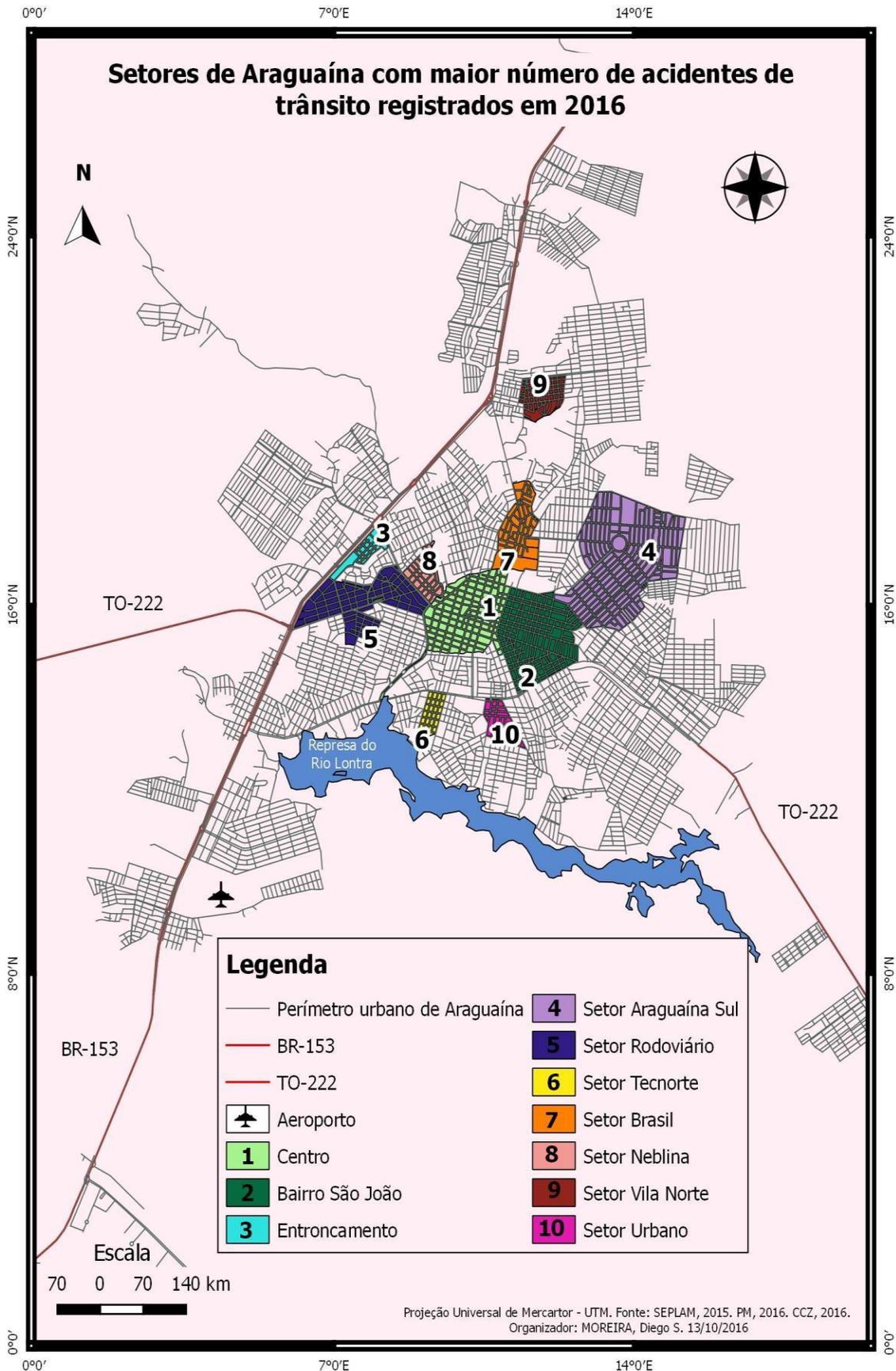
Portanto, o mapa 02, de acordo com informações da Polícia Militar, pode-se destacar as principais ruas com registros de acidentes. No Centro, temos as ruas 2 de Julho, Machado de Assis, 13 de Maio, Santa Cruz, Ademar Vicente Ferreira, Gonçalves Ledo, rua 3, rua dos Maçons e Cônego João Lima. No Bairro São João, rua 7, Rodoviária, 1º de Janeiro, rua dos Muricis, 2 de Abril e Elias Rosa. No setor Entroncamento, Rua Matogrosso, Cônego João Lima e 14 de Dezembro. No setor Anhanguera, rua Porto Rico, Caracas, Buenos Aires, C e Santiago do Chile. Setor Araguaína Sul, rua das Macieiras, Macaúbas, e Guaíba. Setor Rodoviário, Gonçalves Dias, Santos Dumont, 13 de Maio e rua F. Setor Noroeste, ruas São Pedro, Canta Galo, Anchieta, Ipiranga, União, Águas Claras, Primavera, Augusta, Mandaraí e Liberdade. Setor Brasil, rua Cantinho do Vovô, Maceió, Fortaleza e Benedito Leite, Bairro Senador, Dom Emanuel, Sadoc Corrêa e Dom Bosco. Setor Tecnorte, rua Marechal Castelo Branco, Sales Paulo, Mooca, Ademar Vicente Ferreira, e Monteiro Lobato.

Os dez bairros destacados no mapa, é onde esta localizada praticamente quase todo o centro comercial de Araguaína, além de deter uma forte atividade de serviços e comércio, o fluxo de veículos e pessoas é intenso, principalmente nos horários de pico (7,30h, 12h, 14h, 18h) o que acaba causando certo “caos” no trânsito, pois as gestões anteriores de Araguaína, muitas vezes não tiveram a preocupação com o bem estar dos pedestres e motoristas. Mesmo que atualmente exista sinalização e fiscalização, alguns acidentes acabam sendo inevitáveis, devido à falta de atenção, ou ate mesmo imprudência de alguns motoristas, assim configurando essas estatísticas de acidentes.

Em seguida pode-se observar que no ano seguinte (2016) houve uma alteração nos locais onde esses acidentes se concentraram, além de que, como se pode observar nos dados anteriormente abordados disponibilizados pela PM, o número de acidentes no de 2016 é inferior ao número de acidentes de 2015.

Nesse sentido, através de dados da fonte da PM, o mapa 03 destaca os registros de acidentes de trânsito nos setores de Araguaína no ano de 2016.

Mapa 03: Bairros com maior número de acidentes em Araguaína – TO (2016)



Fonte: 2º BPM, 2016. (Org.) MOREIRA, Diego Santos, 2016.

Portanto, segundo a Polícia Militar, as principais vias que acontecem esses acidentes são as seguintes: no Centro temos a Cônego João Lima, Santos Dumont, Dom Orione, Rua dos Maçons, Sadoc Correa, 15 de Novembro, Santa Cruz e Perimetral. No Bairro São João, temos as ruas 1º de Janeiro, Prefeito João de Sousa Lima, Humberto de Campos, Aparecida e Coronel Fleury. No setor Entroncamento, Cônego João Lima e 14 de Dezembro. No setor Araguaína Sul, Ruas das Macieiras, Cuiabá, Guaíba, Palmeiras, Macieiras e Tocantins. No setor Rodoviário, Rua 54, José de Brito, Castelo Branco, Tibúrcio José e Santos Dumont. No setor Tecnorte, Rua Sales Paulo, Av. Filadélfia, Verissimo, Ademar Vicente Ferreira, e Monteiro Lobato. No Setor Brasil, rua Cantinho do Vovô, Maceió, Fortaleza e Benedito Leite. No Setor Neblina, temos as Ruas 13 de Janeiro, 13 de Março, Soares, 13 de Outubro, 13 de Julho, 13 de Dezembro e 13 de Fevereiro. No Setor Vila Norte, rua Arapoema, rua 2, Colinas, Monte Santo, Xambioá, Araguacema e Vianópolis. E por último no setor Urbano, temos as ruas Pará, Marechal Rondon, Elefante e Carpinteiros.

Observando os mapa 02 e mapa 03, pode-se perceber a princípio que grande parte dos acidentes de trânsito de Araguaína de 2015 se concentram nos bairros centrais, ou próximos ao centro, evidenciando grande fluxo de pessoas e veículos nesses locais da cidade, consequentemente vários acidentes acabam ocorrendo. Outro fator importante pode-se ser levando em conta nessa situação para explicar os acidentes de trânsito são as ruas tortuosas, que são um reflexo do crescimento desordenado de Araguaína desde o início da sua construção espacial. E no ano de 2016, devido a intensificação da fiscalização, melhorias na infraestrutura e campanhas educativas, os acidentes nos setores centrais diminuíram, e consequentemente os bairros mais periféricos começaram a registrar mais acidentes.

