



**UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – UFAM
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA – PROPESP
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SERVIÇO SOCIAL
E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA - PPGSS**



**POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM
MANAUS: dos números à prevenção**

Mestranda: Thalita Renata Oliveira das Neves Guedes

Orientadora: Márcia Perales Mendes Silva

**MANAUS – AM
2016**

THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES GUEDES

**POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM
MANAUS: dos números à prevenção**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, como exigência final para obtenção do título de mestre.

Orientadora: Profa. Dra. Márcia Perales Mendes Silva

**MANAUS – AM
2016**

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

G924p GUEDES, Thalita Renata Oliveira das Neves
Política Pública de Segurança no Trânsito em Manaus : dos
números à prevenção! / Thalita Renata Oliveira das Neves
GUEDES. 2016
146 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Márcia Perales Mendes Silva
Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade Federal
do Amazonas.

1. Espaço urbano. 2. Violência no Trânsito. 3. Política Pública de
Segurança no Trânsito. 4. Intersetorialidade. I. Silva, Márcia
Perales Mendes II. Universidade Federal do Amazonas III. Título



ATA DE DEFESA PÚBLICA DE DISSERTAÇÃO

Aos quinze dias do mês de agosto do ano de dois mil e dezesseis, às quinze horas, no miniauditório da PROGESP - REITORIA da Universidade Federal do Amazonas, situado na Av. General Rodrigo Octavio Jordão Ramos, 3000, Campus/Setor Norte, nesta Capital, ocorreu a sessão pública de defesa de dissertação de mestrado intitulada "**POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO-DOS NÚMEROS À PREVENÇÃO**", apresentada pela mestranda **Thalita Renata Oliveira das Neves**, matrícula nº 2140268, que concluiu todos os pré-requisitos exigidos para a obtenção do título de Mestre em Serviço Social, conforme estabelece os Artigos 44 e 45 do regimento interno do Curso. Os trabalhos foram instalados pela Profª. Drª. Márcia Perales Mendes Silva – UFAM, Presidente da Banca Examinadora, que foi constituída pelos membros Prof. Dr. Rodrigo Tobias Sousa Lima – FIOCRUZ e Profª. Drª. Amélia Regina Batista Nogueira – UFAM. A Banca Examinadora, tendo decidido aceitar a dissertação, passou à arguição pública do mestrando. Encerrados os trabalhos, os examinadores expressaram o seguinte parecer:

Aprovado

Reprovado

Parecer Final:

Profª. Drª. Márcia Perales Mendes Silva (Presidente)
CPF/MF 214 061 902 00

Prof. Dr. Rodrigo Tobias Sousa Lima (Membro)
CPF/MF 666.433.921-87

Profª. Drª. Amélia Regina Batista Nogueira (Membro)
CPF/MF 224.544-362-82

Manaus, 15 de agosto de 2016.



Dedico este trabalho às vítimas fatais do trânsito de Manaus, desejando que a dor de suas partidas prematuras se transforme em força para lutarmos pelo direito ao Trânsito Seguro em nossa cidade.

AGRADECIMENTOS

A Deus, fonte inesgotável de amor e compreensão, por estar sempre ao lado, permitindo a conclusão desta dissertação.

Ao meu marido Uarodi Guedes que, muitas vezes, sentou-se ao meu lado, olhou-me nos olhos e disse “Você consegue!”. Muito obrigada por todas as suas palavras, paciência e amor – combustível necessário para chegar até o final desta estrada!

A minha filha Letícia Victoria que, nas limitações de sua idade, pacientemente compreendeu minha ausência, e me fortaleceu a cada dia com seu carinho. Eu te amo!

Aos meus pais, César e Auricléa porque sempre estiveram ao meu lado, exaltando minhas vitórias, em uma partilha constante de experiências, firmadas em valores como justiça, solidariedade e respeito, contribuindo para formação do que sou hoje.

As minhas irmãs Aline Cristina, Agres Roberta e Tássia Maria que, compreendendo o motivo da minha ausência, carinhosamente cuidaram da minha filha Letícia e alegremente me fizeram rir, durante as paradas obrigatórias para o descanso. A vocês meu muito obrigada!

A minha orientadora Márcia Perales Mendes Silva pela amizade, pelo comprometimento e conhecimento compartilhado. Sei que não foi fácil orientar o percurso de um caminho desconhecido, mas nós conseguimos! Como um piloto e copiloto num *raly*.

Às amigas Márcia Irene Andrade, Ivamar Moreira, Hellen Gomes e Silviane Freitas, companheiras ao longo dessa caminhada, me apoiaram e me confortaram durante todo o percurso. É gratificante tê-las como amigas!

Aos profissionais dos órgãos de Trânsito e de Saúde, especialmente as amigas Maria Minuza, Hanara Souza, Arlete Lima, Ana Carolina Leão, Nara Lima que me deram força e me ajudaram nos momentos mais difíceis!

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, pelo incentivo financeiro para realização da pesquisa.

RESUMO

A violência no trânsito como uma das expressões da questão social, requer estratégias de políticas públicas de segurança viária que priorizem a vida em detrimento do veículo. Neste sentido, este estudo teve como objetivo geral “Analisar a operacionalização da política pública de segurança viária no enfrentamento à violência no trânsito em Manaus”. E os específicos: 1) Categorizar os “acidentes” de trânsito com vítimas ocorridos em Manaus no ano de 2015, priorizando assinalar sua natureza, as principais vias onde ocorrem e o perfil das vítimas; 2) Apontar as estratégias de prevenção para redução dos “acidentes” de trânsito com vítimas em Manaus; 3) Identificar a visão dos gestores da política pública de segurança viária acerca das ações intersetoriais de prevenção à violência no trânsito em Manaus. A pesquisa exploratória, com abordagens quantitativa e qualitativa, baseou-se em dados oriundos da pesquisa documental dos Relatórios de Gestão das instituições lócus de pesquisa e da aplicação de formulário à nove (9) gestores das áreas de Trânsito, Transporte, Saúde e Infraestrutura, bem como das legislações acerca do tema em tela, a fim de contextualizar o Trânsito Seguro como Direito Social, enfatizando os marcos regulatórios da Política de Segurança Viária. Destaca-se dentre outros resultados, que os pedestres e motociclistas constituem-se em grupos vulneráveis no contexto do trânsito de Manaus. Além disso, verificou-se que as instituições participantes da pesquisa reconhecem a necessidade de prevenção aos “acidentes” de trânsito, destacando projetos interventivos, principalmente, na área de Educação para o Trânsito como Transversalizando o Trânsito e Vida no Trânsito. A visão dos gestores revela as dificuldades no planejamento e execução das medidas de políticas públicas, principalmente pela falta de decisão política e recursos financeiros destinados para esse fim. Assim, esse estudo apresenta-se como um marco inicial que traça o retrato da violência no trânsito em Manaus, dando visibilidade a Política Pública de Segurança Viária.

Palavras-chave: Espaço urbano, Violência no Trânsito, Política Pública de Segurança no Trânsito, Intersetorialidade.

ABSTRACT

Violence in traffic as one of the expressions of the social question, requires public policy strategies that prioritize road safety to life at the expense of the vehicle. Thus, this study aimed to "analyze the implementation of road safety public policy on combating violence in traffic in Manaus." And specific: 1) Categorize the "accidents" of traffic with victims occurred in Manaus in 2015, giving priority to signal their nature, the main roads where they occur and the profile of the victims; 2) Aim prevention strategies to reduce "accidents" transit with victims in Manaus; 3) Identify the vision of the management of road safety public policy about intersectoral action to prevent violence in traffic in Manaus. The exploratory research with quantitative and qualitative approaches, was based on data from the documentary research of Management Reports of locus research institutions and the application form to the nine (9) area managers Traffic, Transportation, Health and Infrastructure, and of the laws on the subject on the screen in order to contextualize the Traffic Insurance and Social Law, emphasizing the regulatory framework of the Road Safety Policy. It stands out among other results, that pedestrians and motorcyclists are in vulnerable groups in the context of Manaus transit. Moreover, it was found that the survey participants institutions recognize the need to prevent the "accidents" of traffic, highlighting interventional projects, mainly in the area of Traffic Education as *Transversalizando o Trânsito* and *Vida no Trânsito*. The vision of managers unravels the difficulties in planning and implementation of public policy measures, especially the lack of political will and financial resources for this purpose. Thus, this study presents itself as a starting point that draws the picture of violence in traffic in Manaus, giving visibility to Public Policy for Road Safety.

Keywords: Urban space Violence Traffic, Security Public Policy Traffic, Intersectoral.

LISTA DE QUADRO

Quadro 1. Concepções de Estado na visão dos pensadores modernos.....	18
Quadro 2. Direitos Trabalhistas conquistados pelos movimentos sociais nos anos de 1970.....	21
Quadro 3. Marcos Referenciais da Política Nacional de Trânsito.	25
Quadro 4. Metas para Horizonte 2014 da Política Nacional de Trânsito.....	29
Quadro 5. Marco Regulatório do Trânsito no Brasil: principais legislações.....	31
Quadro 6. Resumo das obrigações dos municípios.	33
Quadro 7. Reformas administrativas do Órgão executivo de Trânsito em Manaus.....	35
Quadro 8. Serviços de responsabilidade do Órgão Executivo de Trânsito Municipal.	36
Quadro 9. Projetos de Educação para o Trânsito do MANAUSTRANS.	37
Quadro 10. Pilares de atuação da Segurança Viária propostos pela Organização Mundial de Saúde.....	42
Quadro 11. Abordagem Sistêmica baseada na Matriz de Haddon.....	43
Quadro 11. Aspectos da configuração do Espaço de circulação.	49
Quadro 13. Conceito de Intersetorialidade nas políticas públicas brasileiras.....	70
Quadro 14. Política de Segurança Viária em Manaus e seus atores: a intersectorialidade expressa na articulação das Instituições - <i>locus</i> da investigação.	71
Quadro 15. Programas pactuados por fatores e grupos de risco no Plano de Segurança Viária de Manaus	76
Quadro 16. Campanhas Educativas de Trânsito realizadas no ano de 2015 em Manaus.	96
Quadro 17. Especificação dos serviços disponibilizados pelo Serviço Móvel de Urgência segundo a Política Nacional de Atenção às Urgências (2003).	101
Quadro 18. Atribuição da Central de Regulação Médica de Urgência.	102
Quadro 19. Serviços de Fisioterapia disponíveis na Rede Saúde Municipal em Manaus.	103
Quadro 20. Centros Especializados de Reabilitação disponíveis nas redes estadual e municipal em Manaus.	105

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Gestão do Trânsito no âmbito da União no Brasil	28
Figura 2. Percentual dos tipos de “acidentes” de trânsito ocorridos em Manaus no período de 2012 a setembro de 2015.	56
Figura 3. Distribuição dos “Acidentes” de Trânsito com vítima fatal em Manaus/Am segundo a natureza no período de 2012 a 2015.	57
Figura 4. Mapa da distribuição de “acidentes” com vítimas fatais por zona geográfica, ano 2015..	59
Figura 5. Número de “Acidentes” de Trânsito com danos materiais em Manaus, segundo a zona geográfica, período de 2012 a 2014.....	60
Figura 6. Número de “Acidentes” de Trânsito com vítima em Manaus, segundo a zona geográfica, período de 2012 a 2014.	60
Figura 7. Distribuição dos “Acidentes” de Trânsito com vítima fatal em Manaus, segundo a fase do dia, no período de 2012 a 2015.....	61
Figura 8. Distribuição da mortalidade global por lesão, segundo a causa.	63
Figura 9. Proporção das vítimas de acidentes de trânsito registradas lesionadas e fatais, em Manaus, no período de 2012 a setembro de 2015.....	63
Figura 10. Evolução da Taxa de Mortalidade por acidentes de trânsito em Manaus a cada 100.000 habitantes. Série histórica de 1999 a 2014.	64
Figura 11. Distribuição dos tipos de vítimas fatais por ano de ocorrência, período de 2012 a 2015.	65
Figura 12. Distribuição dos tipos de vítimas fatais por faixa etária, período de 2012 a 2015.....	66
Figura 13. Existe Plano Municipal de Segurança Viária em Manaus?	73
Figura 14. Quais órgãos são convidados para planejamento e discussão das medidas de Segurança Viária no Município?.....	77
Figura 15. O planejamento é articulado?	78
Figura 16. Que estratégias são utilizadas para participação social em processos de tomada de decisão para formulação de política pública local no âmbito da segurança viária?	79
Figura 17. Como você avalia o grau de participação dos usuários nestes espaços?	80
Figura 18. O órgão realiza eventos periódicos, como Fóruns, Seminários e Congressos, voltados a educação e promoção da vida no trânsito.....	91
Figura 19. Ilustração das cartilhas produzidas pelo SMTU, MANAUSTRANS e SEMED.	92
Figura 20. Jogos Educativos de trânsito pelo MANAUSTRANS e SEMED.....	93
Figura 21. Mostra pública de trabalhos de Educação para o Trânsito EMED São José	95
Figura 22. Tempo médio de espera em dias, para receber o equipamento.	106

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
CAPÍTULO I.....	17
AS POLÍTICAS PÚBLICAS E OS “ACIDENTES” DE TRÂNSITO NAS CIDADES BRASILEIRAS	17
1.1 “Mediador da civilização”: o Estado na primazia da condução das Políticas Públicas	17
1.2 Trânsito Seguro como questão de direito de cidadania: marco referencial.....	23
1.3 Marco regulatório da Política Pública de Trânsito no Brasil: avanços e desafios	30
CAPÍTULO II.....	45
AS (IN)CÔMODAS EVIDÊNCIAS DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: A CIDADE DE MANAUS EM FOCO	45
2.1 Construção e disputa pelo espaço urbano nas cidades contemporâneas: a eclosão da violência no trânsito.....	45
2.2 No meio da floresta: Manaus, o Trânsito e os seus “acidentes”.....	53
2.3 A magnitude das lesões e mortes causadas pelos “acidentes” de trânsito em Manaus.....	62
CAPÍTULO III.....	68
POLÍTICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM MANAUS: PREVENÇÃO OU OMISSÃO?	68
3.1 A intersetorialidade e a Política de Segurança no Trânsito em Manaus.....	68
3.2 A busca por vias mais seguras e a conscientização dos usuários.....	87
3.3 Os “acidentes” de trânsito em Manaus: quais as respostas da Saúde?.....	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS	108
REFERÊNCIAS	113
APÊNDICES	123
ANEXOS	131

INTRODUÇÃO

O conhecimento exige uma presença curiosa do sujeito em face do mundo. Requer uma ação transformadora sobre a realidade. Demanda uma busca constante. Implica em invenção e em reinvenção.

Paulo Freire

A estruturação das cidades e as mudanças econômicas no Brasil evidenciam a relação existente entre o uso e ocupação do solo e a violência no trânsito, uma vez que ambos são resultantes da dinâmica da economia capitalista que induz à reprodução das desigualdades socioeconômicas necessárias à acumulação de capital.

É nesse contexto de exclusão social e segregação do espaço urbano que a violência no trânsito se apresenta como expressão da questão social no Brasil, também caracterizada pelo não acesso aos direitos sociais. Afirmar a violência no trânsito como expressão da questão social requer explicitar que o Brasil é o 5º país no mundo com o maior número de incidência de violência no trânsito. Tal posição no ranking mundial leva-nos a inferir que o trânsito mata de forma voraz em nosso país. Assim, este estudo utilizará a palavra acidente entre aspas quando se referir aos efeitos causados pela violência no trânsito, já que o que vivenciamos no Brasil é uma verdadeira matança decorrente da violência urbana das cidades.

Os dados acerca da violência do trânsito no mundo e no Brasil revelam uma situação assustadora, pois cerca de 1,2 milhão de pessoas em todo o mundo morrem vítimas dos “acidentes” de trânsito por ano e mais de 90% dessas mortes ocorrem em países de baixa e média renda (OMS, 2009). Arelada a essa dimensão quantitativa, têm-se a questão qualitativa expressa no sofrimento das famílias pelas mortes e incapacidades físicas de seus familiares, vivenciado no interior dos sistemas de saúde de cada país que arcam com custos elevados provenientes das internações e cuidados às vítimas.

