UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE

CENTRO DE HUMANIDADES

UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA

CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

JOSÉ EVALDO BEZERRA DE LIMA FILHO

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

CAMPINA GRANDE-PB

2016

JOSÉ EVALDO BEZERRA DE LIMA FILHO

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

Trabalho monográfico apresentado à banca examinadora da unidade Acadêmica de geografia da Universidade Federal de Campina Grande _ UFCG, para obtenção do grau de licenciatura em geografia.

Orientadora: Prof. Drª: Martha Priscila Bezerra Pereira

CAMPINA GRANDE-PB

2016

Dedico este trabalho a Deus, pois é dele toda honra e toda glória e a minha família, em especial aos meus pais, Eranci e José Evaldo, aos meus amigos pelo companheirismo e apoio e a minha orientadora pela paciência e dedicação no decorrer deste trabalho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus que permitiu que tudo isso acontecesse, ao longo da minha vida, e não somente nestes anos como universitário, mas que em todos os momentos é o maior mestre que alguém pode conhecer.

A minha orientadora professora Martha Priscila Bezerra Pereira, por ter acreditado em meu potencial, desde a iniciação cientifica, e por nunca medir esforços para me ajudar. Para além dos ensinamentos científicos, agradeço-lhe por me instruir a ser um profissional ético e responsável.

Ao Conselho Nacional de Pesquisas (CNPQ) pela concessão da bolsa no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC) no período de 2014 a 2015.

Agradeço a todos os órgãos que forneceram, ao longo desses anos, informações relevantes, tornando possível a concretização das pesquisas. Especialmente, a Superintendência de Trânsito e Transporte Públicos de campina grande (STTP), na pessoa de Erivaldo da Silva Araújo, responsável pela divisão de estatística, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), Companhia de Policiamento de Trânsito (CPTRAN), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Agradeço a todos os professores da Unidade Acadêmica de Geografia, por me proporcionar o conhecimento não apenas racional, mas a manifestação do caráter e afetividade da educação no processo de formação profissional, por tanto que se dedicaram a mim, não somente por terem me ensinado, mas por me proporcionar o aprendizado. A palavra mestre, nunca fará justiça aos professores dedicados no quais sem nominar para não correr o risco de esquecer-se de algum. Terão os meus eternos agradecimentos.

A todos os funcionários da UFCG, aos auxiliares de limpeza, porteiros, seguranças e demais técnicos administrativos, que são elementos fundamentais para o funcionamento desta instituição, o meu carinho especial, Simone, Marcelo e Joel (técnicos da Unidade Acadêmica de Geografia).

Manifesto meus agradecimentos aos colegas de turma 2012.1 (Marcicleide, Jordânia, Kátia, Felipe, Edileide, Francilaine, Luís Pedro, Josseane, Magda, Gardênia, Anizabel, Mylena, Luilton, Thaíse, Rick, Alberto, Ulisses, Ailson, Madalena, Douglas, Júlia, Polyana, Ivna, Letícia, Livia e Erbeth).

Aos atuais e ex-integrantes do Grupo de Pesquisa em Geografia para Promoção da Saúde – PRÓ-SAÚDE GEO, e também do GIDS sou grato pelas conversas, reuniões, minicursos e pelas inúmeras ajudas, e também pelos risos compartilhados.

À prefeitura municipal de Itatuba pela disponibilização de transporte para o deslocamento à Campina Grande.

Aos meus professores do ensino médio que sempre acreditaram em meu potencial, Ana Maria Higino, Aristóteles Fernandes, Simone Cavalcante, Jaqueline Luna e Tania Bezerra, e também o professor Rui da Silva Barbosa por me ter acolhido na escola José Rodrigues em meus estágios.

Aos meus colegas do ensino médio, Adilza kerleen, Elisabete lima, Jeniffer Rafaele, Thiago Araújo, Rafael Alexandre, Valesca Suelia, Marta Araújo, Savio Chistyan.

À minha banca, Prof. Dr. Xisto Serafim de Santana de Souza Júnior e Profª. Ms. Caroline Tristão de Alencar Magalhaes, por contribuírem com minha pesquisa.

Agradeço em especial a minhas irmãs e amigas, Marcicleide e Jordânia, pois sem elas a graduação não teria sido a mesma sem suas companhias, não tenho palavras para expressar a felicidade de ter compartilhado manhãs, tardes e noites ao lado de vocês.

Agradeço a minha mãe Eranci, heroína por ter me dado todo apoio desde quando iniciei na escola básica ate os dias de hoje, incentivo nas horas difíceis, de desânimo e cansaço.

Ao meu pai que apesar de todas as dificuldades me fortaleceu e que pra mim foi muito importante.

Obrigada minhas irmãs e sobrinhos, que nos momentos de minha ausência dedicados no estudo superior, sempre fizeram entender que o futuro é feito a partir da constante dedicação no presente.

À minha Avó Zuleide, por ter aberto as portas de sua casa e me acolher durante todo o tempo necessário que fiquei hospedado em sua casa pra poder estudar.

A meus padrinhos Analice Lacerda e Arinelson Garcia, por sempre me incentivarem a estudar, pois o estudo é a base de tudo.

Por fim, agradeço a todos os amigos e familiares que contribuíram de forma direta ou indireta para a concretização desse trabalho.

RESUMO

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

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

ABSTRACT

Violence in traffic is becoming a major challenge for the planning of urban spaces. The present monograph appears as an offshoot of the results obtained during the Scientific Initiation where the Avenue Floriano Peixoto stood out, in relation to the others, in terms of accidents. The facilities in the purchase of vehicles, especially motorcycles, used often in irregular transport, plus the absence of a stricter policy on the evaluation of the driver's condition and the lack of knowledge about the risk areas, the occurrence of accidents in the city presents itself as contributing to the significant increase in cases of fatal traffic violence in major brazilian cities, especially midsize. Based on these problems, we have identified some risk landscapes to the occurrence of violent events in traffic due to accidents with motor transport in the Avenue Floriano Peixoto in Campina Grande - PB. The research is guided in the survey references, statistical and documentary, and analysis of landscapes. It considers that such social problem brings great expense to the state and also huge consequences to the public health, and that professionals have very severe conclusions on the increasing number of instances of that type.

Keywords: Traffic Violence, Landscapes risk, Health Geography.

LISTA DE MAPAS

Mapa 01 Localização do município de Campina Grande, PB..... 18
Mapa 02 Localização das áreas de maior vulnerabilidade á ocorrências de acidentes de trânsito na AV. Floriano Peixoto, Campina Grande-PB..... 48

LISTA DE FOTOS

Foto 01 Largo da matriz em comemorações de Sete de setembro no ano de 1922..... 20
Foto 02 Vista da Avenida Floriano Peixoto no ano de 1930..... 23
Foto 03 Mais um trecho da Avenida no ano de 1953..... 23
Foto 04 Vista aérea da Avenida Floriano Peixoto próximo a associação comercial 23

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 Croqui da cidade de campina grande no ano de 1907..... 21
Figura 02 Novo conceito de via na AV. Floriano Peixoto- 2016..... 49

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 Número de óbitos por acidentes de trânsito nos estados da região Nordeste entre 2001/201..... 15
Quadro 02 Análise da taxa de motorização nas cidades com maior frota no estado da Paraíba – 2013..... 16
Quadro 03 Categorias de acidentes por bairro..... 38
Quadro 04 Bairros mais críticos em acidentes..... 39
Quadro 05 Organização do trânsito em Campina Grande – PB..... 41
Quadro 06 Segmentos que mais influenciam-nas ocorrências de acidentes..... 41
Quadro 07 Locais mais perigosos..... 42
Quadro 08 Necessidades no trânsito de campina Grande..... 43
Quadro 09 Ranking dos principais corredores 2013 a 2015 em acidentes de trânsito..... 45
Quadro 10 Caracterização e prevalência na Floriano Peixoto..... 46

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 Meios de Transportes mais utilizado 40

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1- Formulários aplicado junto aso funcionários da STTP, SAMU, CPTRAN.. 57
Anexo 2- Tópico Guia da entrevista realizada no PIBC, 2015..... 58
Anexo 3- Termo de consentimento livre e esclarecido 60
Anexo 4- FAT- Formulário de Acidentes de trânsito..... 61
Anexos 5, 6, 7- Algumas reportagems sobre acidentes na Avenida nos últimos anos.... 63

LISTA DE SIGLAS

AT- Acidente de Trânsito
CPTRAN- Companhia de Polícia de Trânsito
FAT- Formulário de Acidentes de trânsito
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
OMS- Organização mundial da Saúde
ONU - Organizações das Nações Unidas
PB- Paraíba
PRÓ-SAÚDE GEO - Grupo de Pesquisa em Geografia para a Promoção da Saúde
SAMU- Serviço de Atendimento Móvel de Urgência

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO..... 11

1.0 VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: CAMPINA GRANDE NO CONTEXTO E NOS DETALHES..... 13

1.1 Campina Grande no contexto..... 17

1.2 Do contexto aos detalhes: resgate da formação da av. Floriano Peixoto a partir da evolução histórica de Campina Grande..... 18

2.0 UM POUCO SOBRE A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO E AS PAISAGENS DE RISCO..... 25

3.0 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS 32

4.0 UMA ANÁLISE GEOGRAFICA DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NA AV. FLORIANO PEIXOTO..... 36

4.0 Um pouco sobre o trânsito na cidade de Campina Grande..... 37

4.1 Concepção e vivencia dos trabalhadores da STTP, SAMU e CPTRAN..... 40

4.2 Os acidentes de trânsito e a Avenida..... 44

4.3 As paisagens de riscos e Avenida..... 46

CONSIDERAÇÕES FINAIS..... 51

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... 53

ANEXO..... 57

INTRODUÇÃO

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

Ao chegar ao término da iniciação científica, percebeu-se que a Av. Floriano Peixoto é uma Avenida bem extensa, ou seja, ela corta a cidade no sentido Leste-Oeste, a princípio 09 bairros (Castelo Branco, Santo Antônio, Centro, Prata, São José, Centenário, Santa Rosa, Dinamérica, Malvinas), segundo o mapa de Maio de 2004 da Prefeitura Municipal de C. Grande, baseado na Lei de divisão N° 1.542/87. Além do aspecto de sua extensão, ao coletar os dados sobre acidentes de trânsito, observou-se que este trecho da cidade se evidencia como uma das avenidas as quais mais se destacam em acidentes com transportes automotores em Campina Grande.

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

Dessa forma, esta pesquisa tem como objetivo identificar os tipos de paisagens de risco à ocorrência de acidentes no trânsito e as principais categorias envolvidas na Avenida Floriano Peixoto. Seus objetivos específicos foram: identificar a quantidade de eventos (acidentes) ocorridos na Avenida Floriano Peixoto ao longo dos últimos cinco anos; Analisar quais equipamentos de segurança de trânsito estão sendo implantado nesta avenida para evitar estes acidentes; Mapear as áreas de maior vulnerabilidade a ocorrência de acidentes na avenida.

No que tange a organização dos procedimentos e resultados obtidos, o presente trabalho encontra-se divido em quatro capítulos, além desta introdução e das considerações finais.

O primeiro capítulo apresentará a problemática de maneira mais ampla, sendo dividido em duas partes. A primeira trata-se de uma descrição do contexto da pesquisa, a segunda por sua vez enfatiza um pouco da historia da cidade de Campina Grande, e um regate histórico da Avenida Floriano Peixoto.

No segundo capítulo são abordados os aportes teóricos dos quais houve embasamento para a formulação da pesquisa, tratando-se do âmbito da Geografia da Saúde juntamente com a Violência no trânsito.

O terceiro Capítulo encontra-se a metodologia utilizada a fim de chegarmos até os resultados obtidos com esta pesquisa.

No quarto capítulo encontram-se os resultados e discussões, que estiveram relacionados principalmente às paisagens de risco á acidentes com transportes automotores na Avenida Floriano Peixoto, esta avenida lidera o ranking como um dos corredores de trânsito que mais tem ocorridos acidentes nos últimos anos.

CAPÍTULO I

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: CAMPINA GRANDE NO CONTEXTO E NOS DETALHES

"Alô, alô minha Campina Grande
quem te viu e quem te ver
não te conhece mais
Campina Grande tá bonita, tá mudada
muito bem organizada e cheia de cartaz...".

(Severino Ramos, imortalizada na voz de Jackson do Pandeiro)

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

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

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

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

Faltam investimentos em conhecimentos, em prioridades e em estratégias de convencimento que possam reduzir riscos e promover uma intercomunicação mais saudável. A sensibilização social é pouca e parece que, no Brasil, todavia é verdade que em algumas cidades já existem sinais de elevação da consciência e destinação de investimentos, mas elas são exceções à regra que serão mencionadas aqui como referências no campo da aplicação da lei, do controle e da mobilização popular (MINAYO, 2005).

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

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

De acordo com os dados do Instituto Sangari (WALSELFISZ, 2013, p.31) [1], ao se analisar a escala estadual, no âmbito da região Nordeste, os dados fornecidos pelo Ministério da Saúde apontam para um crescimento do número de óbitos em todos os estados da Região Nordeste sendo que, em termos percentuais, a quantidade de óbitos cresceu significativamente entre os anos de 2001 a 2011 (ver quadro 01), nos estados do Maranhão (196,8%), Piauí (147,2%), Bahia (119,5%) Paraíba (86,8%), os quais tem em comum o fato de possuírem grandes centros urbanos que permitem a profissão de mototaxistas.