Portanto, nesse contexto, vale destacar o trabalho da atual gestão em relação à organização do trânsito e sinalização (foto 02) das vias da cidade, com semáforos (mapa 04) placas horizontais e verticais, tachão¹, quebra-molas, radares (foto 03), entre outros. Assim, principalmente nas vias e cruzamentos com maiores fluxos de automóveis e pessoas é mais susceptível ocorrer acidentes de trânsito se não houver uma devida sinalização. De acordo com informações da AMTT (Agência Municipal de Transporte e Trânsito de Araguaína - TO) o mapa a seguir mostra todos os semáforos instalados e em funcionamento em Araguaína.

¹ Tachão – Também conhecido popularmente como olho-de-gato, ou tartarugas. Seu nome científico é prisma catadióptrico, e serve pra indicar limites de rodovias e reduzir velocidade dos veículos.

A foto 02 foi registrada na Marginal Neblina, uma das vias mais movimentadas de Araguaína – TO. Nela pode-se perceber um exemplo da existência de sinalização tanto horizontal (faixa de pedestres) quanto vertical (semáforos e placas). Através dessa sinalização, o trânsito segue organizado, fluindo da melhor maneira possível, colocando em segurança os transeuntes.

Foto 02: Ruas sinalizadas em Araguaína – TO



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

Tendo em vista que a função do semáforo é orientar, informar, regular e advertir, de forma adequada à circulação de pedestres e veículos pelas vias terrestres, observa-se a importância do mesmo para a sociedade.

Várias outras vias de Araguaína, contém esse tipo de sinalização. A atual gestão do município em destaque investiu bastante em infraestrutura, principalmente no que diz respeito às obras para melhoria do trânsito. Por exemplo, efetivação de agentes de trânsito, implantação de uma nova pavimentação asfáltica pelas ruas de diversos bairros, alteração de sentidos de algumas ruas, implantação de radares e semáforos, além de varias placas e pinturas no asfalto serem feitas ao decorrer dos diversos setores da cidade. É importante ressaltar que essas obras que foram concluídas até aqui, melhoraram em muito a vida dos condutores, mas ainda há muito que se fazer, para que o trânsito de Araguaína seja considerado de qualidade, e satisfatório para a população.

A foto 03 mostra um dos radares que foram implantados em Araguaína – TO, localizado também na Marginal Neblina, pois nesse trecho, os condutores trafegavam em

velocidades muito altas, e era comum a ocorrência de acidentes. Por tanto, o radar funciona como um agente de trânsito eletrônico, pois ele fiscaliza e multa aqueles que desrespeitam as regras. O radar garante segurança no trânsito, além de arrecadar fundos, que a principio deveriam ser voltados exclusivamente para sinalização, engenharia de tráfego e de campo, policiamento, fiscalização e educação do trânsito. Porém, muito se comenta a respeito dessa questão, pois em muitos casos, o dinheiro arrecadado com as multas não é investido de forma correta, dando a sensação de descaso e abuso por parte dos gestores.

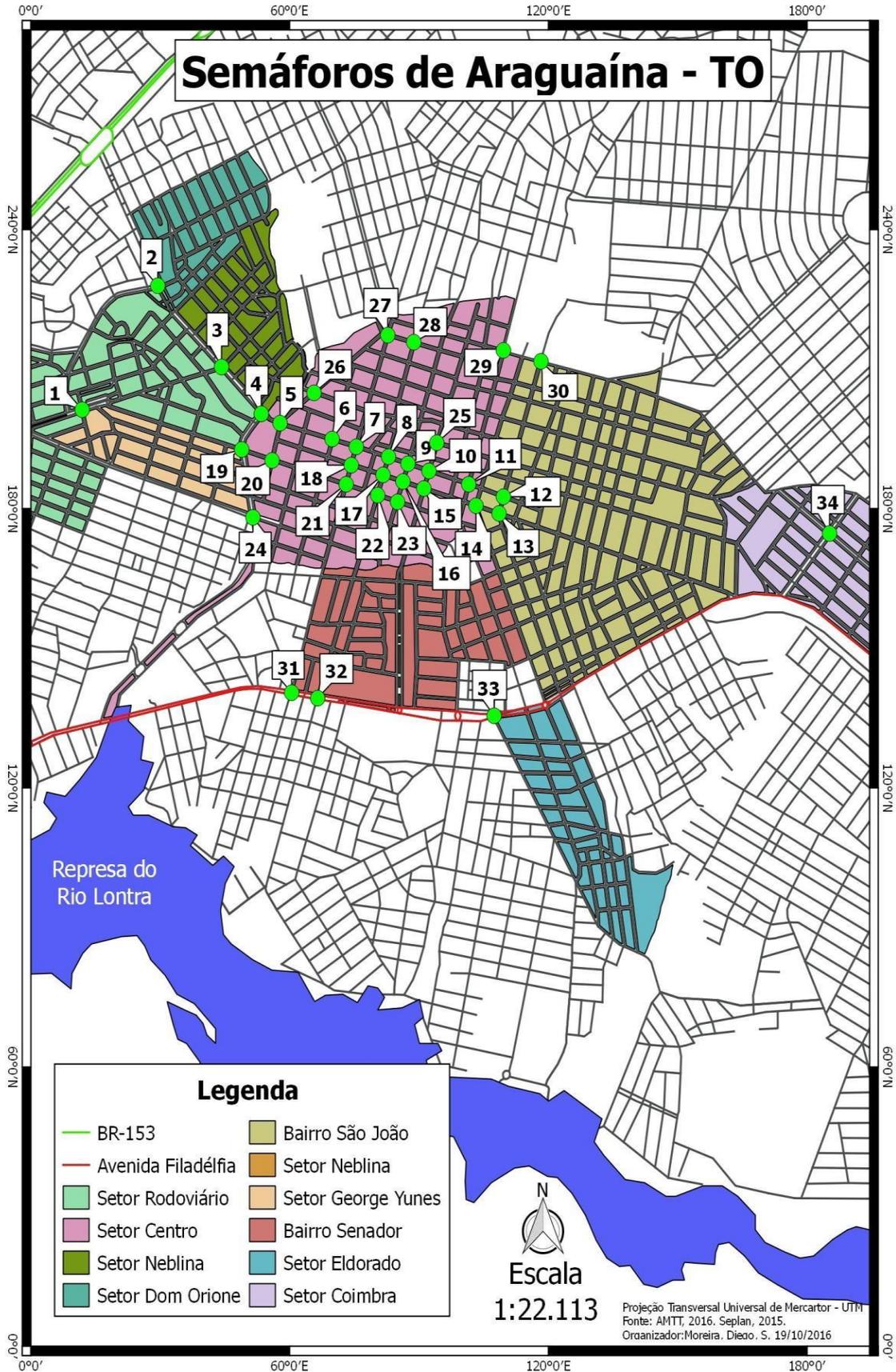
Foto 03: Radar em Araguaína – TO



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches, 2016.

Nesse contexto, a presente pesquisa destaca que o radar eletrônico, deve ser usado com principal finalidade de manter o trânsito seguro, e não apenas arrecadar fundos, pois a segurança dos condutores deve ser o principal objetivo dos órgãos que regem o trânsito, pois afinal, vidas estão em jogo.

Mapa 04: Localização dos semáforos de Araguaína – TO



Fonte: AMTT, 2016. (Org.) MOREIRA, Diego Santos. 2016.

A seguir, veremos a descrição de todos os cruzamentos que contem semáforos em funcionamento abordados no mapa 04 em Araguaína TO. Como se pode observar no mapa 04 o semáforo número 01 se localiza no cruzamento da Av. Santos Dumont com Rua F; por outro lado, temos o semáforo 02 Av. Cônego João Lima com Av. Perimetral; semáforo 03 se encontra na Av. Cônego João Lima com Santos Dumont; semáforo 04, Av. Cônego João Lima com Av. Marginal Neblina; semáforo 05 Av. Cônego João Lima com Rua Dom Orione; semáforo 06, Av. Cônego João Lima com Rua dos Maçons.

Por seu turno, o semáforo 07 se localiza Av. Cônego João Lima com Rua Ademar V. Ferreira; e o semáforo 08 também na Av. Cônego João Lima com Rua Sadoc Corrêa; como se pode observar, à Avenida Cônego João Lima é a via que mais concentra semáforos, por se tratar de uma área que concentra grande parte do comércio de Araguaína, e também por ser bastante extensa diante do traçado urbano desta cidade.

O semáforo 09 por sua vez se encontra na Rua 15 de Novembro; o semáforo 10 se localiza na Av. Cônego João Lima com Rua Santa Cruz; o semáforo 11 localiza na Av. Cônego João Lima, cruzando com a Av. Castelo Branco; semáforo 12, Av. Cônego João Lima com 2 de Julho; semáforo 13 encontra-se na Av. Primeiro de Janeiro com Rua 2 de Julho; semáforo 14, Av. Primeiro de Janeiro com Av. Prefeito João de Sousa Lima; por seu turno o semáforo 15, esta na Av. Primeiro de Janeiro com Rua Santa Cruz; semáforo 16, Av. Primeiro de Janeiro com 15 de Novembro.