A Organização Mundial da Saúde – OMS (2009) estima que as perdas anuais devido aos “acidentes” de trânsito chegam a ultrapassar US\$ 500 bilhões. No Brasil, o número de mortos e feridos graves ultrapassa 150 mil pessoas por ano (BRASIL, 2008) e o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada –

IPEA (2003) estima que os custos totais dos acidentes sejam de R\$ 28 bilhões ao ano.

Os altos índices de mortes e de lesões graves por “acidentes” de trânsito no mundo fizeram a Organização das Nações Unidas – ONU instituir a “Década Mundial de Ações pela Segurança Viária, o período de 2011 a 2020”. A meta é reduzir pela metade a projeção dos níveis de fatalidades no trânsito. Segundo a ONU (2010) em países como o Brasil, os “acidentes” de trânsito assumem características epidêmicas, sendo considerados problemas de saúde pública, vitimando significativa parcela produtiva da sociedade, com implicações sociais incalculáveis, pois atualmente, são gastos no Brasil mais de 30 bilhões por ano com os impactos sociais dos "acidentes", a maior parte com tratamento hospitalar às vítimas (PORTAL DO GOVERNO, 2013).

Em Manaus, não é diferente, os “acidentes” de trânsito corresponderam à segunda causa (20,53%) dos óbitos por causas externas no período de 2008 a 2012, contrapondo-se com 0,77% dos óbitos por “acidentes” de outros tipos de transportes, segundo dados do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). Os dados também indicam que a taxa de mortalidade por “acidentes” de transporte (por 100.000 habitantes) em Manaus, teve um aumento entre 2008 e 2010, de 17,38 para 20,08, diminuindo para 15,85 em 2012. Estima-se, no entanto, que para cada óbito ocorrido ficam com sequelas graves cerca de 5 a 6 pessoas.

A mortalidade proporcional por “acidentes” de trânsito, segundo o sexo, no mesmo período apresenta em média 80% das vítimas do sexo masculino, numa razão de 5 (cinco) óbitos masculinos a cada 1(um) feminino (SIM, 2014). Além disso, o maior número de vítimas fatais do gênero masculino tem mais de 60 anos, seguido por vítimas da idade entre 30 e 59 anos e vítimas entre 15 e 29. Todavia, crianças e adolescentes de ambos os sexos são vítimas fatais no trânsito de Manaus.

No estudo “Impactos Sociais e Econômicos dos ‘acidentes’ de Trânsito nas Aglomerações Urbanas”, realizado entre 2001 e 2003, a conclusão do IPEA é de que as perdas anuais relativas aos “acidentes” de 2002 foram de R\$ 5,3 bilhões (a preços de abril de 2003). A pesquisa estimou, ainda, os custos médios unitários de cada incidente: R\$ 3,3 mil para os “acidentes” de trânsito sem vítimas; R\$ 17,5 mil para os “acidentes” com feridos; e R\$ 144,5 mil para cada morte.

Frente à alarmante realidade apresentada, é necessário, e urgente, a ousadia de conceber a temática “trânsito” como uma das expressões da questão social, de destacar o papel do Estado como indutor de Políticas Públicas e de contribuir com subsídios para a efetivação de ações planejadas de prevenção focadas nos resultados. Tem-se convicção de que a abordagem articulada entre as três dimensões supracitadas expressa a relevância desta pesquisa, a qual está vinculada ao Grupo de Estudos e Pesquisas Contemporâneas sobre Processos de Trabalho e Serviço Social na Amazônia – GETRA, na linha de pesquisa “Políticas Sociais”, que prioriza problemáticas acerca das expressões da questão social, com vistas a subsidiar as medidas de políticas públicas para o seu enfrentamento.

Além disso, o estudo se justifica pela trajetória profissional da pesquisadora que, ao trabalhar como agente de trânsito durante 10 (dez) anos, realizou atendimentos dos “acidentes” de trânsito e observou o desespero das famílias ao receber a notícia de uma morte prematura ou a notícia de graves sequelas. Atualmente, atuando na área da saúde e trabalhando com os indicadores de saúde relacionados à mortalidade e morbidade por causas externas, tornou-se ainda mais latente a reflexão sobre o tema.

Para tanto, a problematização do tema em destaque nos instigou à elaboração das seguintes questões, a serem respondidas por meio da presente pesquisa: Quais as vias urbanas em que mais acontecem os “acidentes” de trânsito com vítima em Manaus? Qual a natureza dos “acidentes” com vítima? Quem são as vítimas de “acidentes” de trânsito em Manaus? Quais as políticas públicas de segurança viária existentes no Brasil? As estratégias de prevenção para redução dos “acidentes” de trânsito com vítimas em Manaus ocorrem de forma intersetorial? Qual a visão dos gestores das políticas públicas de segurança viária acerca das ações de prevenção à violência no trânsito em Manaus?

Visando consubstanciar a pesquisa, as questões enunciadas estão diretamente vinculadas aos seguintes objetivos:

Geral: Analisar a operacionalização da política pública de segurança viária no enfrentamento à violência no trânsito em Manaus. E os **específicos:** 1) Categorizar os “acidentes” de trânsito com vítimas ocorridos em Manaus no ano de 2015, priorizando assinalar sua natureza, as principais vias onde ocorrem e o perfil das vítimas; 2) Apontar as estratégias de prevenção para redução dos

“acidentes” de trânsito com vítimas em Manaus; 3) Identificar a visão dos gestores da política pública de segurança viária acerca das ações intersetoriais de prevenção à violência no trânsito em Manaus.

Ao elencar um conjunto de objetivos e questões sobre a realidade que envolve a violência no trânsito na cidade de Manaus, este estudo traçou um conjunto de procedimentos, técnicas e instrumentos que apoiou e fundamentou os momentos diferenciados e articulados:

- **Revisão de Literatura:** foram utilizados autores como Couto (2004), Behring e Boschetti (2008), Honorato (2009), Lefebvre (2009), Monte-Mór (2013), Oliveira (2000), Minayo (2006), Waiselfisz (2013) Souza (2009), Vasconcelos (2005), Potyara Pereria (2014).
- **Levantamento documental:** dados secundários, coletados no Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização de Trânsito – MANAUSTRANS, Código de Trânsito Brasileiro, (1997), Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por “acidentes” e Violências (2001), Política Nacional de Trânsito (2004), Resolução ONU nº 2, 2009 sobre a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020), Plano Nacional de Redução de “acidentes” e Segurança Viária para a Década (2011-2020).
- **Coleta de dados e informações por meio de composição amostral intencional¹:** foi aplicado um questionário (APÊNDICE B) com perguntas abertas e fechadas junto aos gestores (sujeitos da pesquisa) dos seguintes setores - Trânsito: 5 (cinco); Transporte Urbano: (2); Saúde: (1); Planejamento Urbano: (1) - gerando assim um total de 9 (nove) pesquisados, cujo critério de inclusão foi "Gestores que atuavam nas áreas do tripé do trânsito: Educação para o trânsito, engenharia e fiscalização";
- **Registro e análise dos dados e informações coletados:** a análise foi construída à luz de rigoroso constructo teórico-metodológico, pautado tanto na estatística descritiva (dimensão quantitativa) como na interpretação do

¹ A pesquisa aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas, sob o CAAE: 53215616.2.0000.5020 e Número do Parecer: 1.526.552. Além disso, construiu-se um Termo de Anuência (APÊNDICE A), visando à autorização da pesquisa, e se aplicou o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (APÊNDICE C), visando garantir o componente ético da pesquisa.

significado das informações (dimensão qualitativa), visando atingir os objetivos norteadores do estudo.

Por fim, a dissertação está estruturada em três capítulos:

O CAPÍTULO I - AS POLÍTICAS PÚBLICAS E OS “ACIDENTES” DE TRÂNSITO NAS CIDADES BRASILEIRAS apresenta o Estado como condutor das Políticas Públicas, aborda o Trânsito Seguro como questão de direito de cidadania, bem como discorre sobre o marco regulatório de Políticas Públicas destinadas ao enfrentamento dos “acidentes” de trânsito.

O CAPÍTULO II - AS (IN)CÔMODAS EVIDÊNCIAS DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: A CIDADE DE MANAUS EM FOCO, aborda a construção e disputa pelo espaço urbano nas cidades contemporâneas, destaca a eclosão da violência no trânsito e a magnitude das lesões e mortes causadas pelos “acidentes” de trânsito em Manaus.

O CAPÍTULO III - POLÍTICA PÚBLICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM MANAUS: PREVENÇÃO OU OMISSÃO? analisa o *modus operandi* da intersetorialidade e da Política de Segurança no Trânsito em Manaus, identifica como se efetiva a busca por vias mais seguras e a conscientização dos usuários, além de ressaltar a responsabilidade do Setor Saúde na resposta aos “acidentes” de trânsito.

Enfim, reconhece-se que a dimensão acadêmico-política desse estudo reside no entendimento de que a violência que permeia o trânsito nas cidades brasileiras requer, com urgência, o seu enfrentamento. Para tanto, os dados, informações e análises aqui apresentados revelam a necessidade de se publicizar e debater a questão em pauta perante a sociedade, além de chamar, “igualmente, o gestor à sua responsabilidade” (RIPSA, 2009, p.33), diante de um quadro violência previsível, evitável e inaceitável.

CAPÍTULO I

AS POLÍTICAS PÚBLICAS E OS “ACIDENTES” DE TRÂNSITO NAS CIDADES BRASILEIRAS

(...) Um trânsito ruim e no limite criminoso, por falta de consciência dos seus perigos e por falta de punição, aproxima-nos da barbárie e do caos. Por outro lado, um trânsito calmo e previsível estabelece um ambiente de civilidade e de respeito às leis, mostrando a internalização da norma básica da convivência democrática: todos são iguais perante a lei e, em contrapartida, obedecê-la é dever de todos.
CONTRAN n. 166/2004

1.1 “Mediador da civilização”: o Estado na primazia da condução das Políticas Públicas

Vive-se no Brasil numa sociedade democrática e de direito, porém com imensas fraturas e desigualdades que provocam uma cisão entre os sujeitos, o que acirra e esgarça ainda mais o tecido social na contemporaneidade.

Em face dessa questão, torna-se imprescindível discorrer acerca da concepção de Estado, uma vez que é o ente que possui a primazia na condução das políticas públicas². Mesmo ciente de que uma conceituação acerca do Estado requer o entendimento de que se trata de uma categoria de análise complexa, esse estudo fundamenta-se na concepção que o Estado moderno estabelece a distinção entre Estado e Sociedade Civil, “[...] muito embora Estado seja a expressão da sociedade civil” (SIQUEIRA, 2005, p.15).

Dessa feita, o que é o Estado? Argumenta-se que o Estado Moderno surgiu a partir da indignação do povo com as constantes guerras e as cobranças exorbitantes e indiscriminadas de impostos. Para minimizar tal situação, buscou-se então a afirmação de um poder soberano, reconhecido numa delimitação

² Ressalta-se que esse trabalho apreende política pública como políticas que tem escopo, ou melhor, dimensão que ultrapassa os limites do Estado, pois “o termo *público*, que também qualifica a política, tem um intrínseco sentido de *universalidade* e *totalidade orgânica*. Por isso, a política pública não pode ser confundida como política estatal, ou de governo, e muito menos com a iniciativa privada – mesmo que, para a sua realização, ela requeira a participação do Estado, dos governos e da sociedade e atinja grupos particulares e indivíduos” (PEREIRA, 2009, P.287).

territorial, a afirmação de uma soberania política e jurídica, a centralização do poder.

Tal Estado pode ser historicamente dividido em dois momentos: o Estado Absolutista e o Estado Liberal. Ao longo da história, vários autores trabalharam a concepção de Estado, conforme quadro a seguir:

Quadro 1. Concepções de Estado na visão dos pensadores modernos.

TEÓRICO	CONCEPÇÃO DE ESTADO
Maquiavel	O Estado Moderno se constrói politicamente separado da moral e da religião. Para Maquiavel, o Estado faz política, faz suas próprias leis. Esse autor tem uma concepção de Estado unitário, moderno e absoluto.
Thomas Hobbes	A necessidade de se estabelecer um contrato faz emergir a necessidade do Estado como elemento repressor com vistas a impedir que o “homem seja lobo do próprio homem”. Trata-se de uma concepção de Estado com poder absoluto.
John Locke	O Estado emerge a partir de um contrato estabelecido, com vistas a garantir a defesa da propriedade privada, pois a função do Estado é assegurar o livre exercício da propriedade privada.
Rousseau	Estado como mediador, visto que a noção de sociedade civil vai ter sentido único de sociedade civilizada, que só se torna sociedade política após o contrato social.
Karl Marx	O Estado preserva os interesses gerais da burguesia em nome do interesse público estando, então, este último em segundo plano.
Weber	O Estado detém o monopólio legítimo da força, pois é uma relação de homens que dominam seus iguais, mantida pela violência legítima. Assim, na conceituação de Weber, o Estado é um aparato administrativo e político que detém o monopólio da violência legítima dentro de um determinado território, a partir da crença dos indivíduos em sua legitimidade.
Gramsci	As configurações do Estado enquanto um “[...] referencial forjado para a ação” (SIMIONATTO, 2011, p.255). O Estado ampliado significa maior convencimento, mas não elimina a coerção. Seu momento predominantemente consensual ocorre por intermédio da sociedade civil - aparelhos privados de hegemonia. O estreito vínculo entre sociedade civil e Estado explica como a dominação permeia todos os espaços sociais, educando o consenso e ocultando o dissenso, forjando um ser social adequado aos interesses (e valores) hegemônicos e aplicando a coerção aos renitentes.

Fonte: Adaptado de MARTINS, Cinthia et al, 1999.

O quadro acima apresenta de forma sucinta diferentes concepções acerca do Estado Moderno que se fundamenta a partir da fragmentação da sociedade feudal e se consolida a partir do momento que a classe burguesa ascende ao poder, o que provoca mudanças substanciais na relação Estado e sociedade civil, visto que esses possuem uma relação de reciprocidade e antagonismo.

O Estado Moderno apresenta as seguintes características: 1. Centralização do poder político; 2. Unidade Territorial, 3. Unidade Nacional; 4. Burocracia; 5. Separação entre o público e o privado.

- a) Centralização do poder político: a aliança com a burguesia permitiu ao rei a consolidação do seu poder sobre os demais senhores feudais. Isto significou que o poder e a autoridade já não tinham mais fundamentos em sistemas locais de alianças políticas, mas emanava de um ente que paira acima de todos. É o nascimento da soberania do Estado.
- b) Unidade Territorial. A centralização política, na medida em que dava contornos nítidos a relações entre senhores feudais ia também definindo a base territorial onde o sistema de alianças políticas tinha validade. A unidade territorial do Estado criou limites precisos para as fronteiras políticas. O território define o espaço onde se aplica a soberania do Estado. Além do território do Estado há outro Estado. Entre os dois, fronteiras, limites bem claros e definidos.
- c) Unidade Nacional. Com a centralização do poder e com a implantação de uma estrutura política soberana sobre um território o Estado se lança também o desafio de produzir uma unidade nacional. Esta tarefa é tão importante para o funcionamento do Estado Moderno que ele também é conhecido como Estado Nacional.
- d) Burocracia. A execução das tarefas do Estado não poderia, mas ser realizada por administradores autônomos em relação ao centro de legitimação do poder político, ou seja, o Estado. A centralização do poder político e a construção de da unidade territorial e nacional demandavam um aumento dos funcionários do Estado.
- e) Separação entre público e privado. Outro aspecto central do Estado Moderno é a separação entre a pessoa do Chefe de Estado, e o Estado, ou seja, entre o poder e a pessoa que o exerce. A contrapartida desta separação está na manutenção de uma área de autonomia da sociedade em relação ao Estado. Ou seja, os indivíduos e as classes sociais possuem direitos que o Estado não pode negar ou ferir (SOUZA, 2010, [s.n]).

As características do Estado Moderno apresentadas, se revelaram em eventos que ocorreram nos diferentes países e não foram construídas numa sequência ou num único momento. Em síntese, as características do Estado Moderno foram se cristalizando durante um período longo do tempo, durante a crise do sistema feudal e a construção do mundo contemporâneo (SOUZA, 2010).