Quando 01: **Número de óbitos por acidentes de trânsito nos estados da região Nordeste entre 2001/2011**

UF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	%
Alagoas	552	589	520	568	594	579	668	601	613	797	859	55,6
Bahia	1.200	1.320	1.299	1.313	1.781	1.745	1.940	1.736	1.847	2.614	2.634	119,5
Ceará	1.351	1.503	1.559	1.671	1.726	1.669	1.684	1.691	1.529	2.047	2.053	52,0
Maranhão	499	648	664	751	897	832	1.012	1.148	1.130	1.300	1.481	196,8
Paraíba	424	652	532	636	652	700	702	799	783	835	792	86,8
Pernambuco	1.336	1.489	1.399	1.407	1.416	1.444	1.440	1.548	1.751	1.960	1.969	47,4
Piauí	541	441	536	585	642	779	780	833	912	1.052	1.090	147,2
Rio Grande do Norte	417	419	383	429	455	485	472	463	501	652	595	42,7
Sergipe	358	430	399	450	387	375	441	476	537	630	590	64,8

Fonte: SIM/SVS/MS Apud WALSELFISZ, 2013

[1] Até março de 2016 última atualização do número de acidentes para o ano de 2012 disponível no: site http://www.sangari.com/mapadaviolencia/publicacoes.html

Ao trazermos este diagnóstico para a escala municipal, observando os principais municípios de porte médio, com população entre 100 mil e 400 mil habitantes, Campina Grande (Quadro 02) já aparece entre os cinquenta municípios com maior número de cidades de trânsito fatais com motociclistas (WALSELFISZ, 2012).

QUADRO 02: **As 50 maiores taxas de mortalidade em acidentes de motociclistas em municípios com mais de 30 mil habitantes.**

Municípios	UF	Frota Dez/2010*			População 2010*	Mortes 2010*		Taxa moto	Posto
		Total	Auto	Moto		Trânsito	Moto		
Barbalha	CE	8.890	2.578	4.792	55.323	84	36	65,4	1
Redenção	PA	30.584	5.366	20.996	75.556	54	44	57,8	2
Tucumã	PA	12.677	960	10.344	33.690	21	18	53,4	3
Jacobina	BA	16.508	6.187	7.248	79.247	68	42	53,0	4
Sobral	CE	53.079	13.956	33.422	188.233	157	94	50,1	5
Picos	PI	33.263	7.372	21.235	73.414	50	30	40,4	6
Arapiraca	AL	55.920	17.234	29.465	214.006	183	84	39,1	7
Lucas do Rio Verde	MT	24.061	7.306	9.467	45.556	21	16	35,1	8
Xinguara	PA	15.264	1.940	11.010	40.573	21	14	34,5	9
Campo Verde	MT	12.914	4.302	4.646	31.589	24	11	33,6	10
Campina Grande do Sul	PR	15.278	10.256	2.313	38.769	60	13	33,2	11
Goianésia do Pará	PA	3.316	414	2.150	30.436	18	10	31,7	12
Teresina	PI	282.220	131.674	104.263	814.230	467	251	30,9	13
Pedreiras	MA	10.295	1.564	7.734	39.448	14	12	30,4	14
Francisco Beltrão	PR	41.013	22.540	9.542	78.943	62	24	30,4	15
Altamira	PA	23.985	3.855	16.866	99.075	44	29	29,3	16
Tubarão	SC	68.489	34.739	21.192	97.235	64	28	28,8	17
Cachoeiro de Itapemirim	ES	80.153	40.724	22.164	189.889	113	54	28,6	18
Mossoró	RN	91.543	34.201	44.712	259.815	140	73	28,1	19
Porto Nacional	TO	15.670	4.479	8.555	49.146	29	13	27,1	20
Oeiras	PI	6.952	1.036	4.865	35.640	15	9	26,2	21
Rondonópolis	MT	104.213	32.275	47.053	195.476	114	51	25,9	22
Umuarama	PR	57.022	29.235	16.616	100.676	55	26	25,8	23
Dois Vizinhos	PR	19.317	10.589	4.506	36.179	19	9	25,8	24
Cáceres	MT	29.869	8.372	16.756	87.942	52	22	25,3	25
Juara	MT	13.446	2.694	7.760	32.791	11	8	24,4	26
Itaporanga d'Ajuda	SE	3.363	1.263	1.532	30.419	16	7	24,1	27
Domingos Martins	ES	14.769	5.737	5.983	31.847	20	8	24,0	28
Aracaju	SE	206.616	128.847	44.319	571.149	278	136	23,9	29
São Sebastião	AL	2.925	635	1.796	32.010	24	8	23,8	30
Dourados	MS	95.893	42.906	33.814	196.035	101	47	23,8	31
Itapemirim	ES	7.466	2.919	3.279	30.988	18	7	23,7	32
Porto Velho	RO	161.266	69.555	59.747	428.527	260	101	23,5	33
Rio do Sul	SC	39.057	23.655	8.366	61.198	48	14	23,4	34
Goiânia	GO	870.900	480.790	208.144	1.302.001	676	298	22,9	35
Cacoal	RO	40.128	9.588	24.085	78.574	26	18	22,5	36
Paranavaí	PR	46.469	22.099	15.516	81.590	41	18	22,5	37
Ivaiporã	PR	15.760	8.457	4.050	31.816	22	7	22,0	38
Floriano	PI	22.945	5.548	14.049	57.690	32	13	21,9	39
Campina Grande	PB	113.010	54.299	41.815	385.213	189	83	21,4	40
Jaraguá do Sul	SC	87.202	53.504	20.630	143.123	66	31	21,4	41
Cornélio Procópio	PR	25.329	13.459	7.303	46.928	26	10	21,3	42
Tucuruí	PA	16.897	4.749	9.060	97.128	38	21	21,3	43
Brusque	SC	76.549	43.372	21.243	105.503	37	22	21,2	44
São Benedito	CE	8.864	1.937	5.563	44.178	19	9	21,1	45
Presidente Dutra	MA	8.960	1.322	6.501	44.731	23	9	20,9	46
Guanambi	BA	25.675	7.006	14.112	78.833	37	16	20,7	47
Araripina	PE	19.993	3.719	13.144	77.302	29	16	20,7	48
Custódia	PE	5.882	1.769	3.087	33.855	15	7	20,7	49
Brejo Santo	CE	9.347	2.449	5.124	45.193	18	9	20,6	50

Fonte: Mortalidade: SIM/SVS/MS Apud WALSELFISZ, 2012

1.1 CAMPINA GRANDE NO CONTEXTO

De acordo com o mapeamento dos pontos críticos e caracterização dos acidentes de trânsito nas ruas de Campina Grande-PB podemos observar que a frota de veículos de Campina Grande é cerca de 144.337 mil veículos circulando na cidade, em que ocupa o segundo lugar do ranking do estado perdendo apenas para a capital João Pessoa, foram contabilizados que cerca de 4.700 destes veículos como envolvidos em acidentes, entre estes veículos as motocicletas e automóveis foram os que mais estiveram relacionados a acidentes nos últimos anos(CAMPINA GRANDE, 2013).

A Desse modo, ao fazer essa análise da problemática percebe-se o crescente número da violência no Trânsito na cidade de Campina Grande – PB, a área urbana da cidade conta com cerca de 50 bairros, entre os quais se destacam de acordo com o anuário estatístico da Paraíba 2012, como mais populosos Malvinas, Catolé, José Pinheiro, Liberdade, e Cruzeiro.

O sistema de transportes urbanos da cidade é gerenciado pela Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos - STTP, autarquia municipal de direito público, com autonomia administrativa e financeira. Entre outras atribuições, cabe à STTP planejar, coordenar e executar o sistema viário de Campina Grande, além de controlar o sistema de transporte coletivo, moto-táxis e de táxi, no âmbito municipal.

De acordo com Lima Filho e Pereira (2015) um dos locais mais perigosos em termos de acidentes no transito a Av. Floriano Peixoto, sendo lembrada como mais perigosa pelos funcionários da STTP, CPTRAN, SAMU.

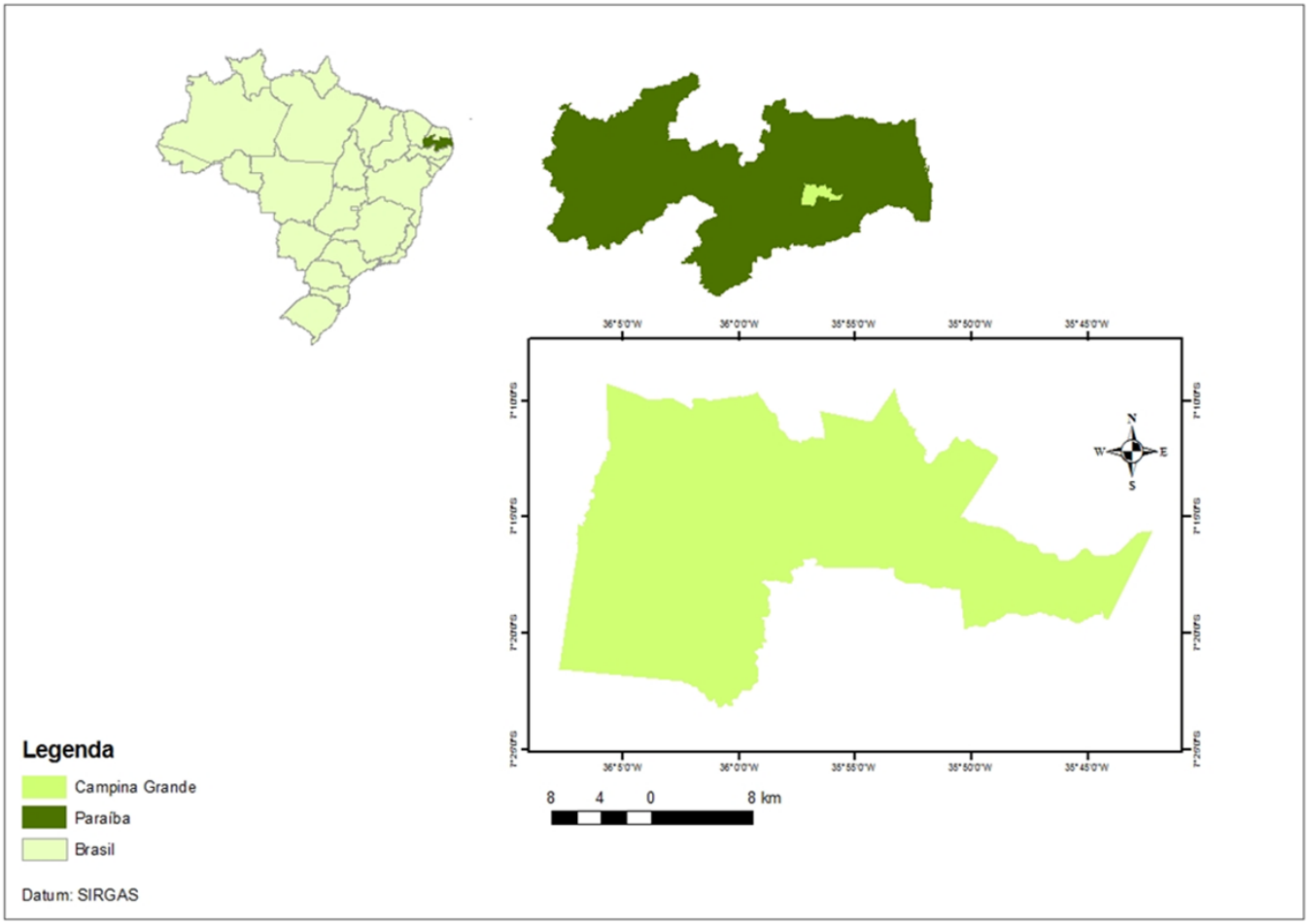
Sendo a Avenida Floriano Peixoto uma das principais Avenidas da cidade ela é bem extensa, pois, cruza quase toda a cidade no sentido Noroeste-Sudoeste com cerca de 8,14 Km, desde o bairro do Castelo Branco, até o bairro das Malvinas tendo seu final na Br. 230, na saída da cidade no sentido do sertão, em seu percurso temos varias praças, hospitais, restaurantes, supermercados e vários outros serviços, e também temos um elevado número de acidentes de trânsito, que são registrados todos os dias pelos órgãos que lidam diretamente com o trânsito de nossa cidade como a STTP (Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos), ou seja, nesta avenida todos os dias milhares de carros, motocicletas e pessoas passam todos os dias, seja para ir ao seu trabalho, deixar seus filhos na escola, etc.

Para entender melhor o contexto de desenvolvimento desta Avenida, faz-se necessário a elaboração de um breve resgate histórico de campina grande e sua principal avenida.

1.2 DO CONTEXTO AOS DETALHES: RESGATE DA FORMAÇÃO DA AV. FLORIANO PEIXOTO A PARTIR DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DE CAMPINA GRANDE.

Campina grande está localizada no agreste paraibano, ou seja, uma área de transição entre a Zona da Mata e o Sertão, o município de Campina Grande (Mapa 01) possui uma área de aproximadamente 594,182 km². O seu clima tropical semiárido e úmido, por ela estar, e estar localizada a uma altitude media de 550m acima do nível do mar, o que garante temperaturas mais amenas durante todo o ano. Conforme os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Campina Grande possui uma população estimada de 405.072mil habitantes no ano de 2015 (BRASIL, 2015).

Mapa 01 - Localização do Município de Campina Grande, PB.



Fonte: AESA, 2012; IBGE, 2010. Elaborado por LIMA, FILHO, 2016

Campina Grande foi em ordem cronológica, a quinta vila do interior da Paraíba elevada à categoria de cidade. E o foi divido a renovação urbana que se processou a partir de 1860, esse processo já havia ocorrido com Areia (1846), Sousa (1854), Mamanguape (1855) e Pombal (1862), (CÂMARA,1943).

Constituída como cidade no ano de 1864, Campina Grande foi abrigo para tropeiros que vinham descansar das viagens. No ano em que foi elevada a cidade, duas igrejas católicas, dois açudes públicos, duas casas comerciais, um cemitério, uma cadeia a casa da câmara, três largos, quatro ruas, oito becos e cerca de trezentas casas. (CÂMARA, 1943).