Nota-se que à Avenida Primeiro de Janeiro é a segunda avenida que mais possui semáforos, justamente por concentrar atividades terciárias de grande relevância ao comércio de Araguaína, e também uma via que possui um fluxo muito grande de veículos e pedestres. O semáforo 17 está localizado na Av. Primeiro de Janeiro com Rua Sadoc Corrêa; por outro lado o semáforo 18 se encontra na Av. Primeiro de Janeiro com Ademar V. Ferreira; semáforo 19 está na Rua 13 de Maio com Av. Marginal Neblina; semáforo 20, também na Rua 13 de Maio com Rua Dom Orione; semáforo 21, Rua 13 de Maio com Ademar V. Ferreira; semáforo 22, Rua 13 de Maio com Sadoc Corrêa.

Como se pode observar, estrategicamente a Rua 13 de Maio está em terceiro lugar onde que mais tem semáforos em funcionamento, por ser uma rua de grande tráfego de veículos e pedestres, o semáforo 23 Rua 13 de Maio com Rua Santa Cruz; semáforo 24 Av. José de Brito com Av. Marginal Neblina; por seu turno semáforo 25 se localiza na Rua Santa Cruz com a Rua Rui Barbosa; semáforo 26, Rua Neblina com Rua 25 de Dezembro; semáforo 27, Rua Ademar V. Ferreira com Rua das Palmeiras; semáforo 28, Rua das Mangueiras com

Rua das Palmeiras; semáforo 29, Rua Alfredo Nasser com Av. Castelo Branco; semáforo 30, Rua Alfredo Nasser com 2 de Julho.

A Avenida Filadélfia por ser uma rodovia muito movimentada por pedestre e veículos de grandes e pequenos porte, ficou em quarto lugar onde se localiza mais semáforos na cidade. Pode-se observar que o semáforo 31 se localiza na Av. Filadélfia com Rua Ademar V. Ferreira; semáforo 32 por sua vez se encontra na Av. Filadélfia com Sadoc Corrêa; semáforo 33 se localiza no cruzamento da Av. Filadélfia com Rua Anhanguera; semáforo 34, Av. Brasil com Av. Goiás.

Percebemos que são quatro pontos da cidade que mais se encontram semáforos, estes se destacam por serem avenidas e ruas, bastante extensas diante do traçado urbano desta cidade, os semáforos foram instalados com intuito de melhorar o tráfego para os condutores e evitar acidente (foto 04) entre os mesmos.

Foto 04: Acidente envolvendo um carro e uma motocicleta



Fonte: site <http://www.portalonorte.com.br/plantao190-82073-colisao-entre-moto-e-carro-deixa-uma-pessoa-gravemente-ferida.html>, 2016.

A foto 04 demonstra um acidente ocorrido no dia 29 de outubro de 2016, em um cruzamento da Av. Goiás com a Av. Filadélfia (não possui semáforo) no Setor Coimbra, em Araguaína – TO. De acordo com a PM, as causas do acidente ainda serão averiguadas. O condutor da moto foi para o hospital em estado grave, e infelizmente não resistiu aos ferimentos da colisão, já o condutor do carro, não sofreu nenhum ferimento grave, o que reforça a ideia que já foi abordada aqui nessa pesquisa; que as motocicletas deixam seus

condutores mais vulneráveis a graves lesões e até a morte em casos de acidentes de trânsito. Provavelmente esse acidente poderia ser evitado, se os condutores tivessem mais atenção a sinalização existente lá, ou se existisse um semáforo.

3.1. Questionário aplicado à população de Araguaína - TO

Nesse ponto da pesquisa, será descrito detalhadamente através de gráficos e tabelas, as respostas do questionário que foi respondido por 35 pessoas de diversas classes sociais de Araguaína, desde funcionários de órgãos públicos até seus moradores comuns.

Nesse contexto, o gráfico 03 será apresentado os resultados da primeira pergunta do questionário, e assim sucessivamente com os demais gráficos e tabelas. No gráfico 03, como se pode observar, temos a distribuição dos entrevistados por sexo.

Gráfico 03: Gráfico do sexo dos entrevistados

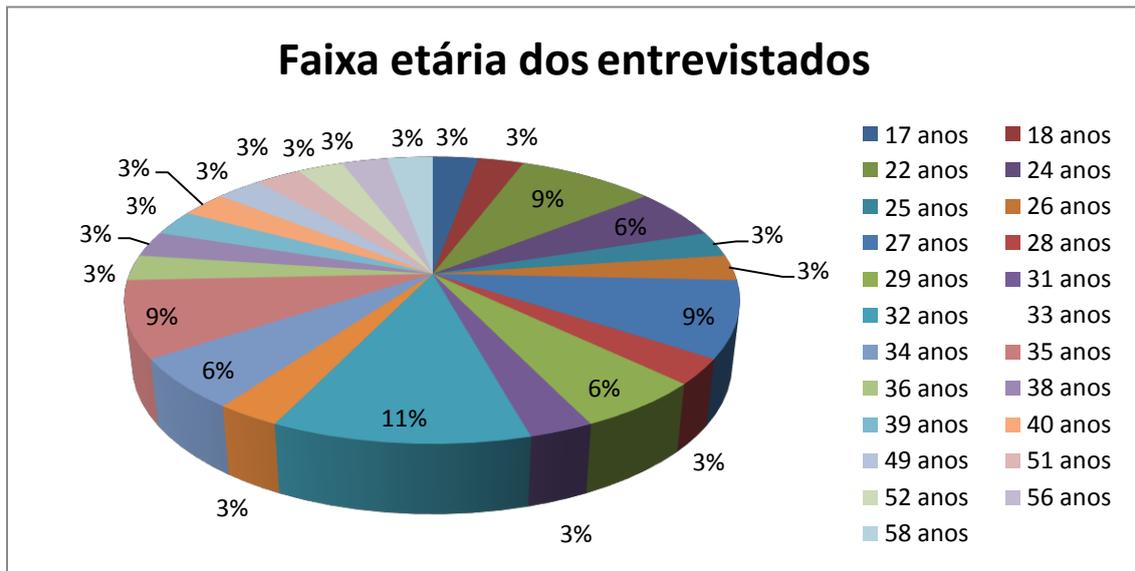


Fonte: RIBEIRO, Renielle Saches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos. 2016.

Nesse gráfico percebe-se que a pouco mais da metade dos entrevistados (60%) são do sexo masculino, o que não significa que a pesquisa foi tendenciosa, já que o questionário foi distribuído de forma aleatória para a população. Por outro lado, temos o gráfico 04 que demonstra a faixa etária dos entrevistados.

No gráfico 04, temos uma variação de pessoas com idade entre 17 e 58 anos, sendo que os entrevistados com 32 anos são os que aparecem com mais frequência (11%), seguidos por quem tem 27 anos (9%), 35 anos (9%), 22 anos (9%), 29, 34 e 24 anos (6%) e as demais idades correspondendo a 3% cada.

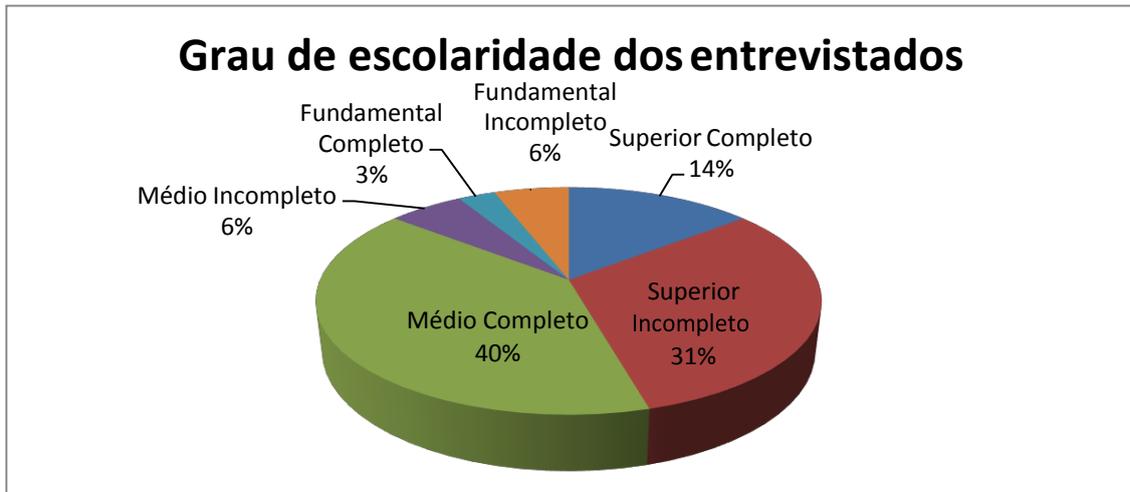
Gráfico 04: Idade dos entrevistados



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos. 2016.

Na sequência, o gráfico 05, refere-se ao grau de escolaridade dos entrevistados.