Acrescente-se a tal demarcação que a evolução histórica do Estado na contemporaneidade está atrelada ao desenvolvimento da sociedade, portanto, ao seu contexto social, econômico e político. Isso significa que a partir das crises cíclicas do Capitalismo, elementos novos podem emergir e influenciar nas mudanças ocorridas na relação entre Estado, mercado e sociedade. Vejamos:

A Crise de 1929, período de recessão econômica que persistiu ao longo da década de 1930, causou altas taxas de desemprego, quedas do produto interno bruto de diversos países e da produção industrial. Para Behring e Boschetti (2008, p.91)

a crise de 1929 marcou uma mudança substantiva no desenvolvimento das políticas sociais nos países capitalista da Europa ocidental (...) momento de ampliação de instituições e práticas estatais intervencionistas”.

A partir daí, questionou-se o Estado Liberal, especialmente em relação ao mercado auto regulável, baseado nas ideias de Adam Smith. Nascem, assim, as bases para o Estado Social, nos países de capitalismo central, mas não foi uma emergência sem conflitos.

Os efeitos da Grande Depressão foram sentidos no mundo inteiro. No Brasil a crise afetou a indústria cafeeira, diminuindo as exportações. Iniciou-se a Revolução de 1930, articulada por militares, setores das oligarquias regionais e das classes médias, objetivando fragmentar o predomínio do setor agrário-exportador na condução do Estado, passando a vigorar o “Estado Novo”, de características populista e desenvolvimentista (COUTO, 2004).

Após a Segunda Guerra Mundial, surge na Inglaterra o *Welfare State* ou Estado de Bem-Estar Social, cujos esforços eram direcionados às áreas de educação, seguridade social e saúde (BEHRING; BOSCHETTI, 2008).

Sobretudo as reformas pós-guerra se concretizaram por manifestações dos movimentos operários em vários países de capitalismo avançado. Os sindicatos tiveram um papel importante neste cenário, obtendo os benefícios trabalhistas e bons salários em troca da colaboração nos processos de motivação dos trabalhadores nas fábricas (NAVARRO, 2002).

No Brasil, com o fim da Era Vargas, sucederam-se os governos de Carlos Luz e Nereu Ramos. Em 1955 Juscelino Kubitschek assumiu o governo, sendo o seu sucessor João Goulart. Segundo Couto (2004), o governo desses últimos constituiu-se num projeto baseado no nacionalismo desenvolvimentista, cuja ideia basilar era a industrialização como peça essencial para o desenvolvimento do país. Assim, surgiu o Plano de Metas – projeto que definia a orientação político, econômica e social para o desenvolvimento do Brasil.

Enquanto isso, nos países centrais de capitalismo avançado, o Estado de Bem-Estar Social se consolidava e os movimentos sociais avançavam na busca de direitos sociais, conforme destaca Navarro (2002):

Quadro 2. Direitos Trabalhistas conquistados pelos movimentos sociais nos anos de 1970.

PAÍS	LEGISLAÇÃO CONQUISTADA
Grã-Bretanha	Ampliação dos direitos dos trabalhadores nos locais de trabalho, limitando as demissões.
França	Ampliação dos direitos dos trabalhadores quanto ao acesso à informação, assistência médica, proteção e previdência, além do fortalecimento do poder do sindicato.
Alemanha	Ampliação dos direitos dos operários no local de trabalho e outorga aos conselhos de trabalhadores da empresa ao direito de participar da tomada de decisão.
Itália	Ampliação dos direitos dos trabalhadores nos locais de trabalho, fortalecendo os sindicatos e os trabalhadores permitindo-lhes impor condições e influenciar nas decisões empresariais a respeito de novos investimentos e na introdução de novas tecnologias
Estados Unidos	Consolidação dos direitos dos operários em questão de saúde e segurança no trabalho, reduzindo os direitos empresariais

Fonte: Sistematização da autora com base em NAVARRO, 2002, p. 93 e 94.

Neste período, o Brasil passava pelo agravamento das expressões da questão social que impulsionava a movimentação de grupos da sociedade em busca da implantação de uma política social mais eficiente. Entretanto, a organização desses grupos foi fragmentada pelo Golpe Militar de 1964,

período marcado pela utilização da força e da repressão, através da censura, das prisões, do aniquilamento dos que pensavam diferentes, por trás do progresso, do verde-amarelismo, reproduzidos sistematicamente pelos órgãos oficiais do Governo (COUTO, 2004 p.120).

Assim, ao longo de sua história, o Brasil passou pela ditadura do Estado Novo e a Ditadura Militar de 64, desarticulando as tentativas de sintonia com o movimento internacional, cujo neoliberalismo já estava se modificando.

Os direitos sociais no Brasil

resultam da luta de classes e expressam a correlação de forças predominante. Por um lado (...) são pauta de reivindicação dos movimentos e manifestações da classe trabalhadora. Por outro, representam a busca de legitimidade das classes dominantes em ambiente de restrição de direitos políticos e civis (...) nos períodos de ditadura (1937-1945 e 1964-1984) (BEHRING; BOSCHETTI, 2008, p. 79).

Somente em 1979 é que se iniciou o processo de redemocratização, com a abertura política no governo de João Batista Figueiredo e Geisel. É nesse contexto de transformação e transição que surgem movimentos de luta da sociedade civil pela anistia política, eleições diretas e convocação da assembleia

constituente. Em 1985, José Sarney assume o lugar de Tancredo Neves que havia sido eleito pelo colégio eleitoral.

A Constituição de 1988 passa a ser um marco legal para consolidação de direitos no Brasil, pois fortaleceu a cidadania e levou à ampliação de seu conceito garantindo aos cidadãos brasileiros não apenas os direitos individuais, mas coletivos e difusos (PORTO,1999) e, por isso, recebe o título de “Constituição Cidadã”. Por meio da nova Constituição, foram resguardados os direitos fundamentais, a saber:

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (...).

Todavia, Sarney assinou o Consenso de Washington³ – diretrizes para as políticas públicas sociais na América Latina. Tem-se nas mãos uma faca de dois gumes – de um lado uma constituição com pressupostos de bem-estar social e do outro um Governo Brasileiro de preceitos neoliberais – como falar de um estado interventor, então? Com a entrada do neoliberalismo fala-se de um estado gerencial, um estado apenas “árbitro”, não mais interventor, pois com a globalização, perde-se o poder do estado nação, e para se ter um *Welfare State* faz-se necessário um estado político forte (PEREIRA, 2008).

Neste sentido, a cidadania preconizada pela Constituição é fragilizada, pois “a distância entre a definição dos direitos em lei e sua implementação real persiste até os dias de hoje” (BEHRING; BOSCHETTI, 2002, p. 79).

³ O termo Consenso de Washington ficou conhecido como um conjunto de medidas de ajuste macroeconômico formulado por economistas de instituições financeiras como FMI e o Banco Mundial, elaborado em 1989. Entre essas "regras" que deveriam ser adotadas pelos países para promover o desenvolvimento econômico e social estavam: disciplina fiscal, redução dos gastos públicos, reforma tributária, juros de mercado, câmbio de mercado, abertura comercial, investimento estrangeiro direto, com eliminação de restrições, privatização das estatais, desregulamentação e desburocratização, direito à propriedade intelectual (POLÍTICA E ECONOMIA, 2011). Disponível em: <http://www.politicaeconomia.com/2011/10/os-efeitos-do-consenso-de-washington-na.html>.

1.2 Trânsito Seguro como questão de direito de cidadania: marco referencial

O Estado Democrático de Direito tem a responsabilidade de assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, pautando-se em princípios que reorganizam a interação entre o coletivo e o privado, na busca do bem-estar, da igualdade e da justiça como valores de uma sociedade. Desta forma, a Constituição Federal da República Brasileira destaca no seu art. 6º:

São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, **a segurança**, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição **(grifo nosso)**.

Neste sentido, ao se falar sobre Trânsito Seguro como direito de cidadania, está se ratificando o preceito constitucional do direito fundamental - direito à vida e também do direito social à “segurança”, que deve ser garantido a todos os cidadãos – sejam eles condutores, passageiros ou pedestres – nos seus deslocamentos diários. Tal direito é ratificado, no artigo 225, § 2º da Constituição Federal que diz:

O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito **(grifo nosso)**

Desta forma, o exercício da “Liberdade de Circulação” em condições seguras é imbuído da responsabilidade do uso coletivo do espaço ao qual se chama “via” e, neste sentido, não pode ser entendido como uso do direito individual do espaço coletivo, conforme esclarece Honorato (2011, p. 9):

O trânsito, quando realizado por concidadãos em um Estado Democrático de Direito, não pode ser conceituado (ou visto) como o uso individual do espaço coletivo. Constitui, em verdade, o **“empregar com utilidade” as vias terrestres de todo o território nacional, de modo a torná-las úteis e seguras a todos.**

Neste sentido, o direito do cidadão ao trânsito seguro “constitui-se num direito fundamental de segunda dimensão⁴, por servir de instrumento de proteção à vida”, argumenta o referido autor (Idem, p. 11). Todavia, as estatísticas veiculadas atualmente, indicam o desrespeito a esse direito – a disputa por espaço dá lugar ao individualismo exacerbado, pautado no “jeitinho brasileiro” das paradas rápidas, “só por um minuto” em vagas destinadas às pessoas com deficiência, na constante pressa que “justifica” os avanços de sinal e a velocidade excessiva, sob o argumento de que “o sinal abriu” e, por isso, o pedestre que não concluiu a travessia e “merece um buzinaço”. Para Vasconcelos, o Trânsito é uma negociação constante,

uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos,- **é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa**. E essa negociação, dadas às características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu acesso real ao poder (VASCONCELOS, 1985, p. 25).

Neste contexto, Honorato enfatiza a necessidade de pensar o Trânsito Seguro como sendo,

(..) **a utilização social e coletiva das vias terrestres**, por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada ou estacionamento, mediante fiel cumprimento das normas gerais de circulação, **garantindo-se segurança a todos e respeito à vida** (HONORATO, 2011, p. 20) **(grifo nosso)**

A Política Nacional de Trânsito (2004) é instrumento para “inclusão social, e redução das desigualdades sociais e a promoção e expansão da cidadania e fortalecimento da democracia” (BRASIL, 2004, p. 7), que tem por base a Constituição Federal e marco legal o Código de Trânsito Brasileiro. Entretanto, ao mesmo tempo em que se avançou na legislação de trânsito no Brasil, assegurando-se o direito ao trânsito seguro, o Estado incentivou o uso do automóvel com incentivos fiscais em detrimento ao transporte público, observando-se o movimento contraditório, intrínseco ao sistema capitalista. Tal instrumento se baseia nos marcos referenciais da 1) Segurança de Trânsito; 2)

⁴ Os Direitos Humanos de Segunda Dimensão consistem em direitos com caráter positivo, no sentido de exigirem efetiva atuação dos Estados para a garantia da igualdade de todos perante a lei e a consolidação do princípio democrático (HONORATO, 2011, p. 16).

Educação para o Trânsito e 3) Mobilidade, Qualidade de Vida e Cidadania, cujos fundamentos conceituais estão no quadro a seguir:

Quadro 3. Marcos Referenciais da Política Nacional de Trânsito.

Marcos Referenciais	Fundamentos Conceituais do Código de Trânsito Brasileiro
Segurança no Trânsito	Art. 1º § 2º. O trânsito em condições seguras é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito , aos quais cabe adotar as medidas necessárias para assegurar esse direito. Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.
Educação para o trânsito	Capítulo V da Educação para o Trânsito. Art. 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário dos componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Art. 76. A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. Parágrafo único. Para a finalidade prevista neste artigo, o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do CONTRAN e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, diretamente ou mediante convênio, promoverá: I; II, III e IV. Art. 77. No âmbito da educação para o trânsito caberá ao Ministério da Saúde, estabelecer campanha nacional esclarecendo condutas a serem seguidas nos primeiros socorros em caso de acidente de trânsito. Parágrafo único. As campanhas terão caráter permanente por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, sendo intensificadas nos períodos e na forma estabelecida no art. 76.
Mobilidade, Qualidade de Vida e Cidadania	Capítulo III das Normas de Circulação e Conduta. Capítulo IV dos Pedestres e condutores de veículos não motorizados. Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para circulação, podendo a autoridade competente permitir a utilização de parte da calçada para outros fins, desde que não seja prejudicial ao fluxo de pedestres. § 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres. Parágrafo único. Nos locais em que houver sinalização semafórica de controle de passagem será dada preferência aos pedestres que não tenham concluído a travessia, mesmo em caso de mudança do semáforo liberando a passagem dos veículos. Capítulo V do Cidadão. Art. 72. Todo cidadão ou entidade civil tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código
Sistema Nacional de Trânsito: Desempenho, Integração e Relações com outros Setores	Capítulo I. Art. 1º § 5º Os órgãos e entidades de trânsito pertencentes ao Sistema Nacional de Trânsito darão prioridade em suas ações à defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio ambiente. Capítulo II do Sistema Nacional de Trânsito. Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.
Fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito (financiamento)	Art. 320. A receita arrecadada com a cobrança das multas de trânsito será aplicada, exclusivamente, em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito. Parágrafo único. O percentual de cinco por cento do valor das multas de trânsito arrecadadas será depositado, mensalmente, na conta de fundo de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito. Decreto nº 2.867, de 08 de dezembro de 1998, dos recursos arrecadados pelo DPVAT.

Fonte: Sistematização da autora com base em BRASIL, 2004

Verifica-se, a partir do quadro 3, que os marcos referenciais da Política Nacional de Trânsito têm como base o Código de Trânsito Brasileiro que tem como valor a equidade, conforme o Art. 29, inciso 2, em destaque.

Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.

A Política Nacional de Trânsito, com base nos marcos referenciais, busca atingir cinco grandes objetivos, são eles:

1º Priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente, visando à redução do número de vítimas, dos índices e da gravidade dos acidentes de trânsito e da emissão de poluentes e ruídos;

2º Efetivar a educação contínua para o trânsito, de forma a orientar cada cidadão e toda a comunidade, quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro;

3º Promover o exercício da cidadania, incentivando o protagonismo da sociedade com sua participação nas discussões dos problemas e das soluções, em prol da consecução de um comportamento coletivo seguro, respeitoso e não agressivo no trânsito, de respeito ao cidadão, considerado como o foco dos esforços das organizações executoras da Política Nacional de Trânsito;

4º Estimular a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, propiciando as condições necessárias para sua locomoção no espaço público, de forma a assegurar plenamente o direito constitucional de ir e vir, e possibilitando deslocamentos ágeis, seguros, confortáveis, confiáveis e econômicos.

5º Promover a qualificação contínua de gestão dos órgãos e entidades do SNT, aprimorando e avaliando a sua gestão (BRASIL, 2004, p. 9).

Diante desses argumentos, o trânsito seguro como direito de cidadania requer a participação ativa dos sujeitos sociais nas ações e decisões relacionadas a essa política, ou seja, o exercício concreto da democracia por meio da solicitação de sinalização, fiscalização e da implantação de equipamentos de segurança ou, ainda, por meio de sugestões de alteração em normas, legislações e outros assuntos pertinentes ao tema, como prevê o Art. 72 do Código de Trânsito Brasileiro. Essa participação ocorre no cotidiano de cada pessoa, por exemplo, ao reclamar do mau atendimento em repartições públicas, ao denunciar a má aplicação de recurso público, ao participar de reuniões de sua associação de bairro ou, ainda, quando integra uma organização social, participa de audiências públicas e assim por diante.

A Lei Seca⁵, a exemplo, é resultado da pressão de diversas Organizações não Governamentais como “Não foi acidente”, “Criança Segura”, “Observatório de Segurança Viária”, dentre outras, confirmando a importância do exercício da cidadania também para o cumprimento de deveres na fiscalização e cobrança do que compete ao Estado executar.

A participação social também se dá por meio das Câmaras Temáticas que tem a finalidade de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para decisões do CONTRAN.