No século XX ficou conhecida através da produção de algodão (ouro branco), ou seja, conhecida como Liverpool brasileira, sendo considerada a segunda maior produtora do mundo perdendo apenas para a Liverpool, na Inglaterra. Esses fatores impulsionaram a economia local e fez com que a vida urbana passasse a se desenvolver (BRASIL, 2015).

O Largo da Matriz era um território com fortes marcas tradicionais e religiosas, mas nos anos 1920 já possuía pequenas marcas e construções do mundo moderno, sendo utilizado de diferentes formas, que uniam novos e velhos tempos e práticas, como podemos ver na (foto 01) (SOUSA, 2003).

> "O largo da matriz começava no alto da colina em frente à igreja e terminava no comércio velho. O lado oriental continuação da Rua do Oitão, encostava ao lado norte. Esta reta, rumando o poente, dava inicio ao Beco do Oitão da cadeia continuava no mesmo alinhamento até além da casa da câmara no ponto onde outrora foi à alpendrada a feira. Dali na mesma direção, em alinhamento recuado, alcançava a esquina da Rua Seridó. No lado da igreja, um pouco afastada desta, uma serie de casinhas até o comercio velho. Completava o desenho dos dois quadriláteros o lado ocidental da Rua Seridó". (CÂMARA, 1943, p. 72).

Ao final da obra do Grande Hotel[2]·, nos trechos onde antes eram vistos dois largos estruturados em torno de duas igrejas, em que este espaço era os territórios de sociabilidades tradicionais, tinha-se agora uma longa e larga avenida.

[2] O Grande hotel foi uma construção iniciada em 1936, na gestão do visionário prefeito Vergniaud Wanderley, sendo finalizada e inaugurada no dia 19 de abril de 1942, a primeiro hotel da cidade, onde hoje temos instalado em seu prédio a prefeitura municipal de Campina Grande.

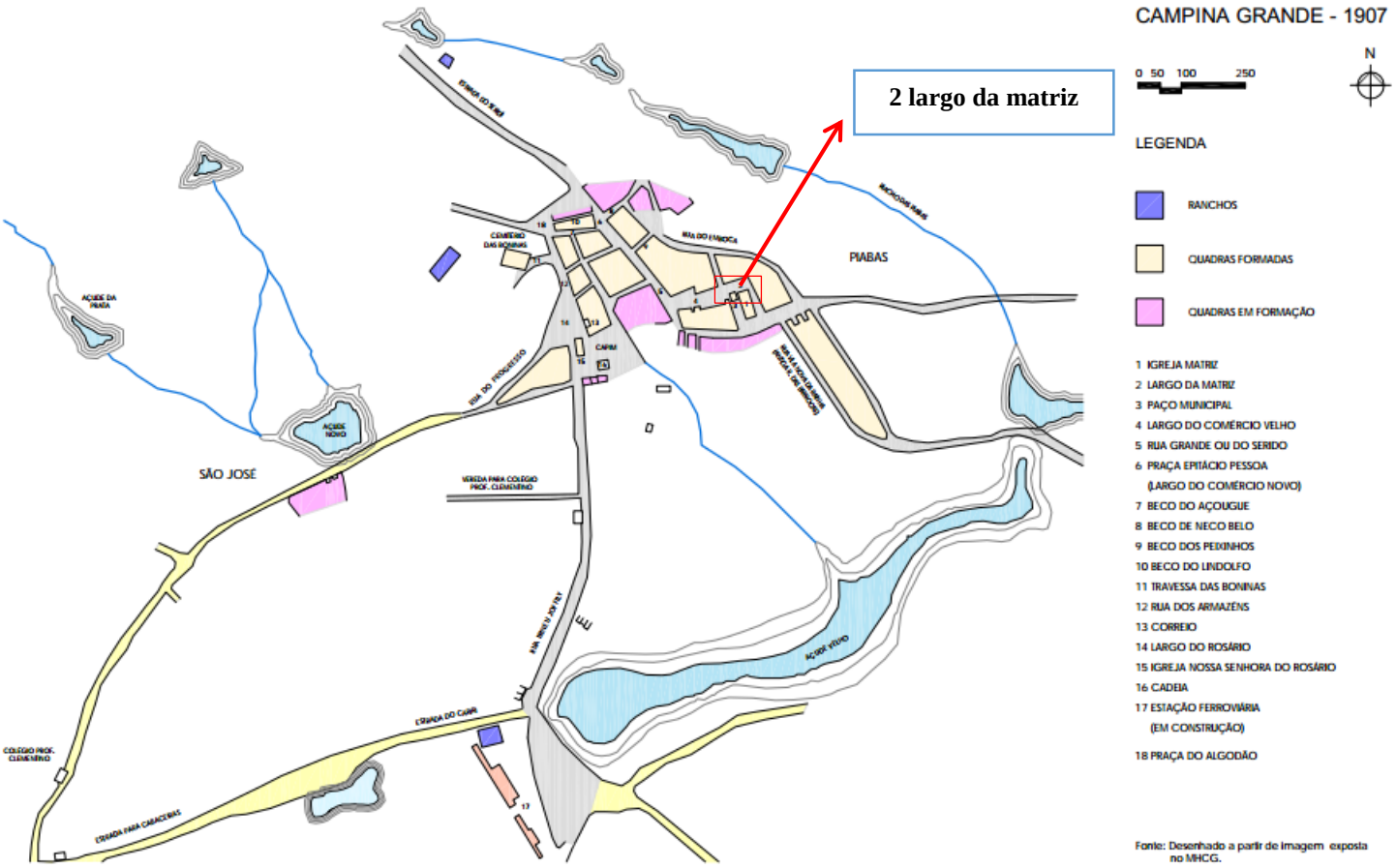
Foto 01: LARGO DA MATRIZ EM COMEMORAÇÃO A SETE DE SETEMBRO NO ANO DE 1922

Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande. Disponível em: http://cgretalhos.blogspot.com.br/Acesso em: 15/03/2016

Podemos observar com esta imagem uma comemoração de 07 de setembro, e como era que os campinenses utilizavam o largo da matriz para as diferentes formas de manifestações tanto as culturais quanto as religiosas.

Podemos ver como estava dividida a cidade de Campina Grande no ano de 1907 (figura 01), para que tenhamos uma noção do quão pequeno era a área urbana central, este ano de 1907 é sempre lembrado no contexto histórico como o ano da inauguração da Estação Ferroviária da Great Western, bem como a consequente chegada do trem à Campina Grande (RETALHOS HISTÓRICO DE CAMPINA GRANDE, 2015), com esta figura podemos ver onde era localizada a então Avenida Marechal Floriano Peixoto, e anteriormente chamada de Largo da Matriz.

Figura 01 – Mapa da cidade de Campina Grande, PB, ano de 1907.



Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande. Disponível em: http://cgretalhos.blogspot.com.br/Acesso em: 15/03/2016

A Floriano Peixoto é a principal Avenida de Campina Grande e referência urbana do município. Ela cruza a cidade de noroeste a sudoeste numa grande linha reta, dividindo-a em duas. É na Floriano Peixoto que se encontram alguns dos mais importantes pontos de referência histórica e cultural da cidade como a catedral, o museu histórico e geográfico de Campina Grande e o cine Capitólio.

A avenida margeia ainda as duas mais importantes praças do município, a Praça Clementino Procópio e a praça da bandeira, além de encontra-se em seu trajeto com o teatro Severino Cabral e o parque Evaldo Cruz (conhecido como o açude novo) (SOUSA, 2003).

Ao longo de sua história, a avenida passou por diversas reformas e ampliações até atingir a sua forma atual. O período mais significativo destas transformações ocorreu entre os

anos de 1930 e 1940 do século passado, especialmente nas gestões de Vergniaud Wanderley[3], prefeito que mudou a feição urbana do centro da cidade. (PIMENTEL, 1956).

Conforme afirma Cabral Filho (2009), a cidade de Campina grande, como tantas outras cidades brasileiras, também serviu de palco para experiências modernizadoras bem ao estilo dos vitoriosos projetos arquitetônicos iniciados pelo Barão Haussmam em Paris e que, no Brasil, teve nas reformas Urbanas realizadas no Rio de Janeiro, sob a administração Pereira Passos o seu exemplo maior. Para Sousa (2003) estas novas concepções de urbanismo, informadas por projetos arquitetônicos, paisagísticos e de saneamento europeus, que haviam revolucionado as principais cidades e capitais do velho continente, transformando ruas sinuosas, becos e cortiços em gigantescas, belas e largas avenidas que explicitavam novas tendências nas artes, facilitavam a circulação de homens, automóveis, mercadorias e fluidos, precipitando mudanças nas noções de tempo e espaço e, mais do que isto, mudanças na vida de seus habitantes.

As mudanças que ocorreram no espaço urbano de Campina Grande, nas administrações de Virgnaud Wanderley, faziam parte desse conjunto de valores que vinha há várias décadas sendo experimentada no continente europeu, no Brasil associados a um republicanismo militar e golpista, assumem uma dimensão bastante singular, fortemente autoritária, envolvendo uma complexa teia de relações politicas, econômicas e sociais (SOUSA, 2003).

Ao abrir novas prespectivas para a Rua Floriano Peixoto, contruir edifícios como o Grande hotel, os prédios da prefeitura, e da recebedoria de rendas e derrubar o antigo paço municipal, lugar de reunião do legislativo e do judiciário localizado ao lado da matriz, Virgnaud Wanderley, afrontava o poder e a ascendência da igreja católica sobre os morradores da cidade redefinindo parte da cartografia e dos símbolos do poder local (SOUSA, 2003).

Pimentel (1956) descreve com espanto estas mudanças que atingiram as ruas de Campina durante esse período. Segundo ele, "[...] As ruas mudam de aspecto, como os homens, de resolução [...]. Não há uma só Rua em Campina Grande que não tenha mudado de roupagem com o surto de progresso que a vem transformando desde 1939, época do seu

[3] Segundo Sousa (2003) Vergniaud Wanderley era filho de tradicionais famílias de proprietários de terra do sertão paraibano e campinense. Nasceu e fez os primeiros estudos em Campina Grande, o curso secundário no Lyceu Paraibano, na capital, e formou-se bacharel na Faculdade de Direito do Recife, onde concluiu o curso em 1929.

saneamento [...]". E a Avenida Floriano Peixoto não ficou imune a essa onda modernizante. Podemos observar parte desse intenso processo de mudança que atingiu a avenida desde os anos de 1930, nas fotos abaixo:

FOTO 02: VISTA DA AVENIDA FLORIANO PEIXOTO NO ANO DE 1930

Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande. Disponível em: Acesso em: 15/03/2016

FOTO 03: MAIS UM TRECHO DA AVENIDA NO ANO DE 1953

Fonte: Retalhos históricos de Campina Grande. Disponível em: Acesso em: 15/03/2016

FOTO 04: VISTA AÉREA DA AVENIDA FLORIANO PEIXOTO TRECHO PRÓXIMO A ASSOCIAÇÃO COMERCIAL 2016.

Fonte: www.pbtur.com.br, 2016

Podemos ver com as imagens acima a avenida no século passado e as mudanças que foram transformando a sua feição. É possível observamos com as fotos que o prefeito da época, excelentíssimo senhor Vergniaud Wanderley começou por abrir espaço para que a avenida pudesse se alongar no sentido noroeste-sudoeste, removendo empecilhos e modernizando o seu trajeto, nas imagens mostram que no ano de 1930 a avenida só tinha um trecho bastante pequeno que a partir das obras que foram feitos já se pode ver que no ano de 1953, temos um trecho maior partindo para o sentido sudoeste.

Na Administração Enivaldo Ribeiro no fim da década de 70 e início da dec. de 80, seu governo era caracterizado, por sua excepcional capacidade de obtenção de recursos e de execução, de realização, de construção. Menos palavras e mais ação. Menos promessas e mais realizações concretas (RIBEIRO, 2015).

O projeto CURA, este projeto urbanístico era voltado para hierarquizar as vias de circulação urbana, buscando orientar a expansão da cidade e incentivar a ocupação dos vazios (RIBEIRO, 2015), com o CURA II no qual tinha o objetivo fazer a pavimentação e drenagem das seguintes ruas: conclusão da Floriano Peixoto, Marginal Leste, conclusão da Almeida Barreto, Osvaldo Cruz, José de Alencar, e também o CURA II, objetivou organizar a integração da zona oeste, para que os benefícios do programa não contemplassem apenas fração da cidade. O sistema viário do CURA II submete as vias de penetração e coletoras a um conjunto de benefícios relativos à execução de cortes, aterros, galerias pluviais, pavimentação, meio-fio e calçadas, sinalização, iluminação pública, abrigos para passageiros etc. (RIBEIRO, 2015). No ano de 1977, o então prefeito da época Enivaldo Ribeiro, fez o prolongamento do canteiro central da Floriano Peixoto em toda sua extensão.

CAPÍTULO II

UM POUCO SOBRE A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO E AS PAISAGENS DE RISCO

Acidentes no trânsito são a terceira causa de morte no mundo, ficando atrás apenas das doenças cardíacas e câncer. (OMS, 2011)

Vários países do mundo, a partir do final do século XX, têm colocado o trânsito entre os problemas passíveis de intervenção por meio de práticas saudáveis. A rápida urbanização e a concomitante motorização nos países em desenvolvimento contribuíram para o crescimento dos acidentes de trânsito e isso não foi seguido por engenharia apropriada de estradas e por programas de sensibilização, educação, prevenção de riscos e repressão das infrações (MINAYO, et al, 2005).

Segundo Carvalho, et al (2011), automóvel surgiu por volta do ano de 1880 na Alemanha e inicialmente estava voltada apenas para a elite das cidades. A sua evolução se deu nos Estados Unidos, quando a Ford criou a produção em série e a custos baixos dos automóveis, fazendo com que muitas pessoas pudessem utilizá-lo. Nos dias de hoje o automóvel passou a fazer parte da vida das pessoas como meio de locomoção para o trabalho, lazer, transportes de mercadorias. Ele também trouxe vários benefícios para a cidade principalmente pelos serviços que ele fornece, como a relação mais estreita do campo com a cidade.