Nesse gráfico, percebe-se que a grande maioria dos entrevistados ou tem o nível médio completo (40%), ou nível superior incompleto (31%) o que significa que eles ainda estão cursando os respectivos níveis. Em terceiro lugar vêm os entrevistados que tem o nível superior (14%), seguidos pelos demais níveis de ensino. Assim pode-se chegar a conclusão de que os entrevistados têm um nível de ensino razoável, o que prova que grande parte deles, teoricamente, estão cientes das questões que cercam o trânsito.

Gráfico 05: Escolaridade dos entrevistados

Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos. 2016.

Nesse contexto, a próxima pergunta do questionário, será representada pela tabela 02, na qual faz um levantamento sobre os mais variados tipos de profissões dos entrevistados, o que foi de suma importância para o desenvolvimento dessa pesquisa.

Tabela 02: Profissões dos entrevistados

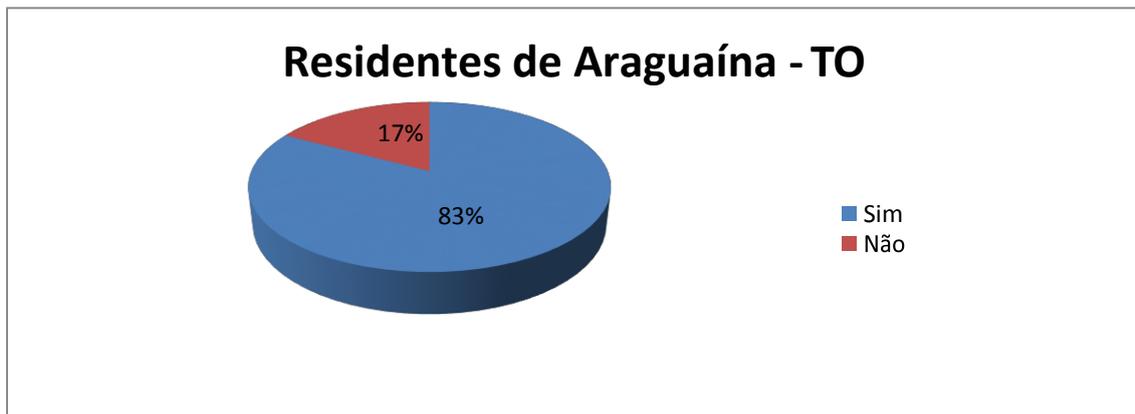
Profissão	Quantidade
Assistente de operação de balança rodoviário	1
Estudante	5
Funcionária pública (secretária)	2
Agente de trânsito	1
Assessor de departamento de licenciatura de obras	2
Servidor público	1
Fiscal de segurança	1
Policia militar	1
Professor	3
Manicure	1
Entregador	1
Vendedor	1
Auxiliar de consultório dentário	1
Motorista	3
Vigilante	2
Corretor imobiliário	1
Autônomo	2
Repositor de frios	1
Operador de romaneio	1
Analista clinica	1
Promotor de vendas	1
Agente penitenciário	1
Doméstica	1

Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016.

A tabela 02, demonstra as profissões dos entrevistados, onde se pode perceber que as que aparecem em maior quantidade são os estudantes (5), professores (3) e motoristas (3). Entre essas três primeiras profissões, a de motorista está diretamente ligado ao trânsito, levando em conta as opiniões de quem está todos os dias dirigindo nas vias de Araguaína, podemos perceber os pontos positivos, tais como o novo asfaltamento das ruas, sinalização, entre outros, e os pontos negativos, como a falta de infraestrutura em algumas ruas, desrespeito dos condutores no trânsito, etc.

Nesse contexto, o gráfico 06, demonstra quais dos entrevistados moram em Araguaína, e quantos não moram.

Gráfico 06: Entrevistados residentes de Araguaína – TO



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos. 2016.

A maioria esmagadora dos entrevistados mora em Araguaína, o que facilita a análise sobre o trânsito da cidade, pois os moradores convivem diariamente com o fluxo de veículos nas vias. Ou seja, 83% dos entrevistados afirmavam que residem em Araguaína, enquanto apenas 17% são de outras cidades. Por outro lado, também perguntamos aos entrevistados se eles possuem ou não CNH, como se pode observar no gráfico 07. É evidente que, teoricamente, quando se tem CNH a consciência desse condutor de veículos aumenta e, conseqüentemente, diminui o número de acidentes. No entanto, essa realidade é meio distorcida se levarmos em consideração o alto índice de acidentes que acontecem em nossa cidade.

Gráfico 07: Entrevistado que possuem Carteira Nacional de Habilitação

Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

No gráfico 07, também demonstra que a maioria dos entrevistados possuem CNH, ou seja a grande maioria deles, conhecem as normas e leis de trânsito, sabem o que é legal e o que é irregular, pois para se tirar a CNH, é necessário estudar a legislação de trânsito para se poder fazer uma prova teórica que faz parte do processo de conclusão da Carteira Nacional de Habilitação.

Tabela 03: Categoria de Carteira Nacional de Habilitação dos entrevistados

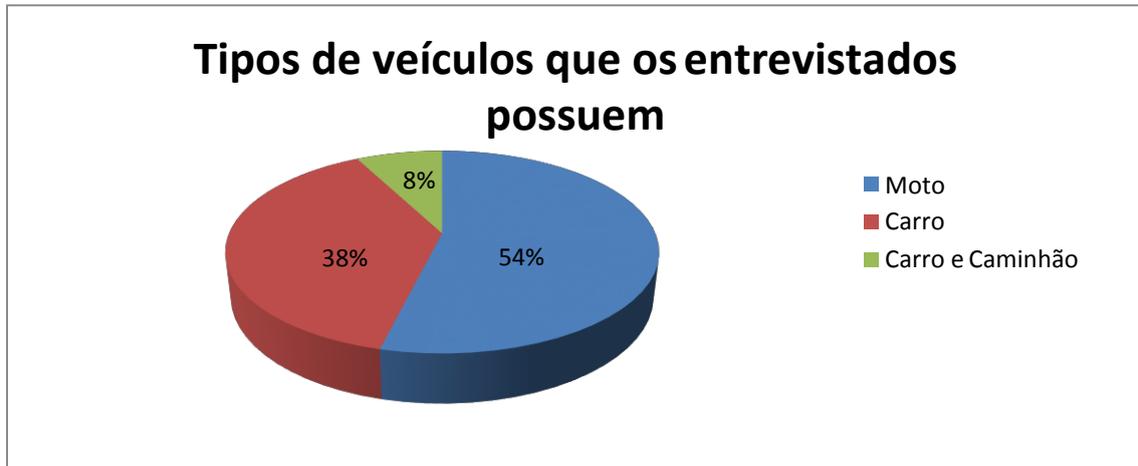
Categoria	Quantidade
A	1
AB	17
AD	6
AE	2

Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016.

Em relação à tabela 03, a categoria A habilita os condutores apenas para dirigir motos, a AB habilita para dirigir motos e carros, a AD habilita dirigir carros e veículos de passageiros cuja lotação exceda oito lugares. E a categoria AE, habilita para dirigir carros e veículos pesados (6000 kg), utilizando reboque, trailer ou semirreboque, cuja a lotação exceda oito lugares.

A seguir o gráfico 08, demonstra os veículos que os entrevistados possuem.

Gráfico 08: Veículos dos entrevistados



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

A maioria dos entrevistados que possui veículos, tem como propriedade motos (54%), isso reforça as informações do Detran que já foram expostas anteriormente nessa pesquisa, o que se refere a grande quantidade de motos que circulam nas vias de Araguaína – TO.

O gráfico 09, revela quantos entrevistados já foram multados ou autuados pelos órgãos fiscalizadores do trânsito de Araguaína – TO.

Gráfico 09: Quantidade de entrevistados que alguma vez já foram multados



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

Nos últimos anos, a fiscalização no trânsito de Araguaína tem se tornado mais rígida, como exemplo tem-se os radares instalados pelas vias onde os veículos mantinham maiores velocidades, e os agentes de trânsito que andam pelas vias da cidade, autuando os condutores que acabam infringindo as leis de trânsito, como pode-se observar no gráfico 09, a maioria dos entrevistados nunca levaram multas, apenas 34% deles já foram multados, o que mostra que a fiscalização está fazendo tendo um efeito positivo, pois os condutores evitam desrespeitar as leis para não serem multados, consequentemente resultando em um trânsito mais seguro.

O gráfico 10, traz a tona os entrevistados que tiveram algum tipo de acidente de trânsito que envolve motos, questão essa importantíssima para o desenvolvimento dessa pesquisa, pois através dela, pode-se ter uma noção de quão rotineiro é o acontecimento de acidentes envolvendo motos no município de Araguaína – TO.

Gráfico 10: Entrevistados que se envolveram em acidentes com motos



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanhes. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

Nesse gráfico, percebe-se que a maioria dos entrevistados já se envolveu em acidentes com motos, essa informação reforça os dados que já foram destacados aqui pela PRF e DETRAN, que informam que os números de acidentes envolvendo motos em Araguaína – TO são relativamente.