As Câmaras são formadas por órgãos técnicos compostos por representantes do estado e da sociedade civil, cada qual com treze membros titulares e respectivos suplentes (BRASIL, 2004), nas áreas de Assuntos Veiculares, de Educação para o Trânsito e Cidadania, de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via, de Esforço Legal, de Formação e Habilitação de Condutores, de Saúde e Meio Ambiente no Trânsito. Cabe às instituições interessadas inscrever e fomentar a participação de seus representantes. Atualmente, a pesquisa documental⁶ indicou que Manaus não possui representantes em nenhuma das Câmaras Temáticas.

No que se refere à gestão do trânsito brasileiro, a responsabilidade é dos vários órgãos e entidades integrantes do Sistema Nacional de Trânsito que devem trabalhar integrados para efetivação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e do cumprimento da Política Nacional de Trânsito (PNT). No âmbito da União, tais órgãos estão dispostos, conforme diagrama a seguir:

⁵ No dia 19 de junho de 2008 foi promulgada a Lei 11705, conhecida como Lei Seca, que instituiu mais rigor aos condutores que dirigem sob efeito de álcool. Ao longo dos anos, a legislação passou por algumas alterações e ficou mais rígida, com penas e multas severas, com o objetivo de aumentar a conscientização de não se misturar a bebida com direção. Atualmente o condutor que ingerir qualquer quantidade de bebida alcoólica e for submetido à fiscalização de trânsito está sujeito à multa, no valor de R\$ 1.915,40, e à suspensão do direito de dirigir por 12 meses. Em caso de reincidência o valor da multa será dobrado (CZERWONKA, 2015). Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/lei-seca-completa-sete-anos-no-brasil/>

⁶ Foram verificadas as portarias de Composição das Câmaras Temáticas no período de 2014 – 2016, disponíveis para consulta em <http://www.denatran.gov.br/ct/ct.htm>.

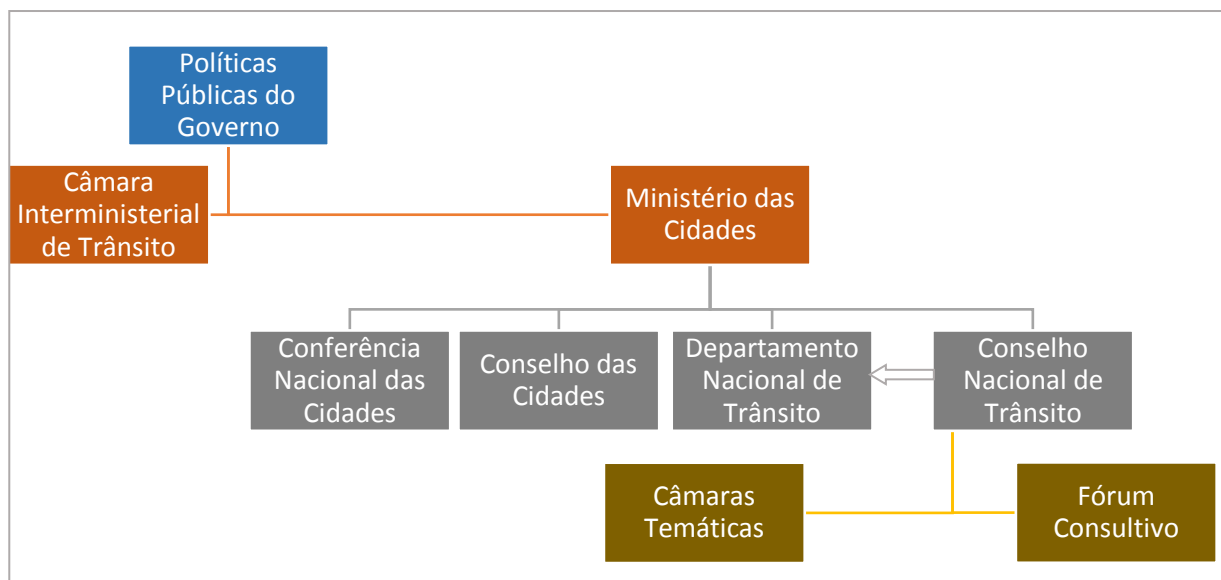


Figura 1. Gestão do Trânsito no âmbito da União no Brasil

Fonte: BRASIL, 2004, p. 12

A Câmara Interministerial do Trânsito, criada por meio do Decreto Nº 4.710, de 29 de maio de 2003, tem por finalidade equilibrar os orçamentos dos Ministérios envolvidos, destinados às questões de trânsito. É composta por dez Ministérios, a saber:

Art. 1º. Fica criada a Câmara Interministerial de Trânsito, composta pelos titulares dos seguintes Ministérios: I - das Cidades, que a presidirá; II - da Ciência e Tecnologia; III - da Defesa; IV - da Educação; V - da Justiça; VI - do Meio Ambiente; VII - do Planejamento, Orçamento e Gestão; VIII - da Saúde; IX - do Trabalho, e X - dos Transportes.

O Ministério das Cidades é responsável pelo saneamento ambiental, os programas urbanos, a habitação, o trânsito e o transporte e mobilidade urbana. Coordena o Sistema Nacional de Trânsito – SNT, ao qual “está vinculado o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e subordinado o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN” (BRASIL, 2004, p.10).

O Departamento Nacional de Trânsito, órgão executivo máximo da União, cujo dirigente preside o CONTRAN, tem por finalidade a coordenação e a supervisão dos órgãos delegados e a execução da Política Nacional de Trânsito.

Já ao Conselho Nacional de Trânsito cabe estabelecer e regulamentar normas indicadas pelo Código de Trânsito Brasileiro e as diretrizes na PNT (BRASIL, 2004).

A Política Nacional de Trânsito também estabeleceu metas e ações para o Sistema Nacional de Trânsito, as quais foram pensadas com a finalidade de reverter os números de acidentalidade e mortes no trânsito no Brasil. Neste sentido, a pesquisa documental apontou metas, chamadas de Horizontes pela PNT, para o ano de 2006, 2010 e 2014. No estudo em tela, optou-se por monitorar a Horizonte – 2014, conforme quadro a seguir:

Quadro 4. Metas para Horizonte 2014 da Política Nacional de Trânsito.

HORIZONTE 2014	MONITORAMENTO DA META
1. Reduzir o índice de mortes no trânsito para 11 (onze) mortes para cada 100.000 habitantes, até dezembro de 2014.	Segundo os dados do DATASUS, o Índice de mortes no trânsito em 2014, foi de 20 por 100.000 habitantes.
2. Colocar no mercado brasileiro veículos novos nacionais com padrão de segurança - ativa e passiva - e ambiental, compatível com os melhores padrões observados internacionalmente, até dezembro de 2014.	Os veículos produzidos no Brasil a partir de 1º de janeiro de 2014 tem os itens de segurança como Air Bag e sistema de freios ABS, porém os veículos produzidos anteriormente podem continuar circulando.
3. Implantar o Programa de Educação para a Cidadania no Trânsito em todos os Municípios, até dezembro de 2014.	Até janeiro de 2016, segundo o DENATRAN, mil quatrocentos e oitenta e quatro (1484) municípios possuem o trânsito municipalizado, sendo obrigatória a implantação do Programa de Educação para cidadania.
4. Reciclar 12.000 (doze mil) profissionais de órgãos/entidades do Sistema Nacional de Trânsito, até dezembro de 2014.	Segundo o Relatório de Gestão do DENATRAN (2014) foram capacitados 8.164 de 2010 a dezembro de 2013.
5. Realizar programas educativos permanentes, de âmbito nacional pelo Governo Federal, com 48 (quarenta e oito) campanhas, até dezembro de 2014.	Segundo o Relatório de Gestão do DENATRAN em 2012 nove (09) campanhas e em 2013 mais onze (11), totalizando vinte (20) campanhas de âmbito nacional.
6. Fomentar, com aplicação de recursos do FUNSET, a elaboração de projetos de sinalização de trânsito em 90 (noventa), até dezembro de 2014.	---

Fonte: Sistematização da autora, pesquisa documental, 2016.

Em relação ao quadro 4, segundo o DENATRAN (2014) as dificuldades para o alcance das metas decorrem, principalmente, da baixa disponibilidade de recursos orçamentários e financeiros, os quais são contingenciados costumeiramente.

Compreender os fundamentos basilares dessa política é entender que estes fundamentos se transformam no marco regulatório da Política Pública de trânsito no Brasil – por meio das legislações – para subsidiar a operacionalização dessas políticas nas cidades brasileiras, tema abordado no próximo tópico.

1.3 Marco regulatório da Política Pública de Trânsito no Brasil: avanços e desafios

No Brasil, o primeiro “acidente” de trânsito registrado aconteceu no Rio de Janeiro em 1897, com o veículo conduzido por Olavo Bilac que colidiu em uma árvore. Naquela época não havia legislação para circulação de veículos. Somente treze anos após o “acidente”, foi promulgada a primeira legislação de trânsito – Decreto nº8.324 de 27 de outubro de 1910 que regulamentava o serviço subvencionado de transportes por automóveis (BRASIL, 2010).

O texto original apontava o “motorneiro” – condutor do veículo – como o “senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes” (Art. 21 apud BRASIL, 2010, p. 21), o que demonstrava, já naquela época, a responsabilidade dos motoristas na condução dos veículos automotores.

Aquele documento foi criado com o objetivo específico de atender a demanda de regulamentação dos serviços de transporte de cargas no país que vivia naquele período.

O primeiro Código Nacional de Trânsito foi instituído pelo Decreto Lei nº 2.994 em 28 de janeiro de 1941, mas teve pouca duração, pois apenas oito meses depois foi revogado, pelo Decreto Lei nº 3.651 de 25 de setembro de 1941, que criou Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN com o objetivo de trabalhar as questões relacionadas ao trânsito, naquele momento ligado ao Ministério da Justiça.

Somente em 21 de setembro de 1966 foi promulgada a Lei nº 5.108, segundo Código Nacional de Trânsito, composto de 131 artigos. Tal Lei vigorou por 31 anos, até a aprovação do atual Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997, que entrou em vigor em 22 de janeiro de 1998.

Por meio do Decreto nº 86.714, de 10 de dezembro de 1981, o Brasil promulgou a Convenção sobre Trânsito Viário, acordo internacional criado com a finalidade de facilitar o trânsito viário internacional e aumentar a segurança nas rodovias, celebrado em Viena, em 08 de novembro de 1968. O documento estabelecia aos países signatários, definições para área urbana, veículo, pista, bordo da pista, faixa de trânsito, interseção; obrigações e permissões para condução segura em ambiente internacional e normas universais de sinalização.

Tais pressupostos nortearam o Código de Trânsito Brasileiro, principalmente no que se refere às normas de circulação e conduta.

O quadro a seguir apresenta de forma sucinta a cronologia da legislação brasileira quanto à organização do Trânsito:

Quadro 5. Marco Regulatório do Trânsito no Brasil: principais legislações.

LEGISLAÇÃO	AVANÇOS DA LEGISLAÇÃO
Decreto número 8.324 de 1910	Versava sobre os serviços de transporte por automóveis de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriais, ligando dois ou mais Estados da União ou dentro de um só Estado.
1º Código Nacional de Trânsito, Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941	Vigora por apenas 08 (oito) meses, sendo revogado no mesmo ano.
Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941	Criou o Conselho Nacional de Trânsito e os Conselhos Regionais de Trânsito, estes últimos com competência limitada aos Estados membros da Federação.
2º Código Nacional de Trânsito, Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966	Estabeleceu as responsabilidades de atuação dos Estados e da União. Permaneceu em vigor por 31 (trinta e um) anos, até a promulgação do Código de Trânsito Brasileiro, atualmente em vigor.
Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997	Entende o Trânsito como circulação de veículos, pessoas e animais. Estabeleceu as responsabilidades de atuação da União, dos Estados e dos Municípios. A participação social nas ações e planejamento e criou deveres para condutores e pedestres.
Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por “acidentes” e Violências, Portaria MS/GM n.º 737 de 16 de maio de 2001	Estabeleceu como princípios básicos: a saúde constitui um direito humano fundamental e essencial para o desenvolvimento social e econômico; o direito e o respeito à vida configuram valores éticos da cultura e da saúde; a promoção da saúde deve embasar todos os planos, programas, projetos e atividades de redução da violência e dos acidentes.
Política Nacional de Trânsito, Resolução nº 166 de 15 de setembro de 2004	Concebe o cidadão brasileiro como seu maior beneficiário. Traça rumos e cria condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente.
Plano Nacional de Redução de “acidentes” e Segurança Viária para a Década 2011 – 2020	Agrega um conjunto de medidas que visam contribuir para a redução das taxas de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no país, através da implementação de ações de fiscalização, educação, saúde infraestrutura e segurança veicular, a curto, médio e longo prazo. Trata-se, portanto, de um conjunto articulado de medidas intersetoriais, através das quais se estabelecem ações, metas e cronogramas de execução, visando à redução de acidentes e mortes no trânsito.
Política de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Fonte: Sistematização da autora, pesquisa documental, 2016.

Depreende-se do quadro apresentado que a concepção sobre o setor Trânsito se modificou ao longo da história, sendo o Código de Trânsito Brasileiro um marco significativo nessa mudança de paradigma, o qual aponta a gestão descentralizada como forma norteadora do Sistema Nacional de Trânsito – SNT.

O CTB introduziu mudanças principalmente na estrutura do sistema nacional de trânsito, a partir da introdução do município na gestão do trânsito. Antes, o Estado era responsável pelo trânsito em todo o seu território, o que tornava a supervisão distante e defasada. Tal sistema resultou em uma melhoria de zero para 75% da população do país vivendo em municípios que fazem a gestão do trânsito e que, conseqüentemente, está sendo fiscalizada. (LUTFALLA, 2011⁷)

O Código de Trânsito Brasileiro buscou por vários meios criar mecanismos que proporcionassem ao trânsito do Brasil significativas mudanças, para compatibilizá-lo às necessidades e aos atuais conceitos mundiais sobre a preservação da vida e do meio ambiente.

Uma das inovações mais significativas foi, sem sombra de dúvida, a inclusão dos municípios no Sistema Nacional de Trânsito, na forma do art. 2º da Resolução nº 296/08-CONTRAN, a fim de tornar o município, por meio de seu órgão executivo, apto a exercer as competências atribuídas pelo CTB. O Manual de Municipalização enfatiza “porque municipalizar?”

É a forma de garantir ao administrador municipal as condições de atender, de forma direta, as necessidades da população. O administrador terá, sob sua jurisdição, a implantação de uma política de trânsito capaz de atender as demandas de segurança e fluidez e mais facilidade para a articulação das ações de trânsito, transporte coletivo e de carga, e o uso do solo. Essas ações são fundamentais para a consecução de um projeto de cidade mais humana e adequada à convivência com melhor qualidade de vida (DENATRAN, 2000, p.15).

A municipalização do trânsito é o procedimento onde o Município, por meio de um processo legal, administrativo e técnico, submete o projeto de municipalização ao respectivo Conselho Estadual de Trânsito – CETRAN, o qual, após aprovação, encaminha ao Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN para a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito - SNT. Deste modo, o município assume integralmente a responsabilidade pelo planejamento, engenharia, educação, operação e fiscalização de trânsito, na

⁷ Dulce Lutfalla, Assessora da Diretoria de Operações da CET-SP e conselheira do Cetran/SP. Entrevista “O que se passou nesses 13 anos de Código de Trânsito Brasileiro”, concedida a Assessoria de Imprensa Perkons em 27/01/2011. Disponível em <http://www.perkons.com.br/pt/noticia/364/o-que-se-passou-nesses-13-anos-de-codigo-de-transito-brasileiro>

circunscrição do município, atendendo aos interesses diversificados e peculiaridades locais,

Municipalizar é, portanto, passar a realizar a gestão do trânsito de sua cidade de forma completa, assumindo as questões relacionadas ao pedestre, à circulação, ao estacionamento e à parada de veículos e animais, à implantação e manutenção da sinalização, entre outras. (*idem*, p.14)

O quadro 6 apresenta o resumo das obrigações e necessidades dos municípios nas áreas legal, institucional, financeira e técnica, tomando por base os artigos do Código de Trânsito Brasileiro:

Quadro 6. Resumo das obrigações dos municípios.