Neste sentido Dupuy (2007), comenta sobre o significado de ser ter um automóvel:

> Adquirir um automóvel é simultaneamente conquistar uma liberdade de deslocação, obter uma garantia de acesso em todas as condições e em todas as circunstâncias a uma multiplicidade de locais diferentes, entre os quais alguns são mal servidos de transportes públicos, conservar um elo com o meio rural, transportar crianças ou pessoas idosas, podem ir de fim de semana, ir de férias, transportar seus esquis, atrelar uma caravana etc. (DUPUY, 2007, p.43)

Todavia o automóvel traz danos para a sociedade, sejam pelos engarrafamentos nas ruas ou pela dificuldade de estacioná-lo, Dupuy, (2007) lembra que o automóvel seja ele qual for consome a cidade, ou seja, contribui para os problemas relacionados ao meio ambiente como a emissão de gases poluentes, a poluição sonora, e também a poluição atmosférica, e pelos acidentes de trânsito que ferem e muitas vezes matam os cidadãos.

Vários estudos revelam conexão significativa entre personalidade e risco de AT. (ACIDENTES DE TRÂNSITO) a exemplo de uma pesquisa na Austrália, no qual , comparou cem indivíduos culpados de acidentes graves com ou sem controles pareados. Os casos apresentaram maior frequência de sintomas psiquiátricos menores, como ansiedade, impulsividade e falta de consciência social. Referiram, também, com maior frequência, eventos de vida desfavoráveis nas quatro semanas prévias ao acidente (WHO, 1976).

Como foi observado na Conferência de Roma (OMS, 1984), o comportamento do motorista é o principal fator responsável por acidente de trânsito (observação de sinais, velocidade e decisões no momento de ultrapassar outro carro ou de cruzar uma rua). Concluiu-se, nesse evento, que é necessário um conhecimento maior das culturas e das condições de vida locais para que as atitudes dos motoristas possam ser compreendidas, aproveitando esse conhecimento em programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado.

Conforme o documento da Organización Mundial de la Salud (2004), uma das razões para as pacatas as respostas dadas ao problema é que ele afeta mais pessoas pobres e vulneráveis que ricas e poderosas, e as primeiras não têm poder ou influência sobre as decisões políticas. Outra razão é a crença de que o acidente de trânsito diz respeito mais às agências de transporte do que às agências de saúde pública.

Ao pensarmos a cidade no sentido de contribuir com a própria dinâmica urbana e mobilidade vem se caracterizando como uma das principais inquietações por parte das instâncias promotoras das ações de gestão e planejamento urbanos e dos diferentes segmentos da sociedade.

No caso das cidades médias, tais preocupações se fazem ainda mais presentes tendo em vista o crescimento de diversos problemas urbanos característicos de grandes centros em um espaço que ainda expressa características urbanas pouco complexas, entre os quais se podem enfatizar a violência no trânsito enquanto desafio ao ordenamento urbano (LIMA FILHO E PEREIRA, 2015).

No caso desta pesquisa, apesar da necessidade de considerar a insustentabilidade atualmente evidenciada nas práticas de circulação pelo espaço urbano, especialmente no que se refere às intolerâncias e irritabilidades dos condutores de veículos automotores tanto no cumprimento da legislação quanto no que diz respeito as relações de sociabilidade, a violência no trânsito é consequência também das políticas que estimulam o crescimento na aquisição de veículos e, com este crescimento, as práticas de agressão e de imprudência no trânsito.

Não obstante a busca pelo desenvolvimento socioespacial apresentar-se como uma preocupação comum, a sua origem e evolução está repleta de contradições e posicionamentos dicotômicos, os quais são criados, principalmente, pela conjuntura da organização espacial que vai delineando a organização do espaço segundo os parâmetros engendrados ao longo de sua formação histórica e ocupacional, entre os quais se destaca o direito a mobilidade urbana

tornando o tráfego urbano algo que beira a insustentabilidade (LIMA FILHO E PEREIRA, 2015).

Nessa perspectiva, a produção-consumo do espaço só tem sentido se este for apreendido enquanto processo de apropriação por parte dos diferentes sujeitos sociais que, sincrônica ou diacronicamente, acabam definindo as rugosidades (objetos e funções que "sobrevivem" ao longo do tempo) bem como o estabelecimento do "novo", ou seja, novas formas espaciais criadas exclusivamente para atendimento das demandas da atual conjuntura socioespacial (LIMA FILHO E PEREIRA, 2015).

O fato é que, tradicionalmente, a violência é observada como um mal que assola toda a sociedade, independente desta residir em espaços urbanos e rurais, sendo decorrente de práticas diferenciadas e associada a motivos igualmente distintos, os quais são equivocadamente definidos como principais, a exemplo da associação da mesma com a pobreza. Constitui-se, portanto, como prática ou atentado, físico ou moral, que venha gerar danos à vítima (EUFRÁSIO, 2009). Percebemos diariamente que a violência se propaga rapidamente em diversas escalas, sendo identificada em inúmeros tipos de expressão, tais como individual, sexual, contra o patrimônio, psicológica, entre outras.

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

A difusão das práticas de violência nos espaços urbanos tem produzido interferências significativas no que diz respeito ao interesse pelo uso. Caracterizado como um problema coletivo, o aumento dos casos de violência interfere diretamente nas práticas cotidianas dos indivíduos ao despertar nestes sentimentos como medo e apreensão, assim como nas próprias relações de produção uma vez que condiciona, no tempo e espaço, as ações de estruturação da cidade (SANTOS, 2011).

No caso da cidade de Campina Grande, a análise geográfica sobre os efeitos do medo decorrente das expressões de violência, assume uma posição de grande relevância tendo em vista a natureza da cidade. Se por um lado a cidade se caracteriza como provinciana, com fortes limitações em seu espaço urbano; por outro, exerce um papel estratégico ao desenvolvimento regional. Isto ficou evidenciado através dos resultados obtidos em pesquisa de iniciação científica realizada no período 2010/2011 (mapeamento da violência urbana em Campina Grande) cujos resultados possibilitaram identificar que a violência se expressa territorialmente em setores bem delimitados da cidade (SANTOS, 2011).

A complexidade das práticas territoriais que caracterizam as atuais sociedades urbanas tem levado os indivíduos a deixarem de lado o sentimento de pertencimento, afastando-se do interesse pelo uso e contemplação do lugar em que vivem especialmente em locais de uso público. Tais espaços passam a ser caracterizados como os locais em que as práticas de violência exercem maiores transtornos (SANTOS, 2011).

O fato é que, caracterizada como um dos principais problemas urbanos das sociedades de hoje, as práticas socioespaciais de violência, especialmente aquelas oriundas de acidentes e incidentes no trânsito, correspondem a uma realidade evidenciada na maioria das cidades.

Entre os principais problemas evidenciados na cidade, a violência contra o indivíduo ou grupo (material e psicológica) corresponde, portanto, a um tema estratégico para os estudiosos urbanos uma vez que a “segurança constitui uma das necessidades básicas” do ser humano (SILVEIRA, 2008, p. 129). Contudo, os dados que vem sendo adquirido nos últimos anos evidenciam outros arranjos entre os quais a sensação de insegurança e acessibilidade urbana.

O fato é que, no âmbito urbano, a violência está volvida em meio a mitos que dificultam à análise do impacto que provoca nas práticas cotidianas, especialmente por reproduzir, tanto para os moradores como para os visitantes, um sentimento de medo. Enquanto materialização das práticas socioespaciais (individuais ou coletivas), a violência se torna uma questão eminentemente geográfica por se constituir como um problema que desperta o interesse de diferentes segmentos da sociedade. Para Rodrigues (2002), a violência é expressa no ambiente urbano a partir de alguns indicadores concebidos como fundamentais ao processo de ordenamento desse espaço.

Tecnicamente “acidente de trânsito é todo evento com dano que envolva o veículo, a via, a pessoa humana ou animais e que, para caracterizar-se, tem a necessidade da presença de pelo menos dois desses fatores”. (MINAYO, et, al 2005)

A Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, do Ministério da Saúde (BRASIL, 2001), complexifica essa definição quando afirma que “acidente de trânsito é um evento não intencional, mas evitável, causador de lesões físicas e emocionais”, relativizando o caráter aleatório do fato e chamando atenção para a prevenção.

Quando não é possível evitar um acidente, uma serie de falas demostram o despreparo dos envolvidos em situação em uma situação como esta, em que há claramente a dificuldade de aceitar o erro e ou de comprovar o erro do outro e mesmo aceitarem que o acidente pode ter como causa um elemento da paisagem pré-existente que deflagrou o acidente de trânsito.

Entenda-se para esta pesquisa que o conceito de paisagem foi escolhido como chave devido ser uma contribuição da geografia para um tema geralmente dominado por outras ciências.

A primeira referência segundo Metzger, 2001 sobre a palavra “paisagem” na literatura aparece no "Livro dos Salmos", poemas líricos do antigo testamento, escritos por volta de 1000 a.C. em hebraico por diversos autores, mas atribuídos na maioria ao rei Davi. Estes poemas e leituras bíblicas viam mostrar como era a bela vista da cidade de Jerusalém, seus os templos, palácios, etc. (METZGER, 2001). Mais tarde com os grandes pintores do século XIX, passaram a retratar as paisagens naturais em suas pinturas, dando ênfase as paisagens interioranas.

Hoje o conceito de paisagem, na linguagem comum, é definida como “um espaço de terreno que se abrange num lance de vista" (HOLANDA, 2008). A palavra “paisagem” possui, assim, conotações diversas em função do contexto e da pessoa que a usa. Conforme afirma Metzeger:

> “No âmbito científico, a primeira pessoa a introduzir o termo “paisagem” foi um geo-botânico, Alexander Von Humboldt, no início do século XIX, no sentido de “característica total de uma região terrestre”. (METZGER, 2001, p. 02).

De acordo com o estudo de Pereira (2010):

> “O entendimento da paisagem, independente do enfoque observado, é fruto de uma série de procedimentos que se resume na observação de uma problemática, na determinação do que vai ser analisado, na identificação dos elementos necessários a serem analisados para atender ao objetivo do que é necessário ser observado, na escolha dos mecanismos de análise desta paisagem, na análise da paisagem e, por fim, na apresentação dos resultados”. (PEREIRA, 2010, P. 04)

A concepção de paisagem de risco ou do risco tem sido utilizada, em geral, na interação do homem com a natureza (CONFALONIERI, 2005, apud PEREIRA, 2010), do meio urbano e seus limites naturais sobrevindo consequências para o ser humano (OPAS, 2005; CONFALONIERI, 2005, apud PEREIRA, 2010) e na relação do ser humano com todos os tipos de ambiente (TUAN, 2005, apud PEREIRA, 2010). Esses são apenas alguns exemplos.

Conforme afirma Pereira (2010):

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

Para este trabalho alguns elementos da paisagem considerados de risco poderiam ser: desníveis na Avenida, locais de fluxos intensos de carros em áreas de conflito, locais em que a visão do pedestre ou condutor seja dificultada por algum obstáculo (murro, árvore, comércios nas calçadas, etc.), trechos em que os veículos circulam em alta velocidade e não há sinalização adequada, falta de sinalização (falta deste elemento na paisagem seria um risco), locais em que a luz do sol dificulta a visão da sinalização, etc.

Estando descartados estes elementos da paisagem de risco poderia se considerar como mais evidentes outros condicionantes como a falta de atenção (falta de concentração pedestres e/ou condutores), domínio conceitual da legislação de trânsito, a deficiência na fiscalização do território normalizado por esta legislação, etc.

CAPÍTULO III

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Qualquer tipo de metodologia traz consigo um conjunto de pressupostos sobre a realidade, fazendo relações com métodos e técnicas, para treinar o olhar para observação da realidade (VICTORIA, Et. AL, 2000).

3.0 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente trabalho apresenta uma abordagem do tipo quanti-qualitativa. Quantitativa por se tratar de um tipo de estudo que se caracteriza pelo uso de ferramentas estatísticas para tratamento dos dados, visando medir as relações existentes entre as variáveis, que por sua vez são previamente estabelecidas, à semelhança das hipóteses (ALMEIDA, 2014). Qualitativa, pois é um tipo de estudo que tem o ambiente natural como fonte direta de dados o pesquisador como instrumento fundamental, (GODOY, 1995, p. 65, apud ALMEIDA, 2005).

Segundo Almeida (2005) um estudo pode-se iniciar com uma abordagem quantitativa, medindo diversas variáveis, e em uma segunda etapa pode realizar um estudo qualitativo, ou seja, pode utilizar-se de entrevistas e observações que busquem explicar melhor alguns dados que tenham chamado a atenção por ser diferente daquilo que esperava.

Seguindo as orientações de Minayo; Assis e Souza (2005) o processo de pesquisa inicia-se com a escolha do objeto de estudo e definição do problema da pesquisa. Flick (2009) ressalta que a relevância do tema da pesquisa constitui um fator determinante na escolha do objeto de estudo. Neste sentido, procurou-se focalizar o contexto das paisagens de risco a ocorrências de acidentes de trânsito na Avenida Floriano Peixoto em Campina Grande - PB.

Para realização desta pesquisa optou-se por utilizar parte dos resultados da pesquisa PIBIC (2014-2015) “A geografia aplicada a observações das paisagens de risco: uma análise da violência no trânsito em bairros de Campina Grande-PB” (LIMA, FILHO; PEREIRA, 2015), associados à pesquisa específica sobre a Av. Floriano Peixoto.

Com relação à pesquisa PIBIC, ao qual tinha como objetivo mapear as áreas de maior vulnerabilidade a ocorrência de acidentes com veículos automotores em bairros de Campina Grande-PB, utilizamos os formulários aplicados (Anexo 1), e entrevistas realizadas (Anexo 2) à trabalhadores das instituições que lidam diretamente com o trânsito como a STTP, SAMU, CPTRAN. Estes resultados nos auxiliam a ter um parâmetro sobre o entendimento desses trabalhadores o nível de organização do trânsito de Campina Grande, bem como os locais com maiores índices de acidentes de trânsito.