O gráfico 11 demonstra os entrevistados que já dirigiram embriagados alguma vez.

O mesmo traz números interessantes, pois 43% dos entrevistados disseram que já dirigiram embriagados, 43% disseram que nunca dirigiram embriagados e 14% não quiseram responder. Isso mostra que mesmo com a lei seca, muitos motoristas ainda insistem em dirigir bêbados, sendo que a embriagues no volante é um dos grandes responsáveis por acidentes de

trânsito atualmente.

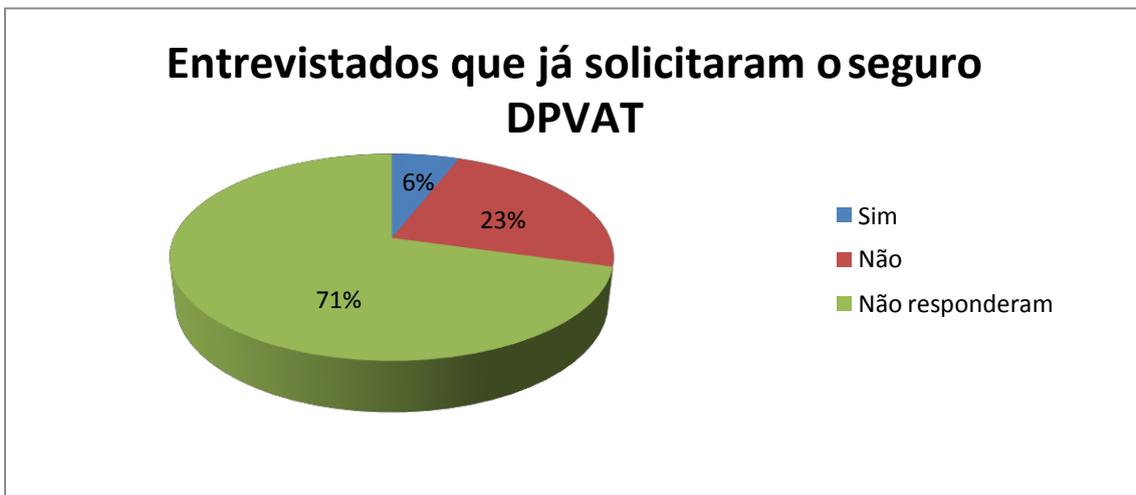
Gráfico 11: Entrevistados que já dirigiram embriagados



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

O gráfico 12 demonstra a quantidade de entrevistados que em alguma ocasião já solicitou o seguro DPVAT².

Gráfico 12: Entrevistados que já solicitaram o seguro DPVAT



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

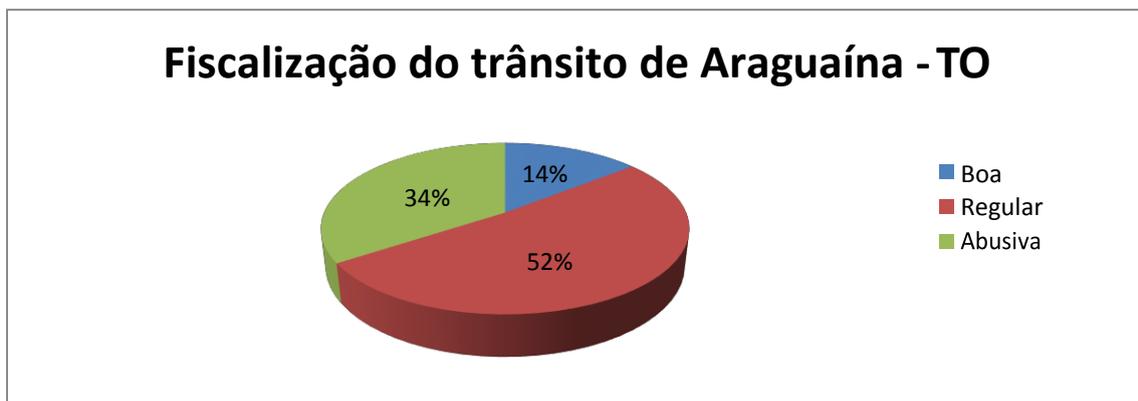
² Seguro DPVAT – Esse seguro pode ser acionado por qualquer cidadão da sociedade que se envolva em algum tipo de acidente de trânsito.

A maioria dos entrevistados (71%) não respondeu essa pergunta do questionário, e apenas 6% disseram que já solicitaram o seguro DPVAT. Esse seguro é obrigatório a todas as pessoas que possuam veículos de acordo com a lei 6.194 de 1974, que indeniza vítimas de acidentes de trânsito causados por veículos motorizados que circulam por terra ou asfalto. As justificativas dadas pelos entrevistados por não solicitarem o seguro são as seguintes: Não quis; Não foi necessário, pois não me machuquei; Não teve nada de grave; Não achei que fosse possível acionar naquela ocasião; Não teve danos graves; Não quis acionar, pois conhecia o condutor do outro veículo; Não tinha conhecimento do DPVAT.

A pergunta número 11 do questionário é a seguinte: “Você acha que o trânsito de Araguaína é organizado e seguro? Por quê?”. E de acordo com as respostas dos entrevistados, em sua maioria esmagadora, não acham que o trânsito de Araguaína seja organizado e seguro, pois segundo eles faltam fiscalização, sinalização, respeito, educação e responsabilidade dos condutores. Apenas dois entrevistados afirmaram que o trânsito de Araguaína está organizado e seguro devido às novas ações da atual gestão, e um entrevistado considera o trânsito razoável, pois a sinalização esta chegando perto do ideal.

O gráfico 13 demonstra a opinião dos entrevistados a respeito da fiscalização do trânsito de Araguaína – TO.

Gráfico 13: Como é a fiscalização do trânsito de Araguaína – TO



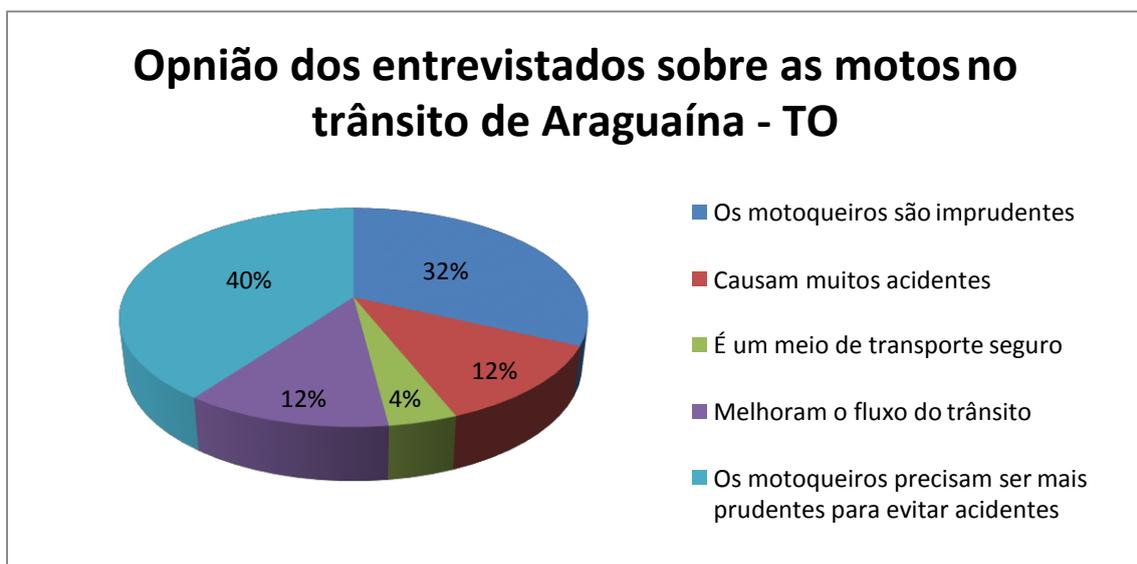
Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. **Elaboração:** MOREIRA, Diego Santos, 2016.

Nesse contexto pode-se perceber que, mesmo com os semáforos, placas, radares e agentes, a população ainda não considera o trânsito de Araguaína bom, pois mesmo com o esforço da atual gestão, em algumas localidades da cidade, ainda falta mudanças, pois em alguns casos, a melhoria da fiscalização, sinalização e infraestrutura das ruas se concentra nos setores centrais da cidade.

No gráfico 13, percebe-se que a maioria dos entrevistados considera a fiscalização de Araguaína regular (52%), mas o que chama atenção é que 34% dos entrevistados considera a fiscalização abusiva, provavelmente devido ao uso dos radares que multam os veículos que passam por eles em uma velocidade acima da permitida, e pelos agentes de trânsito que anda por diversos pontos da cidade, multando quem comete algum tipo de infração.

O gráfico 14 mostra a opinião dos entrevistados em relação às motos no trânsito de Araguaína – TO.

Gráfico 14: Opinião dos entrevistados sobre as motos no trânsito



Fonte: RIBEIRO, Renielle Sanches. Trabalho de campo realizado entre Setembro e Outubro de 2016. Elaboração: MOREIRA, Diego Santos, 2016.