ÁREA	ARTIGO	OBRIGAÇÃO
Legal	Art. 21 e 24	Municipalizar o trânsito
	Art. 1º	Assegurar o direito ao trânsito em condições seguras
	Art. 73	Responder às solicitações dos cidadãos
	Art. 75	Participar de programas nacionais de educação e segurança no trânsito
	Art. 74	Criar área de educação e a Escola Pública de Trânsito
	Art. 93, 94 e 95	Adequar legislação municipal referente a: calçada, passeio, obras e eventos na via e fora da via, etc.
	Art. 21, 23 e 24	Fiscalizar o trânsito, através de seus agentes ou da Polícia Militar (convênio), autuando, aplicando as penalidades previstas.
Institucional	Art. 8	Organizar e criar órgão ou entidade municipal de trânsito
	Art. 16	Criar JARI
	Art. 24 e 21	Integrar-se ao SNT
	Art. 25	Firmar convênio com o Governo do Estado, Federal e outros órgãos ou entidades municipais sobre: acesso ao cadastro; bloqueio e desbloqueio; gestão de trechos de rodovias estaduais e federais etc.
Financeira	Art. 320	Aplicar recursos das multas em projetos de trânsito e repassar 5% das multas para programas nacionais
	Art. 16 e 337	Aplicar financeiramente a JARI e o CETRAN
Técnica	Art. 21 e 24	Planejar, organizar e operar o trânsito no âmbito da circulação, do estacionamento e da parada; Responsabilizar-se pela implantação e manutenção da sinalização de trânsito
	Art. 95	Autorizar e fiscalizar obras na via ou fora da via pública
	Art. 24 e 21	Controlar a circulação de veículos especiais
	Art. 93	Analisar projetos de polos geradores

Fonte: DENATRAN, 2000, p. 17.

Para formalizar a integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito é necessária a adequação da sua estrutura administrativa para executar as atividades de engenharia de trânsito, educação para o trânsito, fiscalização, controle e análise de acidentes e apoio ao funcionamento da Junta Administrativa de Recursos de Infrações – JARI, além da criação de uma estrutura operacional

para executar as atividades de operação e fiscalização de trânsito. O DENATRAN ressalta que,

Entretanto, essas exigências não devem desencorajar os municípios menores uma vez que o tamanho das estruturas necessárias é evidentemente proporcional ao tamanho das cidades, suas frotas, população etc. Assim, uma única pessoa pode se encarregar de iniciar o trabalho de identificação dos problemas existentes no âmbito do município e buscar as soluções de forma direta, ou contratando os projetos mais complexos, aproveitando esse expediente para adquirir a experiência necessária para novas intervenções (*idem*, p. 19).

Esses órgãos podem surgir de readequação de outros já existentes ou então serem criados novos órgãos por legislação específica. O DENATRAN salienta que “do ponto de vista institucional, são várias as possibilidades de organização”, ou, ainda, é possível celebrar convênios, delegando suas atribuições ou parte delas, relacionadas nos artigos 21 e 24 do CTB.

Partindo deste pressuposto, o município pode criar uma seção, divisão ou departamento de trânsito dentro de uma secretaria ou departamento de transportes, de obras, planejamento ou outra atividade urbana, que poderá ser ampliada na medida em que forem sendo percebidas as necessidades locais e criadas as condições políticas e econômicas para isso.

O importante é que exista, dentro da estrutura administrativa da Prefeitura, um setor encarregado especificamente de cuidar dos problemas do trânsito. Se isso é uma obrigação, também facilita enormemente a execução dos trabalhos de responsabilidade do município uma vez que a existência do setor específico assegura maior agilidade e eficácia das ações e um maior conhecimento dos problemas existentes, entre outras coisas (DENATRAN, 2000, p. 21).

A pesquisa documental apontou que Manaus atendeu aos requisitos necessários e “municipalizou” o trânsito, por meio da Lei Nº 514, de 16 de dezembro de 1999. Naquela ocasião a Empresa Municipal de Transportes Urbanos – EMTU assumiu a responsabilidade de gestão do trânsito com a inclusão na sua estrutura organizacional da Diretoria de Trânsito, a qual competia “cumprir e fazer cumprir as normas relacionadas com o trânsito na circunscrição do município de Manaus [...] particularmente no que se refere à fiscalização, engenharia e educação de trânsito” (Art. 4º, inciso VII do Decreto Nº 4837 de 19 de janeiro e 2000).

De lá para cá, no entanto, o órgão executivo de Trânsito passou por várias reformas administrativas, sendo denominado, atualmente, Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito – MANAUSTRANS, conforme quadro a seguir:

Quadro 7. Reformas administrativas do Órgão executivo de Trânsito em Manaus.

ÓRGÃO EXECUTIVO	LEI DE CRIAÇÃO	TIPO DE ORGANIZAÇÃO	ÁREA DE RESPONSABILIDADE	GESTOR
Empresa Municipal de Transportes Urbanos - EMTU	Lei nº 514 16 de dezembro de 1999	Empresa Pública	Trânsito e Transporte	Pedro da Costa Carvalho (Diretor Presidente) Orleilson Guimarães (Diretor de Trânsito)
Instituto Municipal de Trânsito – IMTRANS	Lei nº 939 20 de janeiro de 2006	Autarquia	Trânsito	Cap. PM Nilson dos Santos Cardoso (Diretor Presidente)
Instituto Municipal de Trânsito e Transporte – IMTT	Lei nº 1320 16 de abril de 2009	Autarquia	Trânsito e Transporte	Ivete Ivo Barros (Diretora Presidente) Cel. PM Vicente (Coordenador de trânsito)
Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito – MANAUSTRANS	Lei nº 1508 21 de setembro de 2010	Autarquia	Trânsito	TC PM Walter Cruz Junior (Diretor Presidente)

Fonte: Sistematização da autora, pesquisa documental, 2015.

Destaca-se que uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, o mesmo passa a assumir responsabilidade pelos serviços das áreas de Engenharia, Esforço Legal ou Fiscalização, Educação para o Trânsito, Levantamento, análise e controle de dados estatísticos e Juntas Administrativas de Recursos de Infrações, elencados no quadro 8. Observa-se, ainda, que ao municipalizar o trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro traz em seu bojo estratégias de proteção da população, a partir da fluidez de veículos em condições seguras, buscando o equilíbrio entre a tríade – o homem, o veículo, a via – por meio da articulação entre as áreas de engenharia, educação para o trânsito e esforço legal ou fiscalização.

Quadro 8. Serviços de responsabilidade do Órgão Executivo de Trânsito Municipal.

ÁREA	SERVIÇOS
Engenharia	<ul style="list-style-type: none"> - definição de políticas de estacionamento, de carga e descarga de mercadorias, de segurança de trânsito, de pedestres, de veículos de duas rodas, de circulação e estacionamento de veículos de tração animal, entre outras; - planejamento da circulação, de pedestres e veículos, de orientação de trânsito, de tratamento ao transporte coletivo, entre outros; - projeto de área (mão de direção, segurança, pedestres, sinalização etc.), de corredores de transporte coletivo (faixas exclusivas, localização de pontos de ônibus, prioridade em semáforos etc.), de pontos críticos (congestionamentos e elevado número de acidentes); - implantação e manutenção da sinalização (vertical, horizontal e semafórica); - operação de trânsito (estar na via resolvendo os problemas de trânsito); - análise de edificações geradoras ou atratoras de trânsito de veículos ou de pedestres (polos geradores de trânsito - escolas dos mais variados tamanhos, <i>shoppings centers</i>, <i>cursinhos</i>, terminais etc.); - autorização de obras e eventos, na via ou fora dela, que possam gerar impacto no trânsito (obras viárias, shows, jogos de futebol, passeios ciclísticos, maratonas, festas juninas, filmagens etc.).
Esforço Legal ou Fiscalização	<ul style="list-style-type: none"> - exercício do poder de polícia administrativa de trânsito, aplicando as penalidades cabíveis e arrecadando as multas que aplicar dentro da competência legalmente estabelecida e no âmbito da circunscrição do município, através dos meios eletrônicos e não eletrônicos; - autuação, processamento de multas, seleção, capacitação, treinamento, designação e credenciamento de agentes de fiscalização.
Educação de trânsito	<ul style="list-style-type: none"> - criação obrigatória de área de educação de trânsito e da escola pública de trânsito, conforme resolução do Contran; - ações de segurança de trânsito, trabalhando os comportamentos; - introdução do tema trânsito seguro nas ações rotineiras das pessoas de todas as faixas etárias, através de linguagem específica.
Levantamento, análise e controle de dados estatísticos	<ul style="list-style-type: none"> - acidentes, com vítimas, mortos em acidentes, volume de veículos por tipo, volume de pedestres etc.
Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jaris	<ul style="list-style-type: none"> - criação de Jaris, nomeação de seus membros, aprovação do regimento interno, suporte técnico e administrativo.

Fonte: NEVES E GUEDES, 2015, p.5.

O Relatório de Gestão do MANAUSTRANS (2015) apontou que a Diretoria de Engenharia e Educação para o Trânsito realizou em 2015 a análise de 326 demandas de projetos de polos geradores, sendo 245 análises prévias de tráfego e 81 termos de execução. Também cabe a esta diretoria a autorização de interdição de via e realização de obra, análise de Relatório de Impacto de Sistema Viário, expedição do Termo de execução do Estudo de Impacto do Sistema Viário, bem como o atendimento de demanda de solicitação por sinalização e planejamento das atividades de engenharia a curto, médio e longo prazo. Honorato (2009) descreve a Engenharia de Tráfego como sendo responsável pela segurança, fluidez do tráfego e evolução tecnológica dos veículos.

Além disso, a esta Diretoria está vinculada a Gerência de Educação para o Trânsito, a qual vem implementando o Programa de Educação de Trânsito, desde 2011, com o objetivo de educar para a segurança no trânsito os vários segmentos da sociedade (MANAUSTRANS, 2015). Este programa é composto por vários projetos, sistematizados no quadro abaixo:

Quadro 9. Projetos de Educação para o Trânsito do MANAUSTRANS.

PROJETO	OBJETIVO GERAL	RESULTADOS ALCANÇADOS – 2015
	Implementar a Educação para o Trânsito como tema Transversal no Currículo das Escolas Municipais, de forma contínua e sistemática, por meio da formação dos educadores, favorecendo a construção da cidadania e a adoção de posturas e atitudes para um trânsito mais humano e seguro.	Formações realizadas: 9 Educadores qualificados: 43 Pedagogos qualificados: 217 Escolas sinalizadas: 506
	Promover o respeito aos pedestres, por meio da mudança de comportamentos e hábitos dos cidadãos.	Ações realizadas: 13 Público sensibilizado: 1502 Faixas de Pedestres implantadas e/ou revitalizadas: 386
	Sensibilizar os condutores os condutores profissionais para a prática do comportamento seguro contribuindo para a harmonia e a segurança no trânsito.	Formações realizadas: 22 Motociclistas sensibilizados: 212 Motoristas sensibilizados: 343
	Implementar ações de educação para o trânsito e sinalização viária que contribuam para a segurança do ciclista a partir de posturas e atitudes no trânsito de Manaus, por meio de articulações intersetoriais entre as Secretarias de áreas correlatas e setores não governamentais subsidiando.	Ações realizadas: 2 Ciclistas sensibilizados: 213 Ciclo faixas implantadas: 2

Fonte: Sistematização da autora com base em MANAUSTRANS, 2015.

Os projetos elencados no quadro 9 alcançaram um público de 20.973 em 2012, 87.875 em 2013, 26.531 em 2014 e 7.329 em 2015. O órgão também realizou 63 campanhas educativas, a saber: Zona Máxima de Restrição de Circulação (5), Carnaval (4), Dia do motorista e do motociclista "Semana do Condutor" (4), Dia em Memória às Vítimas de Trânsito (1), Dia Nacional pela Paz de Trânsito (1), Maio Amarelo (11), Volta às Aulas (24) Orientação para uso da Botoeira de Pedestre (5), Orientação de circulação no Japiim (2), Estacionamento Legal na Manaus Moderna (6). O público sensibilizado durante as campanhas foi de 11.862 no mesmo ano (MANAUSTRANS, 2015)

Isto posto, é importante destacar que a educação para o trânsito deve ultrapassar a mera transmissão de informações, devendo ser trabalhadas as questões relacionadas aos valores, comportamentos e atitudes, o que “pressupõe um processo de aprendizagem continuada e deve utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e clientela diferenciada” (BRASIL, 2004, p.9).

Em relação ao levantamento, análise e controle de dados estatísticos, verificou-se que o MANAUSTRANS realiza pesquisas de tráfego para fomentar as ações de Engenharia. No ano de 2015 foram realizadas 39 pesquisas, em 47 dias de campo.

Realiza também a coleta diária nos principais Hospitais de Manaus - HPS João Lúcio, HPS 28 de agosto, HPS Platão Araújo - no Instituto Médico Legal, na Perícia Criminalística da Polícia Civil, no seu Centro de Controle Operacional de Trânsito, atendendo ao disposto no Art. 24 do CTB. Os dados coletados são pareados e compilados em relatórios estatísticos mensais produzidos pelo órgão, com base no fluxograma de produção de relatório de Acidentes da Gerência de Indicadores Viários (Anexo 1), sendo gerados os relatórios de monitoramento das vias com fiscalização eletrônica e relatórios de Gestão do MANAUSTRANS.

O Relatório de Gestão (2015) apontou que Diretoria de Operações do MANAUSTRANS atendeu nos anos de 2012, 2013 e 2014, respectivamente, 1.220, 4.319 e 2.962 Ordens de Serviços⁸ relacionadas a eventos culturais, esportivos, políticos, religiosos dentre outros. Em 2015, foram 3.400 Ordens de Serviços, destacando-se os eventos do tipo Cultural com 1.939 dos atendimentos. Na área de operação e fiscalização de trânsito foram registrados em 2015, 5.464

⁸ Demandas oriundas de solicitações protocoladas no MANAUSTRANS com planejamento prévio.

atendimento de ocorrências de circulação⁹ e 4.310 ocorrências de estacionamento irregular.

No quesito "Fiscalização" é importante salientar que a responsabilidade é compartilhada entre MANAUSTRANS e DETRAN, pois em linhas gerais, as infrações relacionadas à parada, circulação e estacionamento são de competência municipal e as infrações ligadas aos condutores e veículos são de competência estadual¹⁰.

Observa-se no artigo 22, do CTB, que a atuação do DETRAN deve postular três grandes áreas: I) registro, licenciamento e emplacamento de veículos; II) processo de formação de condutores e concessão da Carteira Nacional de Habilitação - CNH; e III) fiscalização de trânsito nas áreas de sua competência, como por exemplo, da Lei Seca. Para apoiar essa área, entretanto, o DETRAN do Amazonas credenciou também aos Policiais Militares do Batalhão de Trânsito a atividade fiscalizadora, ato previsto no artigo 23, inciso III do CTB.

Salienta-se que o Esforço Legal vai além das atividades de fiscalização de trânsito e de policiamento ostensivo, adentrando todas as "instituições democráticas" do Poder Judiciário e o Ministério Público, com o dever de promover a Segurança Viária, por se tratar de Direito Fundamental inserto nos artigos 6º e 144 da Constituição da República (HONORATO, 2009).

Além do Código de Trânsito Brasileiro, a legislação de trânsito é composta por resoluções editadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com a finalidade de detalhar os preceitos da lei.

Em resumo, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (1997) implementou, entre outras medidas, a municipalização do trânsito e penalidades mais rigorosas para as infrações, inclusive com a suspensão do direito de dirigir transportes automotores, e buscou a prevenção de "acidentes" por meio também da Educação para o Trânsito.

Na época de sua promulgação, observou-se a redução da mortalidade por "acidentes" de trânsito, tendo-se uma diminuição do número absoluto de óbitos

⁹ Demandas oriundas de denúncia no Centro de Controle Operacional ou redes sociais. São ocorrências de circulação, por exemplo, veículo em pane mecânica, semáforo apagado, entre outros.

¹⁰ Ver no Código de Trânsito Brasileiro o Capítulo XV que trata das infrações e o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – Competência municipal e concorrentes estaduais. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/MANUAL_BRASILEIRO_DE_FISCALIZACAO_DE_TRANSITO.pdf

em comparação ao ano anterior – cerca de 5 mil óbitos, o que pode ser um indicador para a importância e impacto da legislação. Entretanto, nos anos seguintes, as taxas de mortalidade voltaram a crescer.