Foram aplicados 35 formulários e realizadas 3 entrevistas entre outubro de 2014 e julho de 2015.

A) Pesquisa Bibliográfica:

A pesquisa teve início com o levantamento da bibliografia pertinente ao assunto (livros, artigos, dissertações e teses), seguido da seleção dos documentos a serem analisados.

O levantamento de referências teve por finalidade buscar relações entre conceitos, características e ideias podendo unir dois ou mais temas. É constituída como uma parte essencial dos estudos, uma vez que é normalmente parte de uma abordagem teórica para depois verificar o que é visto (ALMEIDA, 2014).

Existe a necessidade de contextualização sobre os conceitos e temas referentes às cidades, sobre o município de Campina Grande e em especial da Avenida Floriano Peixoto. Para isto, foi imprescindível fazer uma análise bibliográfica a partir de distintas referências sobre o assunto.

B) Levantamento Estatístico documental:

O levantamento documental é realizado em fontes como: tabelas estatísticas, cartas, pareceres, fotografias, atas, relatórios, obras originais de qualquer natureza – pintura, escultura, desenho, notas, diários, projetos de lei, ofícios, discursos, mapas, testamentos, inventários, informativos, depoimentos orais e escritos, certidões, correspondência pessoal ou comercial, documentos informativos arquivados em repartições públicas, associações, igrejas, hospitais, sindicatos, etc. (SANTOS, 2000).

O levantamento documental é muito próximo da pesquisa bibliográfica. O elemento diferenciador está na natureza das fontes: a pesquisa bibliográfica remete para as contribuições de diferentes autores sobre o tema, atentando para as fontes secundárias, enquanto a pesquisa documental recorre a materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou seja, as fontes primárias. Essa é a principal diferença entre a pesquisa documental e pesquisa bibliográfica. No entanto, chamamos a atenção para o fato de que: "na pesquisa documental, o trabalho do pesquisador (a) requer uma análise mais cuidadosa, visto que os documentos não passaram antes por nenhum tratamento científico" (OLIVEIRA, 2007: 70).

O levantamento estatístico e documental teve por foco a busca em instituições como a STTP, que pudessem informar sobre os possíveis locais no qual ocorreu acidentes na Avenida e que com estas informações serviram de base para irmos ate o local para identificar os elementos da paisagem que possam contribuir para a ocorrência de um acidente no local.

O Levantamento estatístico e documental realizado na STTP (Superintendência de Trânsito e Transporte Público), precisamente ao Setor de Estatística e Levantamentos, foi realizado com base no FAT (Formulário de Acidentes de Trânsito) (anexo 3), o qual foi de extrema importância para iniciarmos uma breve análise espacial.

C) Análise das paisagens:

Em relação à análise da paisagem, a partir dos resultados obtidos junto ao levantamento estatístico e documental foi realizado um trabalho de campo na Avenida Floriano Peixoto para observar elementos que possam interferir negativamente no trânsito destes locais.

O estudo de campo serviu como uma contraposição as informações coletadas em gabinete, pois buscou-se observar como os fatos ocorrem no seu ambiente natural, sem o isolamento e controle de variáveis. Apesar de que permite interferências de causa-efeito nos eventos observados (ALMEIDA, 2014).

D) Elaboração de mapas de risco de acidentes:

Para a elaboração do mapa das áreas de maior vulnerabilidade aos acidentes de trânsito na Avenida Floriano Peixoto, utilizou-se um mapa georreferenciado, sendo incluído no seu banco de dados as seguintes informações: a) coordenadas geográficas; b) elemento da paisagem causador do risco; c) tipo de risco; d) Acidentes relatados no local (com vítimas fatais, com vítimas, sem vítimas).

A partir desta confrontação de informações foi possível identificar os locais em que ocorreu maior quantidade e/ou acidentes mais graves e seus potenciais elementos de risco na paisagem. Restando aos locais em que não se configuraram como uma paisagem do risco a possibilidade desses acidentes estarem relacionados a outros fatores.

CAPITULO IV

UMA GEOGRÁFICA ANÁLISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO NA AV. FLORIANO PEIXOTO

"Seja cauteloso no trânsito, pois além da sua vida existem mais vidas em jogo. Por isso seja paciente no trânsito para não ser paciente no hospital." (LIMA FILHO, J. E. B., 2016)

4.0 UM POUCO SOBRE O TRANSITO NA CIDADE DE CAMPINA GRANDE

A violência no trânsito de Campina Grande, que se demonstra a partir da quantidade de acidentes com ou sem vítimas tem sido alvo de atenção tanto pela população em geral, quanto pela mídia. E devido haver um esforço mundial no sentido de melhorar a mobilidade urbana, esse tema tem sido discutido também pelas instituições municipais, estaduais e federais, seja no setor técnico ou na Academia.

Segundo Walselfisz (2012), o acidente deve ser entendido como evento não intencional que produz danos e/ou ferimentos que podem levar à morte da pessoa acidentada. Contudo o acidente de trânsito é todo acidente com veículo acontecido na via pública. Via pública [via de trânsito] ou rua é a largura total entre dois limites de propriedade (ou outros limites) de todo terreno ou caminho aberto ao público, quer por direito quer por costume, para a circulação de pessoas ou de bens de um lugar para outro. Pista ou leito de rua é a parte da via pública que é preparada, conservada e habitualmente usada para o trânsito de veículos. Nas definições da OMS (2011), nos acidentes de trânsito são excluídos, do total de acidentes de transporte, acidentes por água e os acidentes de transporte aéreo ou espacial.

Pode-se perceber na tabela abaixo que Campina Grande passando por um aumento bastante significativo de sua frota veicular. Com o aumento desta frota que nos últimos anos vem aumento de forma significativa o número de acidentes, ao passar dos anos este numero de veículos vai continuar aumantando e também vai ocasionar um numero de acindente ainda maior do que temos em nossa cidade (tabela 1).

Tabela 01: Evolução da frota de veículos de Campina Grande de 2007 a 2013

PERIODO	AUTOMÓVEL	MOTOCICLETA	OUTROS	TOTAL
2007	49936	27246	6356	83538
2008	53630	32682	6703	93015
2009	57931	37324	7024	102279
2010	63770	41812	7428	113010
2011	69546	46136	8065	123747
2012	75260	49789	8466	133515
2013	80634	52710	8933	142277
CRESCIMENTO absoluto	**30698**	**25464**	**2577**	**58739**
CRESCIMENTO (%)	**61,5**	**93,5**	**40,5**	**70,3**

Fonte: DENATRAN, apud STTP, DETRAN, IBGE, 2013

No tocante ao levantamento estatístico e documental, foram realizados contatos com a STTP (Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos). De acordo com a afirmação desta instituição, as informações sobre os acidentes de trânsito em Campina Grande encontram-se dispersas, além disso, fragmentadas.

Pode-se inferir como está o trânsito de Campina Grande a partir das informações da STTP-CG. De acordo com a STTP (CAMPINA GRANDE, 2013), vemos que, tanto nos acidentes com vítimas quanto nos acidentes sem vítimas, os bairros do Centro e Catolé aparecem nas duas primeiras colocações. No entanto, nas demais colocações há uma alternância entre os bairros, por exemplo, o bairro da Liberdade ocupa a terceira colocação nos acidentes com vítimas, já nos acidentes sem vítimas, esse bairro vai para quarta colocação. O bairro de Bodocongó é outro exemplo, pois nos acidentes com vítimas ocupa a quarta colocação e nos acidentes sem vítimas cai para o sétimo lugar (quadro 02).

QUADRO 03: CATEGORIAS DE ACIDENTES POR BAIRRO

SEM VÍTIMA				COM VÍTIMA			
BAIRROS		N.	%	BAIRROS		N.	%
1°	**Centro**	**233**	**28,3**	**1°**	**Centro**	**300**	**13**
2°	**Catolé**	**88**	**10,7**	**2°**	**Catolé**	**226**	**9,8**
3°	**Prata**	**58**	**7,1**	**3°**	**Liberdade**	**151**	**6,5**
4°	**Liberdade**	**49**	**6,0**	**4°**	**Bodocongó**	**147**	**6,36**
5°	**São José**	**47**	**5,7**	**5°**	**Prata**	**113**	**4,9**
6°	Alto Branco	35	4,3	6°	Malvinas	92	4,0
7°	Bodocongó	31	3,8	7°	São José	83	3,60
8°	Centenário	29	3,5	8°	Cruzeiro	78	3,38
9°	José Pinheiro	26	3,2	9°	José Pinheiro	73	3,16
10°	Cruzeiro	14	1,7	10°	Centenário	72	3,12
OUTROS		211	25,7	**OUTROS**		474	42,18
TOTAL		821	100	**TOTAL**		2.309	100

Fonte: Campina grande (2013), Apud, LIMA FILHO, PEREIRA, 2015.

Em relação à localização e tipo de acidentes, podemos notar no quadro abaixo os bairros mais críticos com o dia da semana, a hora e o tipo de acidente (quadro 03):

QUADRO 04: BAIRROS MAIS CRÍTICOS EM ACIDENTES

Ranking	Bairros	N°	%	Hora	Dia semana	Principal tipo de acidente	%
1º	CENTRO	540	17,1	De 12 às 15h	2ª feira	1º - COL. LATERAL	(22,9%)
						2º - COL TRASEIRA	(21,1%)
						4º - ATROP. PEDESTRE	*(14%)*
2º	CATOLÉ	318	10,1	De 12 às 15h	5ª feira	1º - QUEDA DE MOTO	(25,4%)
						2º - COL. LATERAL	(24,3%)
						4º - ATROP. PEDESTRE	(14%)
3 º	LIBERDADE	202	6,4	De 12 às 15h	2ª feira	1º - COL. LATERAL	(26,7%)
						2º - QUEDA DE MOTO	(25,7%)
						4º - ATROP. PEDESTRE	(12,9%)
4º	BODOCONGÓ	178	5,6	De 15 às 18h	Sábado	1º - QUEDA DE MOTO	(47,2%)
						2º - COL TRASEIRA 3º - ATROP	(14,6%) (8,1%)
						PEDESTRE	
5º	PRATA	171	5,4	De 12 às 15h	6ª feira	1º - COL. LATERAL 2º - COL. TRASEIRA 5º - ATROP. PEDESTRE	(39,4%) (15,2%) (6,1%)

Fonte: STTP (2013, apud LIMA FILHO, PEREIRA, 2015).

Percebe-se no quadro acima que estes bairros são os mais violentos com relação a acidentes. Em 1° lugar foi o Centro com 17,1%. O dia que mais se destacou neste bairro foi a 2ª feira e os principais tipos de acidente foram consecutivamente: 1° colisão lateral, 2° colisão traseira e em destaque o 4° lugar com atropelamento pedestre. Em 2° lugar, o Bairro do Catolé com 10,1%. O dia que mais se destacou foi a 5ª feira e o tipo de acidente foi a Queda de Moto em 1° lugar, em 2° Colisão Traseira e o Atropelamento Pedestre com o 4° lugar.

Podemos ver que o centro e o Bairro do Catolé se destacam como os dois primeiros bairros que ocorrem mais acidentes. Verificamos também que nos cinco primeiros bairros se destacou o horário dos acidentes, que ocorreram no mesmo período (das 12 às 15 horas). De acordo com a STTP (2013), uma forma de podermos justificar esse horário é pelo fato de um

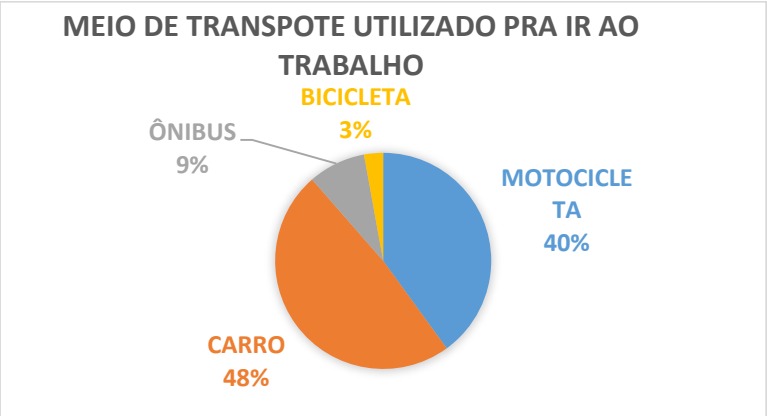
grande número de pessoas se deslocarem na mesma hora por estarem no período do horário do almoço e, no caso dos estudantes, por estarem terminando e iniciando as atividades escolares.

4.1 CONCEPÇÃO E VIVENCIA DOS TRABALHADORES DA STTP, SAMU E CPTRAN

A partir da aplicação formulários na pesquisa PIBIC (LIMA, FILHO e PEREIRA, 2015), que teve como objetivo entender como os funcionários da STTP, SAMU E CPTRAN, classificam o trânsito na cidade de Campina Grande, os mesmos apresentaram suas próprias dificuldades e entendimentos no cotidiano de vida e trabalho em relação ao trânsito de Campina Grande.

Para entender como esses funcionários vivenciam o transito além do trabalho, perguntamos aos mesmos qual o meio de transporte mais utilizado para ir ao trabalho. Segundo os sujeitos pesquisados, os meios de transportes que são mais utilizados são o carro e a motocicleta. Os mesmos não consideram o mais adequado por que utilizam o transporte individual não o coletivo, os mesmo afirmam que a motocicleta é o meio de transporte que mais causa acidentes no trânsito e as pessoas utilizam este transporte por questão de rapidez e agilidade para chegar ao trabalho, além dos custos ser mais baixos (Gráfico 1).