De acordo com as informações dos entrevistados demonstradas acima, apenas 4% deles consideram as motos um meio de transporte seguro. Além de 40% deles consideram que os condutores de motos precisam ser mais prudentes, pois, é através desses fatos, entre outros, que se pode reduzir a quantidade de acidentes de trânsito. Lembrando que os condutores das motos ficam mais expostos, e geralmente nos acidentes de trânsito, eles são os mais prejudicados, e acabam tendo maiores lesões corporais e maior chance de chegar a óbito.

4. EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NO CONTEXTO DO ENSINO DE GEOGRAFIA

Através da Resolução 265, de 14 de dezembro de 2007, fora regulamentado o curso teórico no ensino médio das escolas públicas e particulares, para o processo de habilitação de condutores de veículos – atividade extracurricular. Segundo CONTRAN:

[...] basta qualquer escola de ensino médio se estruturar e solicitar o credenciamento junto ao Detran para desenvolver o tema trânsito como atividade extracurricular, permitindo aos seus alunos de ensino médio obter o certificado do curso teórico para realizar a prova junto ao Detran, conforme art. 2º resolução pré-citada A atividade extracurricular, uma vez desenvolvida em conformidade com esta Resolução, será reconhecida como o curso de formação teórico – técnica, necessário para que o aluno possa submeter-se ao exame escrito de legislação de trânsito para, se habilitado, conduzir veículo automotor. (BRASIL, 2007, p. 1)

Assim, já se pode perceber que o tema sobre trânsito não é algo incomum e isolado dos jovens estudantes, já que esse tema pode ser usado como atividade extracurricular em qualquer escola de ensino Público ou Privado no Brasil.

Os Parâmetros Curriculares Nacionais – PCN do Ensino Fundamental preveem como temas transversais a serem trabalhados durante o processo ensino/aprendizagem nas escolas: ética; meio ambiente; saúde; orientação sexual e pluralidade cultural, e prevê dentro dos temas transversais os temas locais de interesse específico de uma determinada realidade ou aqueles que são de urgência social, como pode-se observar no trecho dos PCN a seguir:

Além das adaptações dos temas apresentados, é importante que sejam eleitos temas locais para integrar o componente Temas Transversais; exemplo, muitas cidades têm elevadíssimo índices de acidentes com vítimas no trânsito, o que faz com que suas escolas necessitem incorporar a educação para o trânsito em seu currículo. (BRASIL, 2001, p.64).

Sendo assim, a problemática de educação no trânsito pode ser encaixada de forma didática nas escolas araguainenses, possibilitando que os futuros cidadãos estejam cientes dos problemas e riscos, e educados sobre as questões do trânsito, pois muitos acidentes são constatados pelas autoridades diariamente. Nesse mesmo contexto a citação abaixo afirma que:

[...] há necessidade da escola possibilitar ao aluno uma visão de mundo globalizado e que está em constante mudança, e com o aumento do conhecimento em diversas áreas e o avanço tecnológico se cria um novo panorama para a vida. E a abertura dos temas transversais, mostra que as

teorias da educação buscam respostas para as necessidades e realidades sociais, que são de urgência social e sua abrangência de certa forma é nacional. Por meio de tais assuntos que se caracterizam casos de urgência, busca trazer e favorecer a aprendizagem, compreensão da realidade e participação social, os temas transversais são saídas e medidas de uma série de conteúdos que transitam pelas disciplinas clássicas. A escola existe não apenas para preparar o indivíduo para o mercado de trabalho, mas também para formar alunos cidadãos que estejam sensíveis aos problemas, que esse desenvolvimento provoca nas sociedades (LIMA & MÜLLER, 2011, p.117- 118).

Portanto, nesse contexto, podemos afirmar que o tema trânsito tem certa intimidade com a ciência geográfica, no que diz respeito a formação espacial da sociedade em relação as transformações e impactos gerados por ele no ambiente em que o homem vive. Levando em conta que a disciplina de Geografia nas escolas tende a abordar questões que envolvem a construção da cidadania e outras questões sociais, o tema sobre educação no trânsito ou outras questões relacionadas ao trânsito não é algo tão difícil e incomum de ser trabalhado em sala de aula.

De acordo com o PCN de Geografia:

Os eixos temáticos e os temas que derivam deles procuram dar conta de grandes questões da atualidade, tratando-as do ponto de vista de suas contradições e processos. São temáticas fundamentais, em que o local e o global estão intimamente relacionados. Procuram trabalhar com a busca da compreensão da diversidade de paisagens e lugares onde o modo de vida, a cultura e a natureza interagem (BRASIL, 1998, p.41).

E o PCN (1998, p.42) ainda vai além ao que diz respeito aos eixos transversais e o ensino de geografia e afirmam que “estudar os lugares, territórios, paisagens e regiões pressupõe lançar mão de uma ampla base de conhecimentos que não se restringem àqueles produzidos dentro do corpo teórico e metodológico apenas da Geografia”.

Nesse contexto, podemos destacar alguns temas que podem ser abordados nas aulas de Geografia, como por exemplo: conceitos de lugar; urbanização; crescimento da população; novas tecnologias e transformações das indústrias automobilísticas; transporte urbano; transporte público; principais meios de transporte; sinalização nas ruas; turismo entre outros tantos.

Por tanto, vale destacar, que infelizmente em Araguaína - TO, pouco é trabalhado nas escolas em relação à educação no trânsito. É importantíssimo que exista nos currículos municipais assuntos relacionados a essa problemática, que deve ser discutida e a conscientização construída nos cidadão da cidade desde a infância para que futuramente,

existam condutores de automóveis responsáveis, diminuindo substancialmente o número de acidentes, e conseqüentemente vidas sendo poupadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como se viu ao longo do texto, os objetivos desse trabalho foram compreender as principais causas de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Araguaína – TO, bem como identificar quais são as áreas que eles ocorrem com maior frequência. Fizemos um mapeamento no intuito de contribuir com a melhoria do trânsito da cidade. Vale salientar que houve todo um processo para a conclusão desta pesquisa, nas quais contaram com um embasamento teórico que reforçou a problemática voltada aos acidentes de trânsito, sendo feita uma exploração dos conceitos de uma escala global, até chegar à escala local. A partir daí foi possível desenvolver e estruturar os capítulos com os conteúdos necessários para a construção dessa pesquisa.

Vale destacar a importância da legislação brasileira, pois assim saberemos o que é certo e o que é errado e quais os direitos e obrigações de todos que utilizam as vias urbanas, garantindo aos cidadãos um trânsito Seguro. Percebemos que o trânsito é uma forma de manifestação dos direitos da sociedade e que é de responsabilidade dos órgãos estaduais e municipais cumprir e fazer cumprir as suas normas. Destaca-se também o papel dos entrevistados, pois através das suas respostas pode-se fazer um levantamento das suas opiniões, sugestões, dificuldades e adversidades enfrentadas diariamente no trânsito de Araguaína – TO.

Diante dos dados abordados, podemos chegar à conclusão de que vários acidentes já ocorreram no trânsito de Araguaína, e que devido a esses altos números, a atual gestão governamental trabalhou em prol de mudanças nesses últimos anos em relação ao trânsito, e que realmente muitas melhorias aconteceram, e alguns índices que eram considerados altos tiveram quedas significativas. Porém, não se pode deixar de afirmar que muito ainda tem que ser feito, pois vários problemas ainda estão presentes no cotidiano de Araguaína, e que ainda acontecem muitos acidentes de trânsito, tendo como principais vítimas na maioria dos casos os motociclistas.

Sendo este um trabalho acadêmico que busca mostrar soluções para os problemas encontrados na atual realidade, vale destacar que, para que os acidentes de trânsito sejam diminuídos, e até mesmo evitados no município, é necessário que existam mais campanhas de conscientização (inclusive nas escolas), mais sinalização, mais fiscalização, e mais obras de infraestrutura para retirada de buracos e uma melhor organização espacial das vias públicas.

Acredita-se que este trabalho terá uma importância significativa para dirimir os problemas de acidentes de trânsito envolvendo motociclista em Araguaína – TO, levando em conta o desenvolvimento regional e urbano, além de servir futuramente como fonte para novas pesquisas que também busquem trazer soluções para os problemas da cidade de Araguaina no que se refere ao tema em questão.

Uma das proposições acerca da melhoria do trânsito na cidade de Araguaina, sem dúvida alguma, envolve a educação de crianças, jovens e adultos nas escolas públicas e privadas. Então, despertar a consciência sobre o uso adequado das vias urbanas em Araguaina é muito importante em seu redimensionamento e melhoria de sua qualidade. Esse trabalho de conscientização deve fazer parte do calendário acadêmico das escolas, como existem em algumas cidades brasileiras onde o índice de acidentes é bem menor, uma vez que o trânsito é discutido e levado a sério.

REFERÊNCIAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. **Pesquisa de Acidentes de Trânsito**, NBR 10697/TB331, 1989.