No documento intitulado “Mortalidade por ‘acidentes’ de transporte terrestre no Brasil”, o Ministério da Saúde (2007) destacou que os “acidentes” de trânsito foram responsáveis por 308.256 mortes no período de 1991 a 2000. A Região Sudeste foi responsável por 46,2% dos óbitos, seguida pela Região Sul, responsável por 20,4% dessas fatalidades. Entre as grandes regiões do País, a Centro-Oeste e a Sul apresentaram as maiores taxas no período (26,3 e 23,9 por cem mil habitantes, respectivamente) e o Nordeste, a menor (13,9 por cem mil habitantes). As capitais concentraram 26,3% de todos os óbitos por essa causa na década de 1990.

O mesmo documento enfatiza que nas Regiões Norte e Nordeste, a causa mais frequente foi o atropelamento, nas demais regiões foi o acidente não especificado. E a proporção de acidentes de moto foi maior no Norte e no Nordeste. As capitais concentraram 26,3% de todos os óbitos por essa causa na década de 1990.

O documento acrescenta ainda que

o custo anual dos “acidentes” de trânsito é em torno de 1% do PIB de países em desenvolvimento e 2% do PIB dos países altamente motorizados. Do total das vítimas que sofreram lesões e traumas, de 20 a 50 milhões ficaram incapacitadas parcial ou totalmente (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2008, p. 29).

A Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por “acidentes” e Violências, do Ministério da Saúde (2001) afirma que “acidente de trânsito é um evento não intencional, mas evitável, causador de lesões físicas e emocionais”, chamando atenção para a prevenção. Tal documento enfatiza ainda que sua política de promoção da saúde tenha dois enfoques: “(a) a construção de uma sociedade saudável e com qualidade de vida; e (b) a ampliação de uma cidadania inclusiva, de respeito ao outro no espaço privado e no espaço público” (BRASIL, 2001, p.7).

Neste sentido, entende-se que os “acidentes” e a violência são um dos problemas de saúde pública mais relevantes na atualidade, não apenas por sua

magnitude, mas também por sua vulnerabilidade a medidas de intervenção e por suas repercussões em diversas áreas da sociedade.

Para Moniz (2008) apud Santos (2013), a causa do conflito no trânsito se dá em virtude da resistência do motorista “abandonar as formas de agir em casa, onde ‘tudo pode’, para agir de uma nova forma”, ou seja, respeitando as regras no trânsito. Neste sentido, o comportamento nas ruas é fruto de uma sociedade que “ainda não aprendeu a ser igualitária e a se libertar de seus traços aristocráticos” (DAMATTA, 2010, p. 36).

Vieira (1992) apud Santos (2013, p. 38) enfatiza:

parece que o estado da insegurança de trânsito no Brasil tem sua origem social e moral, condicionadas pela maneira de agir e de pensar das autoridades e da população. Também, não é difícil reconhecer que este fenômeno de insegurança está ligado a causas econômicas e políticas e que, como subnutrição e a violência urbana, os “acidentes” refletem, direta ou indiretamente, a falta de respeito à vida e aos direitos humanos.

Diante desta assertiva, infere-se que o acidente de trânsito com vítima é expressão da “questão social” brasileira, pois, como enfatiza Vasconcelos (1985, p. 78),

O dono do veículo julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o antihabitat do homem.

Os altos índices de mortes e de lesões graves por “acidentes” de trânsito no mundo fizeram a Organização das Nações Unidas – ONU instituir a “Década Mundial de Ações pela Segurança Viária, o período de 2011 a 2020”. A meta é reduzir pela metade a projeção dos níveis de fatalidades no trânsito, sobretudo em países em que a proporção por 100.000 habitantes atinge índices exorbitantes em comparação com países desenvolvidos.

A declaração da ONU estabelece cinco pilares prioritários para construção do Plano Nacional de Segurança Viária, são eles: 1. Gestão da Segurança Viária; 2. Vias mais seguras e mobilidade; 3. Veículos mais seguros; 4.

Conscientização dos usuários e 5. Resposta aos acidentes. O quadro a seguir aponta de forma resumida a conceituação de cada pilar:

Quadro 10. Pilares de atuação da Segurança Viária propostos pela Organização Mundial de Saúde.

PILARES	CONCEITUAÇÃO
GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA	Centra-se na coleta eficiente de dados; estabelecimento de uma agência líder para gerenciar a segurança viária; desenvolvimento de estratégias nacionais e locais; estabelecimento de metas e a busca de financiamento para viabilização de projetos.
VIAS MAIS SEGURAS E MOBILIDADE	Visa a melhoria do planejamento das vias (projeto e construção) para benefício de todos os usuários de trânsito, em particular os mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas; a garantia de infraestrutura segura para todos que trafegam e o investimento em outros meios de transporte como trens, desenvolvendo vias próprias para eles.
VEÍCULOS MAIS SEGUROS	Defende a padronização técnica global dos veículos; a realização de rígidos testes de segurança; o desenvolvimento de carros inteligentes e sempre equipados com itens como cinto de segurança, air bag e freio ABS e o investimento em pesquisa e desenvolvimento com foco nos usuários vulneráveis.
CONSCIENTIZAÇÃO DOS USUÁRIOS	Preza por clarificar e informar os motoristas sobre a importância do uso de equipamentos individuais de segurança como cinto de segurança, capacete e cadeirinha para crianças, campanhas e projetos educativos, além da gestão da velocidade e da implantação da ISO 39001.
RESPOSTAS AOS ACIDENTES	Abrange a garantia de qualidade no atendimento pré-hospitalar e de reabilitação do usuário e valoriza práticas que auxiliam na melhoria do socorro pós-acidente, como treinamentos, disponibilidade de equipamentos, dentre outros.

Fonte: Adaptado pela autora da ANTP, 2014.

A partir de tal Plano propõe-se criar, no âmbito de cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, programas voltados à: “segurança do pedestre; segurança para motociclistas; segurança para ciclistas; segurança para transporte de carga e transporte público de passageiros” (BRASIL, 2010, p.10).

Segundo a Organização Mundial de Saúde (2013), para redução da mortalidade no trânsito, a prevenção primária ainda é a chave, uma vez que muitos pacientes não conseguem ser beneficiados com os avanços do cuidado moderno. Esclarece-se que os atendimentos de emergência, nos casos de acidentes e violências, podem representar um volume considerável de recursos.

Desta forma, para enfrentar esse problema, faz-se necessário entendê-lo a partir dos seus múltiplos fatores que, segundo a “Matriz de Haddon”, devem considerar o comportamento do usuário da via, do veículo e do ambiente.

Quadro 11. Abordagem Sistêmica baseada na Matriz de Haddon.

FASE		FATORES		
		HUMANO	VEÍCULO E EQUIPAMENTOS	AMBIENTE
ANTES DA COLISÃO	Prevenção da Colisão	Informações Atitudes Condição debilitada Aplicação da Lei	Condições mecânicas Luzes Freios Direção Controle de Velocidade	Projetos das vias Limites de velocidade Elementos de segurança para pedestres
COLISÃO	Prevenção das Lesões	Uso de dispositivos de retenção Condição debilitada	Cintos de segurança Outros dispositivos de segurança <i>Design</i> com proteção de impactos	Elementos de proteção ao longo das vias
APÓS A COLISÃO	Preservação da vida	Noções de primeiros socorros Acesso à atenção médica	Facilidade de acesso Risco de incêndio	Facilidade para resgate Congestionamento

Fonte: OMS, 2013, p. 23

Segundo a OMS (2013) a abordagem sistêmica, em que são levadas em consideração as interações entre diferentes componentes (representada na figura 2), busca identificar e retificar as principais fontes de deficiências no desenho viário que contribuam para eventos que resultem em mortes ou lesões graves, bem como mitigar a severidade das lesões. A essência de se utilizar uma abordagem sistêmica é considerar não somente os fatores subjacentes, mas também o papel de diferentes instituições e agentes em ações de prevenção.

Logo, o enfoque principal é compreender a violência no trânsito como resultado da interação entre uma série de fatores, na sua grande maioria preveníveis – fatores humanos, de infraestrutura ou veiculares – desmistificando a ideia de que os “acidentes de trânsito são fatalidades”, “obra do destino” ou “a vontade de Deus”.

Além disso, quando se aborda a mudança de comportamento dos usuários da via, busca-se a mudança de comportamento da sociedade local, do coletivo, ou seja, a sociedade deve repudiar a violência no trânsito, assim como repudia a violência contra crianças e adolescentes, a violência contra as mulheres ou a homofobia.

Para Vasconcelos (2005) o enfoque tradicional do planejamento da circulação considera apenas dois papéis, motorista e pedestre, vendo-os apenas como estatísticas. É necessário desconstruir a visão tradicional na segurança no

trânsito da responsabilidade única dos usuários das vias individualmente, pois, segundo a OMS (2013), o comportamento humano é influenciado por seus conhecimento e habilidades, mas também pelo ambiente - como o projeto e o traçado viário, o tipo de veículo, as leis de trânsito e sua aplicação.

Vasconcelos (2005) também alerta que:

A dinâmica do trânsito é composta por um grupo muito maior de papéis, sempre mutáveis. Este conjunto de papéis não está explicitamente citado na bibliografia tradicional, encontra-se inferido genericamente “pessoas”. A primeira tarefa é, portanto, definir esses papéis e sua relevância para o planejamento da circulação (IDEM, p. 24).

Desta forma, a informação e a publicidade, por si só, não costumam ser suficientes para se reduzirem os acidentes de trânsito, mas o conjunto de medidas que vão desde o planejamento viário, de fiscalização do cumprimento das normas às campanhas educativas contínuas.

Ressaltam-se as observações do Relatório Mundial sobre lesões causadas pelo Trânsito (2013) que aponta o importante papel das organizações internacionais, países doadores, governos e organizações não governamentais no tratamento e reforço da segurança no trânsito em todo o mundo, destacando a necessidade de diferentes setores trabalhando juntos, pois, segundo a OMS (2013), a segurança no trânsito é uma responsabilidade compartilhada que necessita de colaboração intersetorial entre os diferentes órgãos governamentais e não governamentais, bem como das indústrias e dos cidadãos.

Vale ressaltar que a “intersectorialidade não é uma estratégia técnica, administrativa ou simplesmente de boa prática gerencial. Pelo contrário, é um processo eminentemente político e, portanto, conflituoso” (PEREIRA, 2014, p. 37).

Desta forma, o Trânsito se constitui como uma das principais demandas sociais e de infraestrutura desafiando a Gestão Municipal a adotar medidas voltadas à utilização das vias, buscando proporcionar aos seus usuários um trânsito em condições seguras e, com isso, modificar o atual cenário, objetivo de estudo do capítulo II.

CAPÍTULO II

AS (IN)CÔMODAS EVIDÊNCIAS DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: A CIDADE DE MANAUS EM FOCO

Por isso, quando volto meu olhar em direção à problemática do trânsito que se instala nas vias e estradas de grandes metrópoles do mundo inteiro, observo que ele funciona como uma síntese metafórica da sociedade humana, que é competitiva e egoísta.

Mauro Batista Negreiros

2.1 Construção e disputa pelo espaço urbano nas cidades contemporâneas: a eclosão da violência no trânsito.

As cidades são explosões de cores e nuances que refletem para além do visível e do perceptível. As cidades até hoje são espaços ditos dominantes sobre o campo como resultado da divisão entre o trabalho intelectual e o trabalho manual, por meio do comando político e mercantil que as cidades teoricamente exercem sobre o campo (MONTE-MOR, 2006).

Para Monte-Mór (2006), tanto na cidade quanto no campo aparecem processos de competição e cooperação, apesar de serem elementos socioespaciais opostos e complementares, visto que o desenvolvimento das “civitas” dependem da produção agrícola do campo, o qual, por sua vez, é complementada pelas cidades na organização política, social e cultural.

Maricato (2015) destaca que a existência das cidades precede o capitalismo, entretanto se modificam, acompanhando as diferentes fases do sistema capitalista nos países centrais ou periféricos.

Monte-Mór (2006), citando Paul Singer (1973), afirma que a classe dominante formada nas cidades permite maximizar a extração de produtos agrícolas do campo e transformá-los em alimentos para sua sustentação e alimento para um exército que garanta a dominação da cidade sobre o campo.

Henri Lefebvre (2009) denomina como cidade política, aquela que mantém seu domínio sobre o campo a partir do controle apenas político, em que a classe dominante formada por civis e militares mantém um espaço não produtivo

dependente da produção rural. Todavia, a partir de determinado momento a coerção político-ideológica e militar para a extração do mais-produto do campo para a cidade sofre uma inflexão quando a burguesia é inserida na participação política e econômica das cidades, estas passam a ter um atrativo mercantil que traz a produção rural voluntariamente para as cidades, seja em busca de bens de serviço para a produção no campo ou espaço apropriado para a vivência em comunidade.

Outra grande transformação é a efetiva passagem da cidade em direção ao urbano, conforme descreve o Monte-Mór (2006), que aconteceu após a efetivação das indústrias. Somente após a Revolução Industrial houve um aumento da população que vivia nas cidades, a qual não passava de vinte por cento.

Neste sentido, as cidades, além de controlar e explorar a produção do campo, passaram a produzir as ferramentas e equipamentos necessários à produção rural. Para Henri Lefebvre (2009) essa dependência da indústria na produção do campo culminou na subordinação total do campo à cidade. Por sua vez, a cidade formada anteriormente pelo valor do uso coletivo teve que ceder espaço ao privado invadido pelas indústrias.

Sendo assim, conforme Monte-Mór (2013), o espaço urbano passa a se formar em função das atividades industriais e tudo que necessitam para seu pleno funcionamento. Porém, as outras características das cidades antes da Revolução Industrial não foram totalmente esquecidas e esse desenvolvimento do tecido urbano com diversas características adquiridas durante os processos de evolução sintetiza a formação das cidades e sua dominação sobre o campo.

Desta forma, o urbano ou espaço urbano-industrial contemporâneo é redefinido pelo processo da urbanização, estendendo-se virtualmente por todo o território através do tecido urbano que na cidade industrial integra a práxis sociopolítica e espacial, tornando a questão urbana também questão espacial, acrescenta o referido autor.

Neste processo, a compreensão do espaço social contemporâneo é de que as relações de produção e reprodução determinadas pelo capitalismo impõem a reação e a organização política própria da cidade. Segundo o Monte-Mór (2006, p. 15),

No Brasil a transformação de uma economia agroexportadora em economia centrada na substituição de importações redefiniu a cidade industrial como polo de dinamização e de transformações seletivas no espaço e na sociedade brasileira.

Contudo, somente em algumas cidades se concentravam as possibilidades de acesso aos aparelhos institucionais e a modernidade da vida urbana, o que reforça o entendimento de que o desenvolvimento das cidades encontra-se em sintonia com o processo de urbanização programado de acordo com a dinâmica de acumulação do capital.

No Brasil, as primeiras indústrias surgiram após 1930 e esse processo de industrialização potencializou o agravamento da questão social – desigualdades de salários entre homens e mulheres, excesso de jornada de trabalho, pauperismo, violência urbana, assim como o desemprego da população sem instrução. Bulla (2003, p.45) salienta que:

(...) o Brasil entrou num período de maior desenvolvimento econômico, que se refletiu no aumento da renda per capita, dos salários reais e do consumo. Simultaneamente registrou-se um incremento da taxa de crescimento da população e de urbanização. A concentração da população nas áreas urbanas trouxe consigo problemas de assistência, educação, habitação, saneamento básico, de infraestrutura e tantos outros. Na medida em que a industrialização avançava, crescia a concentração da renda, ampliando-se as desigualdades sociais, aumentando as tensões nas relações de trabalho e agravando-se a questão social.

Compreende-se que a gênese da questão social está historicamente ligada à relação contraditória entre a classe trabalhadora *versus* classe dominante, e afeta diretamente as condições objetivas e subjetivas dos que vivem do trabalho, onde o capital se apropria do trabalho excedente.