GRÁFICO 01: MEIO DE TRANSPORTE MAIS UTILIZADO PARA CHEGAR AO SEU TRABALHO



Fonte: Aplicação de formulários junto aos funcionários da STTP, SAMU e CPTRAN/ 2014. LIMA FILHO, PEREIRA, 2015.

Em relação à organização do trânsito, 57,14% dos respondentes descreveram o trânsito de Campina Grande como sendo desorganizado. Destes, os trabalhadores do SAMU são os que apresentam maior porcentagem de concordância em relação a essa opinião (quadro 04).

QUADRO 05: POSICIONAMENTO A CERCA DA ORGANIZAÇÃO DO TRÂNSITO SEGUNDO OS SUJEITOS PESQUISADOS EM CAMPINA GRANDE – PB

INSTITUI-ÇÃO	STTP		SAMU		CPTRAN		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
ORGANIZADO	7	46,67	5	33,33	3	60	15	42,86
DESORGANIZADO	8	53,33	10	66,67	2	40	20	57,14
TOTAL	15	100	15	100	5	100	35	100

Fonte: Aplicação de formulários junto aos funcionários da STTP, SAMU e CPTRAN/ 2014. Apud, LIMA FILHO, PEREIRA, 2015

Em relação aos fatores que mais influenciam na ocorrência de acidentes, 94,29% dos respondentes relatam que o segmento que mais influência na ocorrência de acidentes é a imprudência dos motoristas. Destes, os trabalhadores da STTP são os que têm maior concordância em relação a esta opinião.

QUADRO 06: SEGMENTOS QUE MAIS INFLUENCIAM NAS OCORRÊNCIAS DE ACIDENTES SEGUNDO OS SUJEITOS PESQUISADOS

INSTITUI-ÇÃO	STTP		SAMU		CPTRAN		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
TOTAL	15		15		5		35	
FALTA DE SINALIZAÇÃO	8	53,33	10	66,67	3	60	21	60
FALTA DE PUNIÇÃO	6	40,0	8	53,33	1	20	15	42,86
IMPRUDÊNCIA DOS MOTORISTAS	15	100	13	86,67	5	100	33	94,29
AUMENTO DA QUANT. DE MOTOS	4	26,67	5	33,33	1	20	10	28,57
AUMENTO DA QUANT. DE VEÍCULOS EM GERAL	12	80,0	7	46,67	1	20	20	57,14
		100	15	100	5	100	35	100

Fonte: Aplicação de formulários junto aos funcionários da STTP, SAMU e CPTRAN/ 2014. Apud, LIMA FILHO, PEREIRA, 2015.

Segundo os respondentes, o principal fator que influencia na ocorrência de acidentes é, sem dúvidas, a imprudência dos motoristas, visto que, quando o condutor está dentro de um veículo, ele pode ter em suas mãos a arma para a sua morte.

Nas questões relacionadas aos três locais mais perigosos em termos de tráfego de automóveis, notamos que a partir dos formulários aplicados, houve respostas em que foram evidenciadas ruas e avenidas, bairros e locais específicos (quadro 06).

QUADRO 07: LOCAIS MAIS PERIGOSOS SEGUNDO OS SUJEITOS PESQUISADOS

INSTITUIÇÃO	STTP		SAMU		CPTRAN		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
AV. FLORIANO PEIXOTO	8	53.33	14	93,3	5	100	27	77,14
AV. ALMIRANTE BARROSO			5	33.33	1	20	6	17,14
R. MACIEL PINHEIRO					4	80	4	11,42
R.ODOM BEZERRA			1	6,67	2	40	3	8,57
R. MARQUES DO HERVAL			7	46,67	1	20	8	28,85
BR. 230	1	6,67	10	66,67			11	31,42
AV. MANUEL TAVARES	2	13,33					2	5,71
AV.ASSIS CHATEAUBRIAND	6	40	1	6,67			7	20
AV.DINAMERICA			5	33,33			5	14,28
AV. SEVERINO CABRAL	2	13,33					2	5,71
R. TREZE DE MAIO			2	13,33			2	5,71
AV. ALMEIDA BARRETO	3	20					3	8,87
AV.ELPIDIO DE ALMEIDA			1	6,67			1	2,85
AV. VIGÁRIO CALIXTO	1	6,67					1	2,85
AV. BRASÍLIA	2	13,33					2	5,71
AV. CANAL	1	6,67					1	2,85
PERIFERIAS (PEDREGAL)	1	6.67	2	13,33			5	8,87
PRATA			1	6,67			1	2,85
CRUZ. VENÂNCIO NEIVA COM FLORIANO PEIXOTO	2	13,33	1	6,67			3	8,87
CRUZ. ODON BEZERRA COM GETÚLIO VARGAS	1	6,67					1	2,85
ROTATÓRIA DO VIADUTO	1	6,67	2	13,33			3	8,87
PROX. AO VIADUTO CASA GALIOTO	1	6,67					1	2,85
CRUZ. RODRIGUES ALVES COM ANTENOR NAVARRO	1	6,67					1	2,85
CRUZ. R. SEBASTIÃO DONATO COM OTACÍLO ALBUQUERQUE			1	6,67			1	2,85
ROTATÓRIA DO INSS (CATOLÉ)	1	6,67	1	6,67			3	8,87
SINAL DO NAZÁRIO			1	6,67			1	2,85
PONTO DO REM REIS (IDEAL)			1	6,67			1	2,85
ASSIS CHATEAUBRIAND COM ODON BEZERRA			2	13,33			2	5,71
CONTORNO DA JUSCELINO KUBTHECK COM ALMIRANTE BARROSO			1	6,67			1	2,85
TOTAL	15	100	15	100	4	100	35	100

Fonte: Aplicação de formulários junto aos funcionários da STTP, SAMU e CPTRAN,LIMA FILHO, PEREIRA, 2015.

Com isso, podemos perceber em destaque que a Avenida Floriano Peixoto foi a mais evidenciada em relação ao local mais perigoso a acidentes em Campina Grande com 77,14% dos respondentes, como também foi evidenciado pelos dados da STTP no relatório de acidentologia de 2013, porcentagem que sofreu aumento significativo até 2015. Isso pode ser explicado devido esta avenida atravessar quase toda a cidade de Campina Grande.

Segundo os respondentes, cada local específico tem sua causa para ocorrer determinado acidente, mas precisa de investimento e investigação desde a engenharia à fiscalização, à sinalização e também a conscientização Também é necessário que divulguem mais o número de acidentes que ocorrem em Campina Grande por ano.

Em relação às necessidades no trânsito de Campina Grande, observamos, a partir dos formulários aplicados com os funcionários da STTP, SAMU, CPTRAN, que o trânsito de Campina Grande tem vários tipos de necessidades, dentre eles, o principal seria a necessidade de reestruturação (Quadro07).

QUADRO 08: NECESSIDADES NO TRÂNSITO DE CAMPINA GRANDE - PB

INSTITUIÇÃO	STTP		SAMU		CPTRAN		TOTAL	
	N	%	N	%	N	%	N	%
NECESSITA DE SINALIZAÇÃO	-		7	46,67	5	100	12	34,28
NECESSITA DE AÇÕES DE REESTRUTURAÇÃO	14	93,33	9	60	-	-	23	65,71
IMPOSSIBILITA A CIRCULAÇÃO	1	6,67	2	13,33	-	-	3	8,57
OUTRAS	1	6,67	1	6,67	1	6,67	3	8,57
TOTAL	15	100	15	100	5	100	35	100

Fonte: Aplicação de formulários junto aos funcionários da STTP, SAMU e CPTRAN/ 2014. Apud, LIMA FILHO, PEREIRA, 2015.

Além da necessidade de reestruturação, há a falta de sinalização, que impossibilita a circulação em vários horários e também a necessidade de outros investimentos para a melhoria do trânsito na cidade, como investimento em transportes públicos, em corredores de ônibus e investimento nos 1° e no 2° anel viário. Também foi sugerido a criação de mais leis de punição para motoristas imprudentes.

Portanto a partir das respostas dos entrevistados na pesquisa PIBIC o trânsito de Campina Grande, em relação à sinalização é relativamente bom. Portanto, necessitam de alguns investimentos em locais específicos e também nos sinais ou placas de orientação.

Quanto à fiscalização, ainda é deficiente, visto que, ao passarmos pelas ruas de Campina Grande, não nos deparamos com muitos fiscais realizando fiscalização efetivamente.

Em relação ao planejamento, os sujeitos pesquisados afirmam que ainda temos um planejamento de trânsito relativamente deficiente, visto que estudos para os seus melhoramentos já estão sendo preparados, seja para longo e curto prazo.

Sobre a educação no trânsito, os órgãos responsáveis trabalham com campanhas educativas tanto em escolas como com os condutores de veículos em geral, para que criem conscientização sobre os riscos que eles correm com a falta dela. Em relação ao estado de conservação das vias públicas de Campina Grande, assim como as de todo o Brasil, necessitam de melhorias por terem muitos buracos e com isso podem ocasionar vários tipos de acidentes, transformando assim essas ruas e avenidas em verdadeiros corredores da morte.

A cidade apresenta um índice de 289 acidentes a cada 10 mil veículos e estima-se que ocorra mais de 11 acidentes por dia. Contata-se que no ano 2013, 26,2% dos acidentes foram sem vítimas e a maioria, 73,8% tiveram vítimas, ou seja, deixaram pessoas feridas, podendo chegar a óbito.

Segundo pesquisa realizada em 2013 junto a STTP, CPTran e SAMU, constatou-se uma estimativa de que 685 mulheres com idade média de 35 anos se envolveram em acidentes de trânsito no ano de 2013 o que representa 1/5 ou 22% dos motoristas que se envolvem nestes acidentes, logo, estima-se que de cada 10 acidentes ocorridos em Campina Grande, em pelo menos dois tem uma mulher ao volante. Quanto aos acidentes com homens no volante, estes têm idade média de 36 anos e representam 78% dos acidentes quanto ao gênero das vítimas dos acidentes, observa-se que a maioria são homens (74%) com idade média de 31 anos.

4.2 OS ACIDENTES DE TRÂNSITO E A AVENIDA

Maior via/ avenida da cidade de Campina Grande, a Av. Mal. Floriano Peixoto atravessa a princípio, 09 bairros (Castelo Branco, Santo Antônio, Centro, Prata, São José, Centenário, Santa Rosa, Dinamérica, Malvinas) segundo o mapa de Maio de 2004 da Prefeitura Municipal de C. Grande, baseado na Lei de divisão N° 1.542 de 1987 (CAMPINA GRANDE, 1987). Sendo está uma Lei Municipal antiga podemos inferir na análise da paisagem de áreas não estabelecidas nessa lei, foram (des) ocupadas ou transformadas

principalmente nos bairros periféricos do Castelo Branco e das Malvinas onde houve alargamento, prolongamentos e etc (DECRETO Nº 26. 087, DE 26 DE JULHO DE 2005).

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

Quadro 09: RANKING DOS PRINCIPAIS CORREDORES 2013 A 2015 EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Corredor / Posição no ranking / nº de acidentes / % em relação ao total				
Corredores	**Ranking (2013)**	**Ranking (2014)**	**Ranking (2015)**	**Variação % (2014 / 2015)**
1 -Floriano Peixoto:	**1º lugar** – 359 Acid. -8,4%	1º lugar – 371 Acid. – 8,4%	**1º Floriano Peixoto:**(374 Acidentes – 8,3%)	**+0,8%**
2 - Assis Chateaubriand:	**2º lugar** – 201 Acid. – 4,7%	3º ligar – 185 Acid. – 4,2%	**2º Assis Chateaubriand**: (206 Acidentes. -4,6%)	**+11,4%**
3 - Br 230:	**4º lugar** - 120 Acid. – 2,8%	2º lugar - 211 Acid. - 4,8%	**3º Br 230:**(185 Acidentes. – 4,1%)	**-12,8%**
4 - Almirante Barroso:	**3º lugar** - 175 Acid. - 4,1%	4º lugar – 158 Acid. – 3,6%	**4º Almirante Barroso**: (178 Acidentes. – 4,0%)	**+12,7%**
5 - Vigário Calixto:	**5º lugar** – 118 Acid- 2,8%	8º lugar – 75 Acid. – 1,7%	**5º Vigário Calixto:** (114 Acidentes. - 2,5%)	**+52,0%**
6 - Elpídio de Almeida:	**11º lugar** - 64 Acid. – 1,5%	7º lugar – 84 Acid. – 1,9%	**6º Elpídio de Almeida:** (77 Acidentes. – 1,7%)	**-8,3%**
7 - Aprígio Veloso:	**6º lugar** - 98 Acid. – 2,1%	11º lugar – 59 Acid. – 1,3%	**6º Aprígio Veloso:** (77 Acidentes. – 1,7%)	**+[4]30,5%**
8 - Juscelino Kubitschek:	**10º lugar** – 69 Acid. – 1,6%	9º lugar – 71 Acid. – 1,6%	**7º Juscelino Kubitschek:** (73 Acidentes. - 1,6%)	**+2,8%**
9 - Severino Bezerra Cabral:	**8º lugar** -78 Acid. - 1,7%	5º lugar – 116 Acid. – 2,6%	**7º Severino Bezerra Cabral:** (73 Acidentes. – 1,6%)	**-37,1%**
10 - Francisco Lopes de Almeida:	**7º lugar** – 88 Acid. – 2,1%	10º lugar - 68 Acid. – 1,5%	**8º Francisco Lopes de Almeida:** (65 Acidentes. - 1,4%)	**-4,4%**
11 - Manoel Tavares:	**9º lugar** – 72Acid. – 1,7%	16º lugar – 44 Acid. – 1,0%	**8º Manoel Tavares:** (65 Acidentes. – 1,4%)	**+47,7%**
Total	**Total de acidentes 4.264** (estimado)	**Total de acidentes 4.438**	**Total de acidentes 4.483**	**+1,03%**

Fonte: STTP Parcerias (CPTran, SAMU, CENTRAL DE POLICIA CIVIL E NUMOL) 2015

Podemos ver com o quadro acima que a Avenida Floriano Peixoto nos últimos três anos sofreu um aumento significativo de acidentes ocupando sempre a primeira posição entre corredores que mais registraram acidentes na cidade de Campina Grande- PB. Verificamos

+Representa aumento no número de acidente na comparação entre 2014 e 2015.
-Representa redução dos acidentes.

também o horário em que frequentemente ocorrem os acidentes de trânsito entre as 12 e 18h. Poderíamos novamente justificar o número de acidentes nesse período por ser um horário de almoço, termino e início das atividades escolares da manhã e tarde, onde há um grande número de pessoas se deslocando.