Agência Brasil. **1º Fórum Nacional da Cruz Vermelha Brasileira Sobre Segurança Viária**. Semana Nacional de Trânsito. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em <http://www.ebc.com.br/noticias/2015/09/motos-ja-sao-principal-cao-de-acidentes-no-transito-diz-especialista> . Acessado em Agosto de 2016.

ARAGÃO, Ranvier Feitosa. **Acidentes de trânsito: análise da prova pericial**. 4 ed. Campinas, São Paulo: Millennium Editora, 2009.

AKISHINO, Pedro. **Segurança viária e Meio ambiente**. Curso de especialização em planejamento de transportes urbanos – Departamento de Transportes. Universidade Federal do Paraná, 2004.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em Vigor**. Ministério das Cidades – Conselho Nacional de Trânsito – Departamento Nacional de Trânsito. DENATRAN. Brasília, 2008. Disponível em http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf. Acessado em Agosto de 2016.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro - CONTRAN. **Resolução número 265**. Brasília, 2007. Disponível em http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_265.pdf Acessado em agosto de 2016.

BRASIL, Secretaria de Educação Fundamental. Parâmetros Curriculares Nacionais: **Apresentação dos Temas Transversais, Ética** / Secretaria de Educação Fundamental. 3.ed. Brasília, 2001.

BRASIL, Secretaria de Educação Fundamental. Parâmetros Curriculares Nacionais: **Geografia**. MEC – Brasília, 1998.

FARIAS, Patricya Borges; ALMEIDA, Daniel de Vater. **A problemática da formação do espaço urbano do município de Araguaína - TO**. Encontro Nacional dos Geógrafos; Porto Alegre, 2010.

FREIRE, Renato Teixeira de Sá. **Trânsito: um problema urbano**. Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2011.

GOLD, Philip A.; Alan E. R. Reduzindo acidentes: **o papel da fiscalização de trânsito e do treinamento de motoristas**, 2001.

LIMA, Jober Carlos de; MÜLLER, José Luiz. Transversalização na educação: tema trânsito. Revista eventos pedagógicos. v.2, n.2,p.112-122. 2011. Disponível em: <http://sinop.unemat.br/projetos/revista/index.php/eventos/article/viewFile/413/243>. Acessado em Agosto de 2016.

OMS - Organização Mundial de Saúde. **Década de ações para segurança no trânsito.** Assembleia Geral das Nações Unidas. 2010. Disponível em:

<http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/estudo-da-organizacao-mundial-da-saude-oms-sobre-mortes-por-acidentes-de-transito-em-178-paises-e-base-para-decada-de-acoes-para-seguranca.aspx> Acessado em Agosto de 2016.

PALMEIRA, Marlucy Sousa Albuquerque; PEREIRA, Aires José. **O processo de urbanização da cidade de Araguaína – TO e seus impactos sócios ambientais.** P. 171-186. Desenvolvimento regional e urbano – MACHADO, Carlos Augusto; SIEBEN, Airton (orgs). Goiânia: Kelps, 2011.

PEREIRA, Aires José. **Leituras de Paisagens Urbanas:** um estudo de Araguaína – TO. Uberlândia. Universidade Federal de Uberlândia – UFU, 2013. (Tese de Doutorado)

SANTOS, Ricardo Rodrigues dos. **Um estudo sobre o trânsito da cidade de Araguaína – TO:** Aspectos sociais, históricos e culturais que refletem na mobilidade urbana. Araguaína-UFT, 2015 (Trabalho de conclusão de Curso).

APÊNDICE



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS

CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ARAGUAÍNA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM
GEOGRAFIA
ACADÊMICA: RENIELLE SANCHES RIBEIRO
ORIENTADOR: PROF. DR. AIRES JOSÉ
PEREIRA

QUESTIONÁRIO

- Sexo: M () F ()
- Idade: _____ anos
- Grau de escolaridade:
 - () Analfabeto
 - () Ensino Fundamental Incompleto
 - () Ensino Fundamental Completo
 - () Ensino Médio Incompleto
 - () Ensino Médio Completo
 - () Ensino Superior Incompleto
 - () Ensino Superior Completo
- Profissão: _____
- Reside em Araguaína: SIM () NÃO ()
- Possui Carteira Nacional Habilitação - CNH: SIM () NÃO ()
- Se possuir CNH qual a categoria: _____

- Você possui algum veículo: SIM () NÃO () MOTO () CARRO () CAMINHONETE () CAMINHÃO ()
- Alguma vez você já foi multado: SIM () NÃO ()
- Já se envolveu em algum acidente com motos em Araguaína – TO: SIM () NÃO ()
- Caso tenha se envolvido em acidente de trânsito, você acionou o seguro DPVAT: SIM () NÃO () Se a resposta for NÃO justifique o motivo:

- Você acha que o trânsito de Araguaína é organizado e seguro? Por quê?

- O que você acha da fiscalização do trânsito em Araguaína:
 - () REGULAR
 - () BOA
 - () DESNECESSÁRIA
 - () ABUSIVA
 - () EXCELENTE
- Em relação às motos no trânsito você acha que:
 - () São Imprudentes
 - () Atrapalham o bom movimento do trânsito
 - () Causam muitos acidentes
 - () É um meio de transporte seguro
 - () São mais fáceis de se locomover nas ruas, melhorando o fluxo do trânsito
 - () Os motociclistas tem que tomar mais cuidado para evitar acidentes
- Você já dirigiu embriagado alguma vez? SIM () NÃO ()

ANEXOS

ANEXO A – Ofício da Polícia Rodoviária Federal

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E CIDADANIA
POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL

Ofício nº 21/2016/NPF-TO/SRPRF-TO

Palmas/TO, 12 de setembro de
2016.

Ao *Senhor*

LUCIANO DA SILVA GUEDES
Coordenador do Curso de Geografia da UFT
Universidade Federal do Tocantins - Câmpus de
Araguaína Av. Paraguai, s/nº, Setor Coimbra
CEP: 77824-838 – Araguaína/TO

Assunto: Em resposta ao ofício nº 011/2016 - Geografia/LEPG/UFT

Senhor Coordenador,

Em resposta ao ofício número 011/2016 - GEOGRAFIA/LEPG/UFT, encaminho informações solicitadas.

- Dados referentes a acidentes em rodovia federal no Município de Araguaína

Ano	Quantidade de acidentes	Mortos	Feridos
2015	218	10	119
2016*	138	6	106

* Ano de 2016 com dados até o mês de Julho

Ano	Acidentes com Pedestres	Acidentes com Automóveis	Acidentes com Motocicleta/Motoneta/Ciclomotor	Acidentes com Bicletas
2015	14	55	49	6
2016*	10	39	42	2

* Ano de 2016 com dados até o mês de Julho

- Dados referentes a acidentes em rodovias federais do Estado do Tocantins

Ano	Quantidade de acidentes	Mortos	Feridos
2015	1287	93	749
2016*	721	58	482

* Ano de 2016 com dados até o mês de Julho

Ano	Acidentes com Pedestres	Acidentes com Automóveis	Acidentes com Motocicleta/Motoneta/Ciclomotor	Acidentes com Bicletas
2015	39	361	192	18
2016*	31	183	139	10

* Ano de 2016 com dados até o mês de Julho

Alguns esclarecimentos se fazem necessários para melhor entendimento e estudo dos dados apresentados:

- As informações apresentadas somente representam números de acidentes ocorridos em rodovias federais, não englobando outras vias.
- A partir do segundo semestre de 2015 a Polícia Rodoviária Federal, em todo o país, modificou sua metodologia de atendimento de acidentes. Antes eram atendidos todos os acidentes em que os policiais eram acionados. A partir da mudança, em caso de acidentes sem nenhuma pessoa ferida ou morta, com até cinco veículos envolvidos e que não tenham provocado danos ao meio ambiente ou ao patrimônio público, que não que envolvam vazamento de produtos perigosos ou veículos oficiais e não haja algum crime relacionado, passaram a ser registrados pelos próprios envolvidos através do endereço eletrônico www.prf.gov.br/acidente, sem a presença da PRF no local. Estes números não estão relacionados na quantidade de acidentes.

Colocamo-nos à disposição para disponibilização de mais informações, caso seja necessário.

Atenciosamente,

Guilherme Francisco Carvalho
Gonçalves Policial Rodoviário
Federal

ANEXO B – Ofício da Polícia Militar



TOCANTINS

da PMTO Assegurar a Ordem no

ostensyva buscando a excelência e a parceria com a Comunidade

Ofício nº 094/2016 -
SIOP

Araguaína - TO, 11 de outubro de 2016

A Sua Senhoria
Renielle Sanches Ribeiro
Acadêmica do Curso de Licenciatura em Geografia

Assunto: Estatística de Acidente de Trânsito.