Diante desse cenário, Ianni (1990) adverte que a questão social é constituída por processos estruturais que estão na base das desigualdades e antagonismos de classe, apresentando diferentes aspectos econômicos, regionais, culturais e políticos. Além disso, a “questão social significa (...) saber quem estabelece a coesão e em que condições ela se dá numa determinada sociedade” (WANDERLEY, 1997, p. 65).

Partilhamos do entendimento de Yamamoto (2001, p.50), para quem:

A questão social diz respeito ao conjunto de expressões das desigualdades sociais engendradas na sociedade capitalista madura, impensáveis sem a intermediação do Estado. Tem sua gênese no caráter coletivo da produção, contraposto à apropriação privada da própria atividade humana – o trabalho – das condições necessárias à sua realização, assim como de seus frutos. É indissociável da emergência do trabalhador livre, que depende da venda de sua força de trabalho como meio de satisfação de suas necessidades vitais.

Iamamoto (2003) afirma ainda que a questão social congrega as desigualdades produzidas pela sociedade capitalista, ou seja, justamente a relação de exploração do homem pelo homem, surgindo assim resíduos como a pobreza, os homicídios, a exploração sexual de crianças e adolescentes, o desemprego e a violência no trânsito.

E é nessa relação *Capital versus Trabalho* que as desigualdades dissimulam a exploração imposta pelo modo de produção especificamente capitalista e sua forma aprimorada de explorar, onde a produção das disparidades entre classe é entendida como necessária para a manutenção e acumulação do capital. Todo esse processo de acumulação e produção traz em seu bojo:

A concentração da produção, reunindo os trabalhadores na linha de montagem das fábricas e intensificando a divisão social do trabalho, leva à **concentração da população** operária que, residindo nos seus arredores, vai incrementar o **processo de urbanização**. Era flagrante a **ausência de investimentos em infraestrutura urbana**, o desprezo pelas condições de vida operária, significativos níveis de morbidade, mortalidade da população infantil e adulta, habitações em locais insalubres, doenças, fome, baixos salários (SANTOS 2012, p.37) (**grifo nosso**).

No Brasil, a estruturação das cidades e as mudanças econômicas ocorridas ao longo dos anos evidenciam a relação existente entre uso e ocupação do solo e a violência urbana, uma vez que são resultantes da dinâmica da economia capitalista que induz à reprodução das desigualdades sociais necessárias à acumulação de capital. Brito e Pinho (2012) ressaltam que as desigualdades são projetadas no espaço, na forma das periferias urbanas, gerando assim a violência urbana crescimento acelerado e desordenado das cidades, tendo como uma das consequências o "acidente" de trânsito.

Francisco Filho (2010) corrobora com os autores e acrescenta que a violência urbana está relacionada à desigualdade social presente nas cidades,

cuja origem é atribuída ao modelo econômico adotado pela sociedade capitalista excludente, gerando classes que vivem à margem do processo produtivo.

Ademais, a realidade do Brasil não difere no cenário latino-americano que, segundo Castel (1997), vivenciou o agravamento da pobreza, associado ao fenômeno do desemprego estrutural num processo em que o contingente de pessoas é constituído pelos excluídos, afastados das correntes produtivas. São pessoas e grupos que se tornam “inúteis para o mundo” ou “supranumerários” diante da atualização das competências econômicas e sociais.

Para Souza (2009) a configuração do espaço urbano se divide em: áreas de reprodução, áreas de produção e áreas de circulação. Quanto à espacialidade, a cidade se divide também em três áreas: central, bairros intermediários e periferia, conforme detalha o quadro a seguir:

Quadro 12. Aspectos da configuração do Espaço de circulação.

	ÁREA CENTRAL	BAIRROS INTERMEDIÁRIOS	PERIFERIA
Formado por	Sistema viário e calçadas de boa qualidade	Sistema viário e calçadas medianamente cuidadas. Ocorrência de trechos sem pavimentação.	Sistema viário e calçadas para pedestres fortemente contrastando com trechos bem cuidados e a maior parte sem pavimentação.
Características	Vias e calçadas bem cuidadas; Bancas de revista, degraus, orelhões, etc. Dificultam a circulação a pé sobre as calçadas	Vias bem cuidadas e calçadas amplas em bairros de classe média. Em terrenos marginais, podem existir vias e calçadas sem pavimentação.	Vias e calçadas amplas e de boa qualidade em áreas de condomínios de luxo. Em bairros pobres podem não ter pavimentação.
Presença do estado	Bem assistida durante o dia, com relação em certas horas da noite. Inexistem agentes dedicados a zelar pelas condições de circulação sobre as calçadas.	Menos presença ostensiva, mas com possibilidade de atender as demandas através de chamadas.	Reduzida a postos considerados estratégicos. A circulação de viaturas da segurança pública procura ampliar esta presença.
Acidentes	Predomínio de acidentes que causam apenas danos materiais	Ocorrência de acidentes com danos materiais e vítimas	Ocorrência de acidentes com danos materiais e vítimas. A prática de velocidades elevadas corrobora para a ocorrência de acidentes violentos, com vítimas fatais.

Fonte: Adaptado de SOUZA, 2009.

Com base nestes conceitos, observa-se no quadro 12 os aspectos da configuração do Espaço de circulação, destacando-se a ocorrência de acidentes com vítimas fatais nas periferias, onde a presença do Estado é reduzida a pontos estratégicos em contraposição aos bairros da área central que têm predomínio de acidentes de trânsito com danos materiais. Além disso,

o processo de produção do espaço da metrópole concentrado no centro e, em seguida, expandindo e disperso a partir dele numa área mais ampla, permitiu a realização da propriedade privada do solo urbano. Nesse movimento, produziu uma contradição entre o centro e a periferia explodida (CARLOS, 2011, p.113).

Souza (2009) ressalta a configuração do espaço urbano e do modo como os espaços de circulação utilizados influenciam o processo de desenvolvimento das cidades. Além disso, a rua é um espaço de poder que expressa o modo como a sociedade se organiza e ainda determina os vencedores e perdedores do futuro. Neste caso, os “perdedores” são todos os pedestres, usuários do Sistema Viário com pavimentação precária que enfrentam longos deslocamentos a pé, em ônibus lotados ou, ainda, sobre motocicletas – com o custo de aquisição e manutenção menor, entretanto mais vulnerável aos acidentes de trânsito graves, configurando o aumento no número de mortes e internações, o que representa um problema de saúde pública no Brasil nos últimos anos.

Para Maricato (2015), após muitos anos de ausência de investimentos públicos nos transportes públicos, a condição da mobilidade nas cidades tornou-se um dos maiores problemas sociais e urbanos. Dados do Relatório Geral de Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (2014) demonstram que houve a inversão de posição entre o transporte coletivo e o individual. Em 2003 o transporte coletivo era o segundo modo agregado, com 29,8% do total de viagens dos brasileiros, enquanto em 2013 o posto de segundo colocado ficou com o transporte individual, com 30,7%, demonstrando o incentivo do poder público ao uso dos transportes individuais em detrimento do transporte coletivo.

Maricato (2015) ressalta também a importância de se conhecer os impactos econômicos, ambientais e na saúde decorrentes do uso do transporte individual, uma vez que produzem 68% do total de gases poluentes e são responsáveis por 83% dos acidentes de trânsito no Brasil. Segundo cálculos do

IPEA (2003), por exemplo, o Brasil deixou de arrecadar US\$ 20 bilhões entre 1998 e 1999 com o turismo, em razão do impacto negativo da violência no País.

De modo geral, dados do IPEA (2003) reforçam que os gastos envolvidos com os cuidados de atenção à saúde das vítimas de violência e dos custos econômicos decorrentes da perda de vida produtiva por morte, incapacidade ou prisão são altíssimos, embora sejam poucos os estudos no país para avaliar o impacto econômico decorrente dessas causas.

Pode-se inferir que a consolidação das sociedades modernas sob o signo das desigualdades ocultas a cidade real. Dessa feita, ratifica-se que o planejamento do espaço urbano resultou em: “planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns, cidadania para alguns... não se trata de direitos universais, mas de privilégios para poucos” (CASTRO E SILVA, 1997 apud MARICATO, 2015, p.87).

Essas questões impactam o espaço urbano das cidades e, conseqüentemente, no trânsito que se constitui em um espaço de movimento e circulação de pessoas, ou seja, em uma forma de deslocamento nas cidades. Pensar nisso requer refletir sobre o sistema viário que numa forma ampliada, “é tratar de pessoas, do composto infraestrutura urbana é o subsistema que está mais vinculado aos usuários (os outros conduzem fluídos; estes pessoas e veículos)” (MASCARÓ, 2005, p. 14).

No que se refere ao veículo, Gullo (1998) afirma que este é tido como símbolo de status e passa a ser um componente indispensável na formação da ideologia na sociedade contemporânea. A publicidade desenvolve a aspiração e a motivação inerente ao comportamento, consolida o valor do veículo como inabalável e permanente no imaginário coletivo porque promove simbolicamente a ascensão social.

Todavia, a população de baixa renda tem dificuldade de adquirir um automóvel, apropriando-se da motocicleta – com o custo de aquisição e manutenção menor, entretanto mais vulnerável aos “acidentes” de trânsito graves, configurando o aumento no número de morbimortalidade de ocupantes de motocicletas no Brasil, nos últimos anos.

Waiselfisz (2013) aponta o ritmo de crescimento do número de motocicletas de 20% ao ano, ultrapassando bastante o propalado crescimento dos automóveis. Desta forma, entre 1998 e 2011 a frota de motocicletas cresceu

610%, ou seja, cresceu sete vezes no período, a de automóveis cresceu 134%, pouco mais que duplicando seu número.

Infelizmente, o crescimento exponencial do número de motocicletas é diretamente ligado ao crescimento da mortalidade dos ocupantes daquele veículo, cuja “taxa de óbitos oscilou de um mínimo de 67,8 mortes por 100 mil motocicletas em 1998, até um máximo de 101,1 em 2002, com uma média de 91 óbitos também por 100 mil motocicletas registradas” (WAISELFISZ, 2013, p. 20).

Assim, é nesse contexto de exclusão social e segregação do espaço urbano que a violência no trânsito se apresenta como expressão da questão social no Brasil, visto que a acentuação da pobreza nos aglomerados urbanos é também caracterizada pelo não acesso aos direitos sociais, dentre os quais: moradia, saneamento básico, transporte público de qualidade e trânsito seguro.

Uma das faces mais expressivas e visíveis da violência no trânsito são os “acidentes”, pois

a estatística, de uma vítima fatal a cada 30 segundos no trânsito em todo o mundo e o conhecimento de, no Brasil, já termos ultrapassado a triste marca de um milhão de vidas perdidas em acidentes de trânsito, dirigiram minha atenção para o atual código de trânsito Brasileiro, pois o Brasil é ao que parece o campeão mundial de acidentes de trânsito (RIZZARDO, 2001).

Sabe-se que a violência se confunde com a história da humanidade (DADOUN, 1998). Assim, como categoria histórica, a violência difere de acordo com o tempo histórico e contexto sociocultural. Segundo Hannah Arendt (1994 apud OLIVEIRA E GUIMARÃES, 2005, p.11):

uma chave interpretativa para compreender a violência, tanto na educação como no conjunto da sociedade, como uma forma de expressão dos que não tem acesso a palavra, como a crítica mais radical à tradição autoritária. Quando a palavra não é possível, a violência se afirma e a condição humana é negada. Neste sentido, a reversão e a alternativa à violência passam pelo resgate e devolução do direito à palavra, pela oportunidade da expressão das necessidades e reivindicações do sujeito, pela criação de espaços coletivos de discussão, pela sábia busca do dissenso e da diferença.

Essa violência é produzida a partir da negação do direito à cidade, pois mesmo com a promulgação pela Constituição de 1988 de um arcabouço legal contendo inovações de caráter democrático e cidadão, “o direito à cidade,

entretanto, será dado menos por instituições formais, normas legais de política urbana ou de planejamento, e mais pelas lutas sociais” (MARCIATO, 2015, p.97).

Vê-se na cidade contemporânea um rastro de violência, mortes e mutilações sob as “vestes” dos “acidentes” de trânsito, produto de um processo de construção do espaço urbano sob a lógica do capital que avilta o humano em todas as suas dimensões.

2.2 No meio da floresta: Manaus, o Trânsito e os seus “acidentes”.

A Floresta Amazônica, localizada na região norte da América do Sul, uma das maiores florestas tropicais do mundo, é rica em biodiversidade. Suas “ruas e avenidas” são rios que compõem a bacia amazônica, compreendendo terras dos países Peru, Colômbia, Equador, Venezuela, Guiana, Suriname, Bolívia e Brasil, representando a maior reserva de água doce do mundo. No meio desta bacia surge uma “rodovia” exuberante, o Rio Amazonas que tem mais de sete mil afluentes e possui vinte e cinco mil quilômetros de vias navegáveis. De sua área total, 45% encontra-se no Brasil, abrangendo os estados do Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Mato Grosso, Pará e Amapá, segundo o IBGE (2014).

Na obra *A Amazônia na visão dos viajantes: séculos XVI e XVII*, Neves (2011, p. 17) discorre:

O Estado do Amazonas, por onde corre a maior extensão do Rio Amazonas tem grande parte de seu território coberto por florestas, com a concentração de mais de cinquenta por cento de reservas brasileiras. Sua fauna contém muitas espécies de peixes, milhares de aves e um grande número de mamíferos; a flora é diversificada, estima-se que centenas de drogas medicinais ainda possam estar escondidas em suas plantas. Dada a extensão e ao volume de água do rio Amazonas, o Estado abriga os dois maiores arquipélagos fluviais do mundo – Mamirauá e Anavilhanas.

Em meio a ecossistemas tropicais, com características diversas e riquezas, descritas pela autora, o ambiente amazônico é cobiçado internacionalmente desde o século XVI, quando portugueses e espanhóis disputavam o domínio dos oceanos e a conquista de novas terras para a Coroa. A partir do Tratado de

Tordesilhas, o Amazonas passa a pertencer à Espanha que enviou a Expedição capitaneada por Francisco de Orellana em toda a extensão do Rio Amazonas.

No que concerne à formação das sociedades amazônicas, Oliveira (2014) discorre que foram influenciadas por fatores externos na cultura e na natureza, refletindo que a invenção geográfica da Amazônia, com a chegada dos europeus, foi produzida de diferentes formas espaciais ligadas, principalmente às atividades econômicas introduzidas, em detrimento das atividades realizadas na região, cujo fundamento era orientado pelo uso.

Becker (2013) salienta que muitos núcleos populacionais amazônicos foram iniciados por meio das missões religiosas. Entretanto, este processo ocorreu em épocas diferentes e “não atingiu ao mesmo tempo os lugares da Amazônia” (OLIVEIRA, 2014, p. 185), revelando-se incapaz de criar relações socioespaciais pautadas na qualidade de vida da população local, contribuindo para destruição da cultura local.

Ao longo dos ciclos econômicos, principalmente no Ciclo da Borracha, houve o movimento migratório de nordestinos aumentando a urbanização das cidades. No caso das cidades da Amazônia, a instalação de monopólio comercial e o poder político dos centros hegemônicos da economia dominaram a dinâmica urbana em suas diversas fases (BECKER, 2013).

Em meio a Floresta surge, então, a cidade de Manaus. Denominada primeiramente como Lugar da Barra, recebeu a denominação atual em homenagem aos índios Manaós que aqui habitavam. Situada à margem do Rio Negro, teve seu crescimento impulsionado a partir da atividade econômica da extração da Borracha, conforme cita o autor:

No final do século 19, a cidade de Manaus despontava como um dos centros de prosperidade e riqueza do País, graças aos excedentes gerados pela exploração da borracha na Amazônia. Naquele momento, a aparência da cidade e efervescência de suas ruas criavam a ilusão de integrar o mundo moderno e estar realmente inserida no espírito da *belle époque* (MESQUITA, 2006, p. 327)

Diante deste cenário, Oliveira (2014) aponta que o Estado fixou sua racionalidade quando, imbuído de olhares externos e interesses da classe dominante local, incentivou a exploração do látex, atribuindo à atividade existente

de forma isolada e esparsa uma rede de circulação da mercadoria que revelava também as relações de poder ligada aos interesses econômicos nacionais. Também apontou um novo território, especialmente com a introdução da navegação a vapor.