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

Quadro 10: CARACTERIZAÇÃO E PREVALÊNCIA NA FLORIANO PEIXOTO.

Pontos críticos:	**Tipo de acidentes:**	**Categoria dos acidentes**	**Dia da semana**	**Severidade**	**Tipo de veículo**	**Nº de vítimas**	**Custo Social**
Viaduto; Floriano Peixoto x Almeida Barreto; Floriano x Eng. Lourival de Andrade; Floriano com Venâncio Neiva. Maxxi Supermercado	Colisão lateral – 122 32,6% Colisão traseira – 55 14,7%	213 (57%) com vitima 6 fatal	Terça 62 (16,6%) seguido de sexta feira 61(16,3%)	50% com feridos não pedestres.	Automóvel (45%) seguido de motocicletas (34,9%)	218 pessoas	R$23.445.062

Fonte: STTP Parcerias (CPTRAN, SAMU, CENTRAL DE POLICIA CIVIL E NUMOL), 2016

Algo relevante a ser destacado é a incidência de graves acidentes no trecho final da Avenida destacada, onde é o entroncamento com a BR 230, bastante conhecido pelos profissionais de saúde, como a "Alça da Morte" fazendo o paralelo a Alça Sudoeste.

A imprensa Paraibana frequentemente noticia graves acidentes na Alça sudoeste, principalmente ao final da Av. Floriano Peixoto no cruzamento com a BR. 230. (anexos 4,5,6).

4.3 AS PAISAGENS DE RISCOS E A AVENIDA.

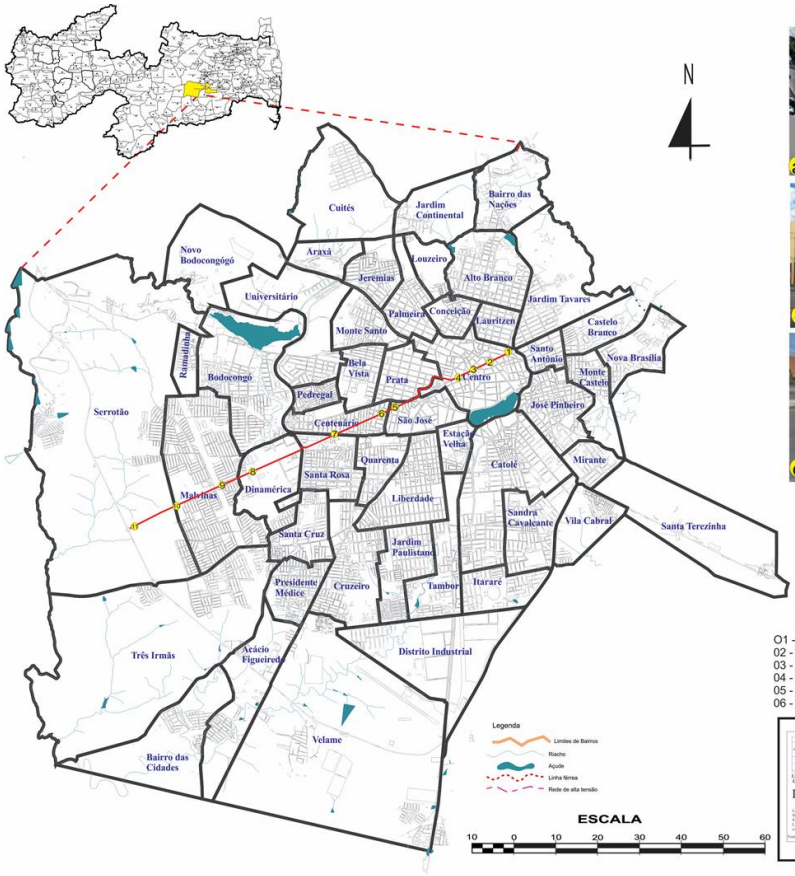
O risco ou paisagem do risco pode ser entendido como uma construção social em que uma pessoa ou grupo percebe um perigo possível, que pode ser previsível a depender de

ocorrências anteriores ou de um conjunto de fatores que indiquem uma possibilidade de ocorrência de um perigo (VEYRET & RICHEMONT, 2007, apud Pereira 2010).

De acordo com os dados coletados junto a STTP, a avenida ocupa o 1° lugar no ranking das avenidas mais propicia há acidentes de transito na cidade. A partir disso evidenciamos 11 pontos de risco que os condutores de veículos e pedestres podem presenciar em torno desta avenida a partir do mapa abaixo:

Estes pontos são: saída do Viaduto Elpídio de almeida próximo as lojas Verona, em frente a Catedral Nossa Senhora da Conceição, Cruz Av. Floriano Peixoto com Venâncio Neiva, Cruz em frente às Damas, Prox. ao Hosp. Da criança, Prox. ao Hosp. Amônio Targino, Cruz. Posto São Luiz, Em frente ao Maxxi Atacado, Rotatória das Malvinas, Prox. Ao Hospital de Trauma, Prox.ao Cond. Serraville. Os pontos poderão ser visualizados no mapa a seguir.

Os trechos mais perigosos de acidentes na avenida são respectivamente o centro da cidade e também próximo à alça sudoeste, visto que nestes locais foram evidenciados nos últimos anos muitos acidentes registrados com vitimas ou sem vitimas e até vítimas fatais no trânsito nas proximidades do Hospital de Trauma, Supermercado Max e Hospital Antônio Targino, trechos que os condutores desenvolvem altas velocidades e consequentemente contribui para os acidentes de trânsito, já na área central estão mais propícios os atropelamentos nas proximidades da Prefeitura Municipal e que a maioria destes atropelamentos ocorreram a menos de 40 metros da faixa, e também muitos acidentes envolvendo motocicletas.



a) Risco de acidentes por colisão lateral na rotatória do viaduto
b) Risco de acidentes com atropelamento de pedestres em frente a catedral
c) Risco de acidentes com atropelamento de pedestres (Cruz. AV. Floriano Peixoto com R. venâncio Neiva)
d)Risco de acidente com atropelamento de pedestres (Cruz. em frente as DAMAS)
e) Atropelamento de pedestre por falta de sinalização (Em frente ao Maxxi Atacado)
f) Risco de acidente com atropelamento e capotagem por falta de lombada eletrônica (prox. ao Hospital de Traumas)

O1 - Rotatória do viaduto Elpídio de Almeida
02 - Em frente a Catedral Nossa Sra da Conceição
03 - Cruz. Av. Floriano com Rua Venâncio Neiva
04 - Cruz em Frente as Damas
05 - Prox. ao Hospital da criança
06 - Prox. ao Hospital Antônio Targino
07 - Cruz. Posto São Luiz
08 - em Frente ao Maxxi Atacado
09- Rotatória das Malvinas
10- Prox. ao Hospital de Traumas-CG
11- Prox. ao Condomínio Serraville

O desrespeito à sinalização e às normas de trânsito são fatores que continuam contribuindo para os acidentes em Campina Grande. Nos últimos três anos, de 2013 até o final do ano passado, foram 13.186, e o principal corredor da cidade, a Avenida Floriano Peixoto, é a via que concentra a maior parte dessas ocorrências (CAMPINA GRANDE 2015).

No período citado, foram 1.104 acidentes na Floriano Peixoto, sendo que 374 deles ocorreram somente em 2015. Os dados foram compilados pelo setor de estatística da Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos (STTP), e congrega também informações do Corpo de Bombeiros, das Polícias e do Serviço de Atendimento Móvel (Samu), (CAMPINA GRANDE 2015).

Para a avenida que lidera as ocorrências, a Floriano Peixoto, as mudanças começaram no mês de março do presente ano, sendo efetivado no mês de abril, em que todos devem cumprir com as novas normas. Conforme a STTP, será realizada uma grande ação de sinalização, definindo o corredor exclusivo para ônibus, no trecho que vai do viaduto, no Centro, até o terminal de integração. A faixa direita será exclusiva dos ônibus, a faixa esquerda para os carros e a faixa intermediária será destinada preferencialmente ao transporte público. Como podemos ver na figura abaixo:

FIGURA 02: NOVO CONCEITO DE VIA NA AV. FLORIANO PEIXOTO- 2016

Fonte: Campina Grande, 2016 disponível em: http://sttpcg.com.br/ acesso em 10 de abril de 2016

Este novo conceito de via tem por finalidade reduzir principalmente o numero alarmante de acidentes de trânsito que ocorreram na Avenida Floriano Peixoto nos últimos três anos, além destas faixas exclusivas estão sendo implantadas novas placas de trânsito, pinturas das faixas de pedestres objetivando alertar tanto os pedestres quanto os condutores de veículos automotores, mais isso ainda não pode ser visto em toda a avenida apenas na parte central, pois, foi o trecho onde mais ocorreram acidentes nos últimos anos. Ainda segundo a STTP as ações para reduzir o número de acidentes de trânsito, provocados muitas vezes pelo excesso de velocidade dos condutores, está à implantação das lombadas eletrônicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através das etapas da pesquisa e dos resultados por intermédio do levantamento estatístico e documental, e da atividade de campo, bem como as implicações da pesquisa anterior sobre os acidentes de trânsito em bairros de campina Grande, foi possível identificar que não só campina grande sofre com estes acidentes mais sim todo o Brasil, pois suas vias públicas são mal projetadas, mal conservadas e mal sinalizadas. Em alguns casos pode ser chamado de caminhos para a morte como, por exemplo, o trecho da Avenida Floriano Peixoto localizada próxima à alça sudoeste.

Considera-se que são problemas de fácil solução, pode-se fazer o alongamento das esquinas, e das calçadas para a circulação dos pedestres, melhorar a sinalização e a engenharia de transito.

Algumas medidas preventivas podem ser tomadas para que se diminua o número alarmante de acidentes nesta avenida, juntamente com a conscientização sobre as necessidades de melhorias na qualidade do trânsito e a reeducação dos condutores não só de Campina Grande, mas de todo o país. Campanhas educacionais que promovam

comportamento adequado na direção de veículos são necessárias, maior fiscalização com os condutores que ingerem bebidas alcoólicas, ultrapassagem sempre pela esquerda, atendimento dos limites de velocidades estabelecidos para cada rua e avenida, o uso de capacete e a atenção à via principal e à faixa de pedestre. Os descumprimentos das leis de trânsito que estão causando vários acidentes, portanto é necessária uma fiscalização cotidiana para a criação de uma cultura de responsabilidades na direção de veículos.

A educação para o trânsito pode ser definida como uma ação para desenvolver, no ser humano, capacidades de uso e participação consciente do espaço público, uma vez que à circular em vias públicas, os indivíduos estabelecem relações sociais, compartilham espações e fazem opções de circulação que interferem direta ou indiretamente na sua qualidade de vida daqueles com que convivem nesse espaço. Educar no trânsito possibilita intervir nessa cituação procurando desenvolver ações geradoras de melhor qualidade de vida e mais segurança, com atitudes cooperativas no trânsito, pois um ambiente educacional antes de mais nada deve propiciar a confrontação de pontos de vista divergentes de concepções diferenciadas a respeito de uma mesma situação ou tarefa.

E preciso compreendermos que a educação não serve só a sociedade mas, principalmente a mudança social.

Os Acidentes de Trânsito são um grave problema de saúde pública no mundo, sendo relacionados a mais de um milhão de óbitos a cada ano e responsáveis por mais de 50 milhões de vítimas com lesões e traumas. Em sua maioria, as vítimas são pedestres, ciclistas e motociclistas, as pessoas mais vulneráveis a esse tipo de acidente. O quadro atual de superlotação dos hospitais devido aos acidentes de trânsito revela a necessidade de um estudo aprofundado, não cabendo aumentar gastos mais gerencia-los como e onde essa verba é investida

Quanto à possibilidade de pesquisas futuras, percebe-se que este tema é de grande importância para a saúde pública uma vez que está entre as principais causas de morte por causas externas e alguns elementos da paisagem como uma sinalização, uma maior visibilidade no local poderia ser importante para reduzir a quantidade de acidentes com ou sem vítimas. Também percebemos que há tanto problema com o poder público, devido à falta de verba e/ou fiscalização para melhorar o trânsito, quanto da população envolvida, seja como condutor ou pedestre, ao cometer várias ações que podem comprometer seriamente a saúde das pessoas.

REFERÊNCIAS

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

ARAUJO, Adriano, SOUZA, Emanuel. **Retalhos Historicos de Campina Grande Serviço de Utilidade Pública -** Lei Municipal nº 5096/2011 de 24 de Novembro de 2011**,** disponível em: http://cgretalhos.blogspot.com.br/ acesso em 15 de Março de 2016;

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

BRASIL**. Censo Demográfico- População estimada**, Rio de Janeiro; IBGE. 2015

BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria MS/GM n.o 737 de 16/05/01. **Política nacionalde redução da morbimortalidade por acidentes e violências**. *Diário Oficial da União*,Brasília, n. 96, Seção 1E, 18 maio, 2001

CABRA FILHO, Severino, A cidade desejada: Campina Grande, imagens e historias. In: **Cultura e Cidades**, ANDRADE, Joel Carlos de Sousa, ET, AL,Org. 1° ed; Edufcg; Campina Grande 2009

CARVALHO, Marcia Siqueira. Kobayashi, Carolina Rodrigues. Violência Urbana: Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas na cidade de Londrina (PR), In:**Revi. Geografia de Londrina**, vol. 20; n° 3; Pag. 171-190, Set-Dez. 2011.