Em atenção à solicitação constante no Ofício nº 084/2016, datado de 23/09/2016, oriundo do órgão UFT, que após verificação de nossos arquivos, foram encontrados registros de um total de 1.431 acidentes de trânsito no ano de 2015 e 1.109 acidentes de trânsito de 1º de janeiro a 11 de outubro de 2016. Informo que todos estes acidentes são divididos em acidentes de trânsito com vítima não fatal, acidentes de trânsito com vítima fatal e acidentes de trânsito sem vítima. Ressaltamos que o nosso banco de dados do SIOP 2º BPM encontra-se disponível para realização de mais pesquisas necessárias ao seu trabalho.

NATUREZAS	2015	
Acidente de Trânsito com vítima não fatal	713	539
Acidente de trânsito com vítima fatal	12	10
Acidente de trânsito sem vítima	706	560
TOTAL	1.431	1.109

Atenciosamente,


 Patrícia Murussi Leite – TEN CEL QOPM
 Comandante do 2º BPM

ANEXO C – Dados enviados pelo SAMU



ESTADO DO TOCANTINS PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUAÍNA



ARAGUAÍNA SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE

SAMU

192

Araguaína, 07 de outubro de 2016.

Quantitativo de acidentes do serviço móvel de urgência e emergência de Araguaína — SAMU.

Tipo de acidentes/ ano 2015	Quantidade
Acidentes com automóvel	61
Acidentes com motocicleta	1.114
Acidentes com caminhão	39
Acidentes com bicicleta	385
Atropelamentos	87
Tipo de acidentes/ ano 2016*	Quantidade
Acidentes com automóvel	245
Acidentes com motocicleta	997
Acidentes com caminhão	35
Acidentes com bicicleta	211
Atropelamentos	61

*Os dados referentes a 2016 e só até o mês de setembro. TctN031192 n" ú/t}

Caroline Borges Tomazi
 Coordenadora Adm. / SAMU -
 Portaria nº 170, D.O. do Município
 Araguaína - TO.

**Caroline
 Borges Tomazi**
 Coordenadora Adm./
 SA MU — 192 Portaria
 nº 170 , D. O. do Município
 N°601 Araguaína — TO

ANEXO D – Planilha enviada pelo AGETO

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AA	AB	AC		
82																															
83																															
84	09	D184	222	NI	12/1/15	ARAGUAÍ			X	X		SEGUNDA	14:05	0	0	0	0	0	23,00	M					OUTRO	V.N.F	23,00	M	Motorista		
85																										V.N.F	21,00	M	Passageiro		
91																															
92	10	020	164	80,00	18/1/15	XAMBICA			X	X		EDMUNDO	19:00	0	0	X	0	0	25,00	M					CAPOTA	V.N.F	25,00	M	Condutor		
93																										V.N.F	45,00	M	Passageiro		
94																										V.N.F	16,00	M	Passageiro		
95																										V.N.F	21,00	M	Passageiro		
97																										V.N.F	45,00	M	Passageiro		
100																															
101	11	018	164	NI	4/1/15	XAMBICA			X	X		EDMUNDO	15:40	0	0	0	0	0	59,00	M					OUTRO	V.N.F	59,00	M	Motorista		
102																															
103																															
109	12	002	164	27,00	9/1/15	CARIMOLIM D'IA			X	X		SEXTA	16:20	0	0	0	0	0							TOMBO	V.F		M	Condutor		
115																										V.F		F	Passageiro		
116																															
190	ACIDENTE DE TRANSITO SEM VITIMAS																														
191	DADOS DO ACIDENTE													DADOS DO ACIDENTE																	
192	BU													BU																	
193	LOCAL													LOCAL																	
194	N.º BO	ROD.	KM	DIA	Município	ESTR.	ROD.	RUR.	URB.	SEMANA	HOR.	N.º BO	ROD.	KM	DIA	Município	ESTR.	ROD.	RUR.	URB.	SEMANA	HOR.									
195	01	129	222	NI	9/1/15	ARAGUAÍ						06	301	222	NI	19/1/15	ARAGUAÍ														
196	02	131	222	NI	3/1/15	ARAGUAÍ						07	481	164	5,00	3/1/15	ARAGUAÍ														
197	03	178	222	NI	12/1/15	ARAGUAÍ						08	02	222	55,00	9/1/15	MUNICÍPIO SANTA FÉ														
198	04	267	222	6,00	17/1/15	ARAGUAÍ						09	009	222	129,00	22/1/15	MUNICÍPIO SANTA FÉ														
199	05	281	222	NI	17/1/15	ARAGUAÍ						10	018	164	NI	17/1/15	XAMBICA														
200	LEGENDA:													TOTALS DE ACIDENTES - C.V.																	
201	V.F	VITIMA FATAL													VITIMA NÃO FATAL (V.N.F.)	17,00															
202	V.N.F	VITIMA NÃO FATAL													VITIMA FATAL (V.F.)	2,00															
203	N.I	NÃO INFORMADO													Nº DE VITIMAS	19,00															
204	ANIMAIS	VITIMAS DE ACIDENTE COM ANIMAIS													ACIDENTES / MÃO / AITO/ CAM	6,00															
205	MOTOS	VITIMAS DE ACIDENTE COM MOTOS													ACIDENTES COM MOTOS	10,00															
206	PEDESTRE	VITIMAS DE ACIDENTE COM PEDESTRE													ACIDENTES COM CICLISTA	-															
207	CICLISTA	VITIMA DE ACIDENTE COM CICLISTA													ACIDENTES COM ANIMAIS	1,00															

*Este anexo conta com apenas com uma página das planilhas enviadas para servir de exemplo, pois a mesma é bastante extensa.

ANEXO E – Ofício enviado pela AMTT



Estado do Tocantins Prefeitura Municipal de
Araguaína AMTT - Agência Municipal de

Transporte e Trânsito



Ofício nº 286/2016
Araguaína - TO, 11 de outubro de 2016.
A Acadêmica do Curso de Geografia

Renielle Sanches Ribeiro

Em resposta ao OFÍCIO N^o 011/2016, informamos que a localização da sinalização semafórica existente em Araguaína - TO segue na lista abaixo e conforme o projeto em anexo.

1. Av. Santos Dumont com R. F, Setor Rodoviário;
2. Av. Cônego João Lima com Av. Perimetral, Setor Dom Orione;
3. Av. Cônego João Lima com Av. Santos Dumont, Setor Neblina;
4. Av. Cônego João Lima com Av. Marginal Neblina, Setor Neblina;
5. Av. Cônego João Lima com R. Dom Orione, Setor Central;
6. Av. Cônego João Lima com R. dos Maçons, Setor Central;
7. Av. Cônego João Lima com R. Ademar V. Ferreira, Setor Central;
8. Av. Cônego João Lima com R. Sadoc Correa, Setor Central;
9. Av. Cônego João Lima com R. de 15 de Novembro, Setor Central;
10. Av. Cônego João Lima com R. Santa Cruz, Setor Central;
11. Av. Cônego João Lima com Av. Castelo Branco, Setor Central;
12. Av. Cônego João Lima com R. Dois de Julho, Bairro São João;
13. R. 1^o de Janeiro com R. Dois de Julho, Bairro São João;
14. R. 1^o de Janeiro com Av. Prefeito João de S. Lima, Setor Central;
15. R. 1^o de Janeiro com R. Santa Cruz, Setor Central;
16. R. 1^o de Janeiro com R. de 15 de Novembro, Setor Central;
17. R. 1^o de Janeiro com R. Sadoc Correa, Setor Central;
18. R. 1^o de Janeiro com R. Ademar V. Ferreira, Setor Central;
19. R. 13 de Maio com Av. Marginal Neblina, Setor George Yunes; R. 13 de Maio com R. Dom Orione, Setor Central;
20. R. 13 de Maio com R. Ademar V. Ferreira, Setor Central;
21. R. 13 de Maio com R. Sadoc Correa, Setor Central;

22. R. 13 de Maio com R. Santa Cruz, Setor Central;
 23. Av. José de Brito com Av. Marginal Neblina, Setor George Yunes;
 24. R. Santa Cruz com R. Rui Barbosa, Setor Central;
 25. R. Neblina com R. 25 de Dezembro, Setor Central;
 26. R. Ademar V. Ferreira com R. das Palmeiras, Setor Central;
 27. R. das Mangueiras com R. das Palmeiras, Setor Central;
 28. R. Alfredo Nasser com Av. Castelo Branco, Setor Central;
 29. R. Alfredo Nasser com R. Dois de Julho, Bairro São João;
 30. Av. Filadélfia com R. Adenhar V. Ferreira, Bairro Senador;
 31. Av. Filadélfia com R. Sadoc Correa, Bairro Senador;
 32. Av. Filadélfia com R. Anhanguera, Bairro Eldorado;
 33. Av. Brasil com Av. Goiás, Setor Coimbra. Sem mais para o momento.
- Atenciosamente,

Rômulo Pereira da Silva

Rômulo Pereira da Silva
Engenheiro da WTT
Matrícula nº 15473751 CREA
303677-TO

**GUSTAVO FIDALGO E
VICENTE**

Presidente da AMTT
Portaria nº 056/2015