CÂMARA, Epaminondas, **Alicerces de Campina Grande**. Oficina Gráfica da Livraria Moderna, 1943.

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

CAMPINA GRANDE. **Análise dos Acidentes dos principais corredores - 2015**. Campina Grande: 2015: Superintendência de Trânsito e Transporte Público (Divisão Estatística da STTP).

CAMPINA GRANDE (Prefeitura Municipal), SEPLAN*. *Mapa Urbano*. Lei da divisão de bairros, baseado na Lei N° 1.542/ 87 de 06/05/1987.

CONFALONIERI, Ulisses E. C. Saúde na Amazônia: um modelo conceitual para a análise de paisagens e doenças. **Estudos Avançados**. V. 19, n. 53. 2005. Disponível em www.scielo.br. Acesso em 10 de junho de 2015.

DUPUY, Gabriel.**O Automóvel e a cidade**, Lisboa, Instituto Piaget, 2007.

EUFRÁSIO. Marcelo Alves Pereira. **História do direito e da violência:** recortes de uma abordagem interdisciplinar. Campina Grande: Eduep, 2009. 176p.

FIGUEIREDO, N.M.A. **Método e metodologia na pesquisa científica**. 2a ed. São Caetano do Sul, São Paulo, Yendis Editora, 2007.

FLICK, U. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3. Ed. Tradução de Joice Elias Costa. Porto Alegre: Artmed, 2009. 405 p. Título original: Qualitative Sozial forscchung

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

HOLANDA; Aurélio Buarque de. **Dicionário da língua portuguesa**. 5. ed. Curitiba: Positivo, 2008. 2222 p.

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

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. São Paulo: Hucitec, 2004.

_____*;* ASSIS, Simone Gonçalves de*; SOUZA*, Edinilsa Ramos de (org). **Avaliação por Triangulação de métodos: abordagem de programas sociais.** Rio de Janeiro: Fiocruz, 2005. p.93

METZGER, Jean Paul. O que é ecologia de paisagens. In: **Biota Neotropica**,v1 (n1) BN007, 2001

Organização Mundial da Saúde**. Informe mundial sobre prevenção dos traumatismos causados pelo trânsito,** Genebra: OMS; 2004. [Acesso em 15 de março de 20015]. Disponível em http://www.who.int.

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

PIMENTEL, Cristino. **Abrindo o livro do passado. Campina Grande**: Editora Teone, 1956, p. 57-62.

RIBEIRO, Enivaldo; **Enivaldo Ribeiro**: Adiministração como prefeito de campina grande, disponível em http://enivaldoribeiro.com/category/prefeito/ acesso em 10 de Maio de 16.

SANTOS. Sâmara I. **Mapeamento da violência urbana em Campina Grande-PB**. UFCG, 2011.(relatório)

SANTOS, Antônio Raimundo dos. **Metodologia Científica**: a construção do conhecimento. 3. edDP&A. Rio de Janeiro, 2000.

SILVEIRA, Andréa Maria. A prevenção dos homicídios**:** desafio para a segurança pública. In. BEATO, C. **Compreendendo e avaliando projetos de segurança pública**. Belo Horizonte: UFMG, 2008. 219p. P. 119-166.

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

SOUSA, Fábio Gutemberg Bezerra de;Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945),In**: Rev. Bras**. **Hist**. vol. 23 n°.46. São Paulo 2003.

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

VICTORIA, Ceres Gomes; KANAUTH, Daniela Riva; HASSEM, Maria Nazareth Agra. **Pesquisa Qualitativa em Saúde**: introdução ao tema. Porto Alegre: Tomo, 2000.0136p.

WAISELFISZ, JulioJacobo**. Mapa da Violência 2012**: Os novos padrões da violência homicida no Brasil. São Paulo, Instituto Sangari, 2012 (Caderno complementar 2 – acidentes de transito)

WAISELFISZ, JulioJacobo. **Mapa da Violência 2013:** Os novos padrões da violência homicida no Brasil. São Paulo, Instituto Sangari, 2013 (Caderno complementar 2 – acidentes de transito).

WHO (World Health Organization), 1976

ANEXOS

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
CENTRO DE HUMANIDADES – CH
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA – UAG
PRÓ SAÚDE GEO

PESQUISA: **A GEOGRAFIA APLICADA A OBSERVAÇÕES DAS PAISAGENS DE RISCO: UMA ANALISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO**

TÓPICO GUIA

1. Independentemente do gasto com o meio de transporte, você considera que o meio que utiliza é o mais adequado para chegar ao trabalho? Por que?
2. Quanto tempo você gasta para chegar ao trabalho e como é o trânsito de sua casa ao trabalho?
3. Você poderia relatar sobre a qualidade do trânsito a partir dos aspectos a seguir:
    - Sinalização
    - Fiscalização
    - Planejamento
    - Educação no trânsito
    - Estado de conservação de vias públicas

4. Quais os principais fatores que mais influenciam na ocorrência de acidentes para você?
5. Em relação aos locais mais perigosos relatados nos questionários quais as razões para ocorrerem estes acidentes?
6. Que atitudes seriam importantes para a real melhoria do trânsito em Campina Grande?

Data: ___/_____/2015

Universidade Federal de Campina Grande

Centro de Humanidades

Unidade Acadêmica de Geografia

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Modelo padrão

ESTUDO: **A GEOGRAFIA APLICADA A OBSERVAÇÕES DAS PAISAGENS DE RISCO: UMA ANALISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO**

Você está sendo convidado (a) a participar do projeto de pesquisa acima citado. O documento abaixo contém todas as informações necessárias sobre a pesquisa que estamos fazendo. Sua colaboração neste estudo será de muita importância para nós, mas se desistir a qualquer momento, isso não causará nenhum prejuízo a você.

Eu, _____, profissão _____, residente e domiciliado na _____ _____, portador da cédula de identidade (RG) _____, e inscrito no CPF/MF _____, nascido (a) em _____/_____/_____, abaixo assinado (a), concordo de livre e espontânea vontade em participar como voluntário (a) do estudo "A GEOGRAFIA APLICADA A OBSERVAÇÕES DAS PAISAGENS DE RISCO: UMA ANALISE DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO". Declaro que obtive todas as informações necessárias, bem como todos os eventuais esclarecimentos quanto às dúvidas por mim apresentadas.

Estou ciente que:

I) A minha participação neste projeto contribuirá para que possa identificar locais de maior ocorrências de acidentes de transito como também elementos da paisagem urbana que eventualmente possam estar contribuindo para esse aumento de acidentes em bairros de Campina Grande-PB.

II) A participação neste projeto não tem objetivo de denegrir minha imagem sendo o destino das informações por mim fornecido utilizado para fins acadêmicos como publicações e apresentações em eventos científicos;

III) Estou ciente do procedimento metodológico adotado nesta pesquisa e, em caso de dúvidas quanto a finalidade do mesmo, tenho todo o direito e autonomia de não autorizar o uso das informações fornecidas;

IV) Tenho a liberdade de desistir ou de interromper a colaboração neste estudo no momento em que desejar, sem necessidade de qualquer explicação;

V) A desistência não causará nenhum prejuízo à minha saúde ou bem estar físico;

VI) Os resultados obtidos durante este ensaio serão mantidos em sigilo, mas concordo que sejam divulgados em atividades científicas, desde que meus dados pessoais não sejam mencionados, exceto quando for por mim devidamente autorizado;

VII) Caso eu desejar, poderei pessoalmente tomar conhecimento dos resultados ao final desta pesquisa através de arquivo digital fornecido pelo pesquisador.

( ) Desejo conhecer os resultados desta pesquisa.

( ) Não desejo conhecer os resultados desta pesquisa.

VIII) Autorizo o uso de gravador na condição do áudio ou a transcrição do conteúdo não seja utilizado para finalidades que não sejam acadêmicas, exceto quando o pesquisador solicitar a minha aprovação pessoal;

IX) Com relação a captura de imagem através de máquina fotográfica ou outro instrumento similar:

( ) Não autorizo

( ) Autorizo na condição de que o material utilizado seja normatizado segundo as orientações da ABNT e que não exista indicação do meu nome, excerto quando for por mim devidamente

permitido;

( ) Autorizo sem restrinções

XI Caso me sinta prejudicado (a) por participar desta pesquisa, poderei recorrer ao CEP/HUAC, do Comitê de Ética em Pesquisas em Seres Humanos do Hospital Universitário Alcides Carneiro, ao Conselho Regional de Medicina da Paraíba e a Delegacia Regional de Campina Grande.

Campina grande-PB, de 2015.

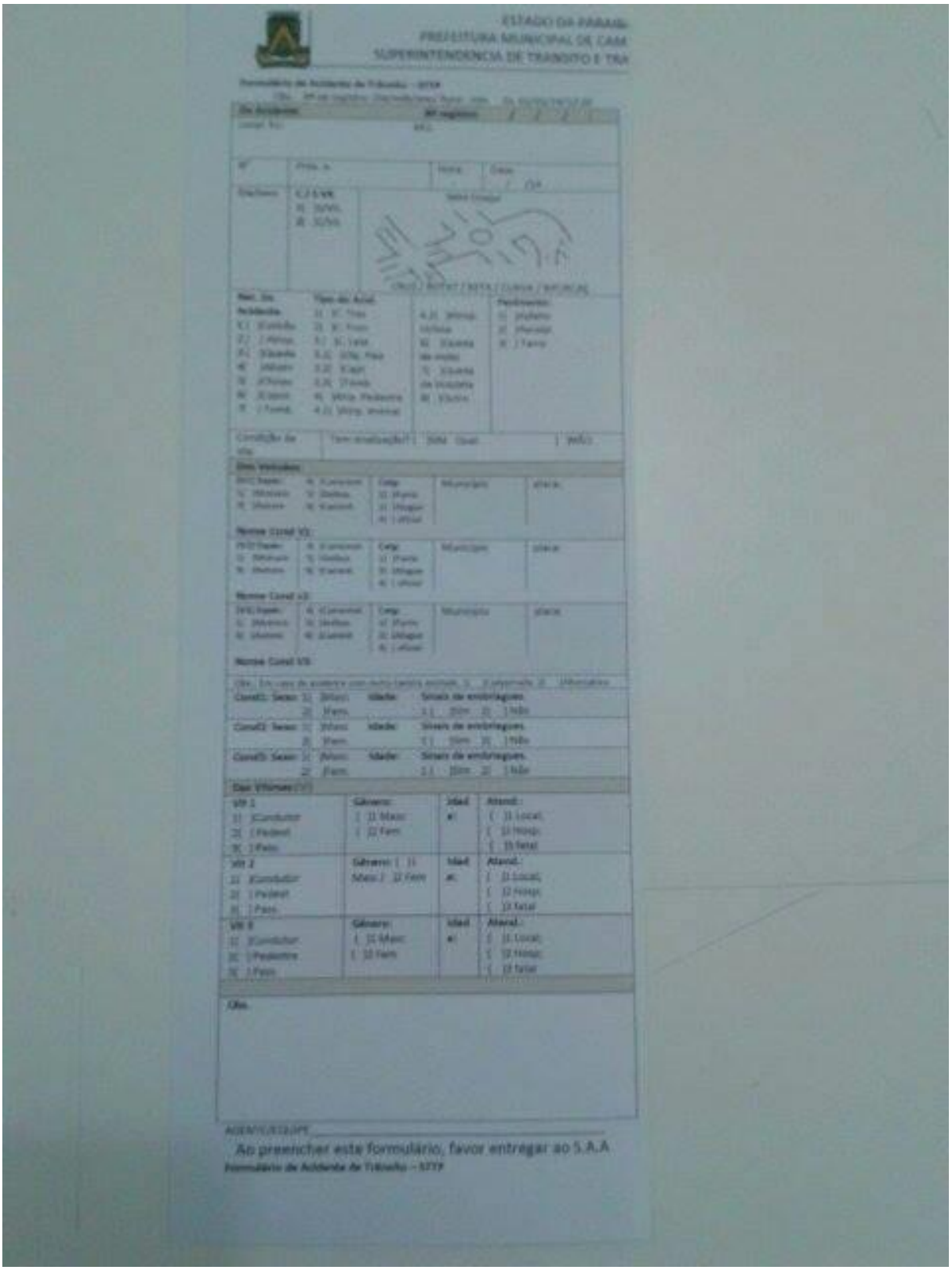
( ) Sujeito pesquisado:.....

Responsável pelo Projeto: _____

Prof. Dra. Martha Priscila Bezerra Pereira, geografa, Matricula (SIAPE: 1.770.617)

Rua: Aprígio Veloso, 882 – Bairro Universitário – CEP: 58429900 – Campina Grande-PB

Telefone do pesquisador responsável para contato: 83. 2101-1796



ESTADO DA PARAÍB
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAM
SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRA

Formulário de Acidente de Trânsito - STTP

Ao preencher este formulário, favor entregar ao S.A.A

Formulário de Acidente de Trânsito – STTP

ALGUMAS REPORTAGENS SOBRE ACIDENTES NA AVENIDA FLORIANO PEIXOTO NOS ULTIMOS ANOS

Fonte: blog Renato Diniz acidente com jovem de 16 anos na Avenida Floriano Peixoto disponível em: http://www.renatodiniz.com Acesso em: 15 de fevereiro de 2016, ás 15: 00 h.

Fonte: Ingá Cidadão Capotagem na Avenida Floriano Peixoto disponível em: http://inga-cidadao.com/policial/campina-grande-capotagem-na-avenida-floriano-peixoto Acesso em 15 de fevereiro de 2016, ás 15: 00 h.

Fonte: g1.globo.com floriano peixoto concentra mais acidentes em campina grande no ano de 2013 disponivel em: http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2013/11/av-floriano-peixoto-concentra-acidentes-em-campina-grande.html