Para Becker (2013), a dinâmica das cidades amazônicas impulsionou seu crescimento pelo aumento das exportações para outras cidades, entretanto também geraram "surtos econômicos" efêmeros que podem levar à estagnação das cidades.

Assim, o urbanismo imposto à cidade aterrava os igarapés para dar lugar às ruas e avenidas, nivelava os morros, transformações exigidas pelo capital e, como isso, ignorava o modo de vida dos caboclos, homens amazônidas, população dos rios que se utilizavam dos igarapés como fonte de subsistência, ora para a pesca do alimento, ora para as atividades comerciais, na perspectiva de tornar Manaus a *Paris dos Trópicos*. A esse respeito Valle e Oliveira (2003) ressaltam:

O desprezo pela cultura local e a supremacia da cultura imposta são visíveis nas formas do espaço urbano de Manaus, os obstáculos são removidos para dar lugar na selva a uma cidade "digna" e sem os males dos trópicos, para receber "os civilizados". A segregação está na lógica da produção da cidade, visto que a cidade não é produzida e apropriada igualmente (IDEM, 2003, p. 160).

Com o declínio do ciclo da Borracha, a Amazônia retorna à condição de região problema, num processo recorrente de alternância entre períodos de estagnação e progresso. Neste contexto, e com a ideologia do vazio demográfico, o Estado buscou políticas desenvolvimentistas que engendraram a região na reprodução ampliada do capital, ou seja, que envolveram "não apenas a produção do valor, mas também e principalmente sua circulação e distribuição" (OLIVEIRA, 2014, p. 188).

Entra em cena a Zona Franca de Manaus, implantada no final da década de 60, que se tornou "o principal expoente da ação do Estado para retomar o desenvolvimento econômico e ocupar a terra sem homens" (BENTES, 2014, p. 34), influenciando o movimento migratório e desenhando na cidade um mosaico de pessoas e culturas vindas de diversos estados do país.

Corroborando com a autora, Oliveira (2014) chama a atenção para a atuação do Estado que intervém a partir de interesses internacionais, gerando conflitos sociais, políticos e ideológicos que excluíam antigos modos de vida, utilizando para tanto o espaço como instrumento de controle da vida social e privada das pessoas, com o discurso da integração nacional.

Segundo dados do IBGE (2015), Manaus possui 2.210.825 habitantes, distribuídos em áreas urbanas e rurais. No início da década de 1980, iniciou-se o processo de ocupação das áreas periféricas, zonas norte e leste que concentram a maioria da população. Do mesmo modo, como a expansão dos grandes aglomerados urbanos, a segregação espacial deu-se especialmente pela ocupação desordenada e por uma incipiente política habitacional para cidade.

A frota de veículos que circula nas ruas de Manaus totalizava 197.045 em 1999, e passaram a totalizar 685.688 em 2015, crescendo 287,3% no período, segundo dados do DENATRAN (2015), aumentando, com isso, a emissão de monóxido de carbono no ambiente. Entretanto, a infraestrutura viária não teve o mesmo crescimento, acarretando congestionamentos, aumento no tempo de viagens e o agravamento da disputa do espaço entre veículo e pedestre, tendo como consequência os “acidentes”, influenciando o espaço de cidadania, já que o espaço não se reproduz somente nas relações econômicas, mas também nas relações sociais – repetição de gestos, dos atos, da cultura e do cotidiano das pessoas (OLIVEIRA, 2014).

Na literatura, os “acidentes de trânsito” podem ser de dois tipos – com danos materiais e com vítimas (lesionadas ou fatais). A figura 2 destaca o percentual dos tipos de acidentes ocorridos em Manaus no período de 2012 a setembro de 2015:

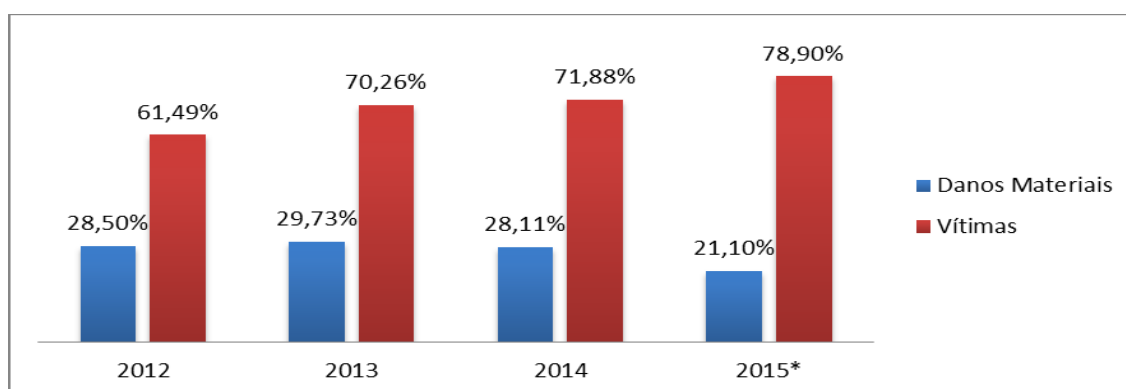


Figura 2. Percentual dos tipos de “acidentes” de trânsito ocorridos em Manaus no período de 2012 a setembro de 2015.

Fonte: MANAUSTRANS, 2016.

Os percentuais apresentados indicam o aumento no registro de acidentes de trânsito com vítima em Manaus (de 61,49% para 78,90%), cujo número de vítimas totais dos acidentes ultrapassa 35 mil usuários da via. Vale ressaltar que em Manaus, desde 2010, as autoridades de trânsito ou policiais não atendem mais os acidentes de trânsito sem vítimas (danos materiais), cujos condutores envolvidos devem retirar os veículos e registrar o Boletim de Ocorrência na Delegacia mais próxima da ocorrência.

Vasconcelos (2013) destaca que o processo de liberalização econômica, afetou a área do transporte público, na área do trânsito, e políticas federais apoiaram a massificação do uso de uma nova tecnologia – a motocicleta – que passou a ser intensamente utilizada na entrega de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades.

A importância de se conhecer a natureza dos acidentes¹¹ está em orientar a tomada de decisão no planejamento de sistemas de atendimento da ocorrência e da vítima. Isto posto, demonstra-se a distribuição dos “acidentes de trânsito” com vítima fatal (figura 3):

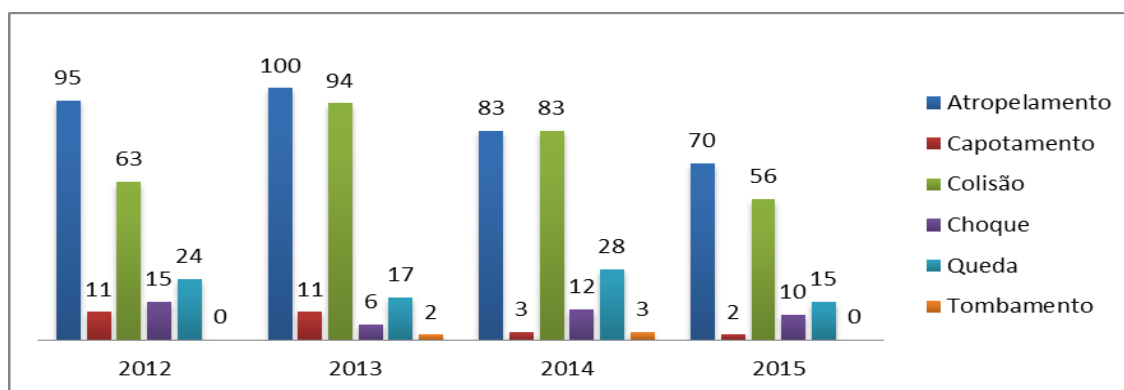


Figura 3. Distribuição dos “Acidentes” de Trânsito com vítima fatal em Manaus/Am segundo a natureza no período de 2012 a 2015.

Fonte: MANAUSTRANS, 2015

¹¹ Os “acidentes de trânsito”, segundo a natureza, são: 1) Atropelamento – é o embate do veículo contra o pedestre e também animais. Considera-se pedestre o usuário que se encontra caminhando ou parado em via pública e o ciclista desde que desmontado da bicicleta. 2) Capotamento – evento no qual o veículo, por causas diversas, gira em torno de seu eixo vertical e, na fase final de imobilização, apresenta-se apoiado sobre sua cobertura, com as rodas para cima sobre a capota, 3) Colisão – é o embate entre dois ou mais veículos em movimento, 4) Choque – é embate de um veículo contra um obstáculo fixo, tais como árvore, muro, defensas, poste de iluminação etc, 5) Queda – queda livre de um veículo por ação da gravidade e que ocorre por causas diversas, como perda da direção, manobra brusca, etc. 6) Tombamento – evento no qual o veículo por causas diversas, gira em torno do seu eixo vertical e, na fase final de imobilização, apresenta-se apoiado sobre uma das laterais. (ARAGÃO, 2015)

Do total de acidentes de trânsito ocorridos em Manaus, entre 2012 e setembro de 2015, 71,00% foram colisão, 14,70% queda fortemente associada ao trauma de motociclistas, 9,32% atropelamento, 2,71% choque, 1,53% capotamento, 0,12% tombamento. Entretanto, quando verificado os tipos de acidentes somente com vítimas fatais, no mesmo período, os atropelamentos (348) lideram o ranking, seguidos por colisão (296), queda (84), choque (43), capotamento (27) e tombamento (5). É importante ressaltar na série histórica (figura 6) a diminuição dos atropelamentos de 95, em 2012, para 70, em 2015, ratificando que medidas preventivas, a exemplo do Projeto “Tô na faixa”¹², cumprem um papel na diminuição dos óbitos.

Bentes (2014) afirma que Manaus cresceu desordenadamente, num ritmo frenético, de maneira que dez dos 56 bairros existentes em 2000 concentravam 50,37% da população à época, como destaque para os bairros Cidade Nova, São José Operário e Jorge Teixeira. Souza (2009) acrescenta que existem três áreas geradoras de viagens que se destacam: a zona central, que concentra atividades de comércio e serviços; as zonas oeste, norte e leste, apontadas como residenciais, e o distrito industrial com atividades industriais, localizado na porção sudeste da cidade. “Estas unidades estão geograficamente muito afastadas e com poucas vias fazendo a ligação entre elas” (SOUZA, 2009, p. 75).

Em 2010, a Lei 1.401/10 oficializou mais sete bairros, totalizando atualmente 63 bairros, divididos em seis zonas geográficas. A criação desses novos bairros “oficializou os assentamentos oriundos de iniciativa própria da população, por meio de ‘invasões urbanas’” (BENTES, 2014, p. 59).

Ademais, Vasconcelos (2013) observa que ao longo da história, nas cidades a população de baixa renda localizou-se em áreas periféricas, geralmente por meio de “invasões”, em áreas de risco como morros e córregos, enquanto as classes médias localizam-se em áreas mais centrais já dotadas de equipamentos urbanos de boa qualidade ou então em áreas com empreendimentos imobiliários que garantam sua reprodução social e econômica nos moldes desejados.

¹² O Projeto “Tô na Faixa – Uma campanha pela valorização da vida”, foi lançado pela Prefeitura de Manaus em 2011. O respeito à faixa de pedestres é o foco do projeto, atualmente chamado de “Manaus na Faixa”. A campanha estabeleceu o gesto de estender o braço com a palma da mão voltada para os veículos, como sendo um sinal aos condutores de que o pedestre tem a intenção de fazer a travessia em determinada faixa. Ao mesmo tempo revitalizou faixas de pedestres e intensificou nos meios de comunicação para os condutores sobre o respeito ao pedestre e a faixa destina para sua travessia. Disponível em <http://www.portalfagranteam.com.br/2011/07/to-na-faixa.html>.

Esses condicionantes sócio econômicos e de mobilidade urbana constituem-se em elementos fomentadores para riscos de atropelamentos, diante a inexistência da ação do Poder Público em bairros periféricos para reduzi-los.

Em Manaus, os bairros mais populosos se concentram majoritariamente nas zonas norte e leste. São eles: Cidade Nova, Jorge Teixeira, Novo Aleixo, São José Operário, Cidade de Deus, Nova Cidade e Gilberto Mestrinho. A figura 4 ilustra as zonas geográficas de Manaus e os acidentes com vítimas fatais por zona no ano de 2015:

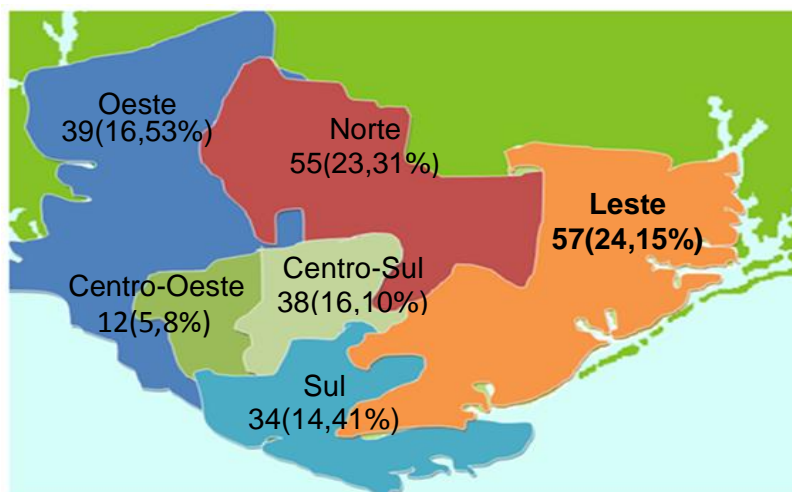


Figura 4. Mapa da distribuição de “acidentes” com vítimas fatais por zona geográfica, ano 2015. Fonte: MANAUSTRANS, 2016.

Conforme a figura 4, foi nas Zonas Leste e Norte que houve maior número de “acidentes” de trânsito com vítimas fatais em 2015. O percentual de 24,15% (57) da Zona Leste, refere-se, principalmente, a “acidentes” em vias como: Av. Autaz Mirim – abrangendo os bairros Jorge Teixeira, Armando Mendes, São José Operário, Tancredo Neves – e Av. Cosme Ferreira – bairros Colônia Antônio Aleixo, Zumbi, São José e Coroadó. O percentual de 23,31% (55), refere-se principalmente a “acidentes” ocorridos na Av. Torquato Tapajós, via que concentra fluxo intenso de veículos e abrange os bairros Santa Etelvina e Novo Israel.

Sobre o número de “acidentes” de trânsito com danos materiais e com vítimas por zonas geográficas de Manaus no período de 2012 a 2014, as figuras a seguir revelam:

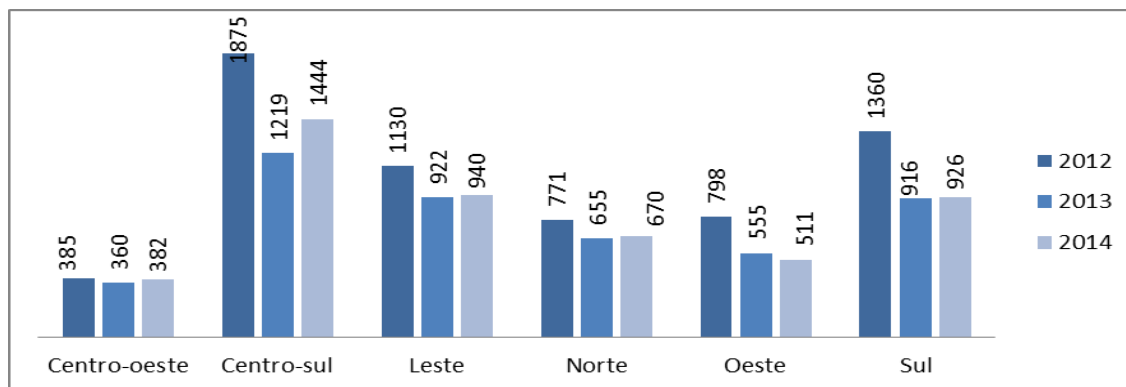


Figura 5. Número de “Acidentes” de Trânsito com danos materiais em Manaus, segundo a zona geográfica, período de 2012 a 2014.

Fonte: MANAUSTRANS, 2015

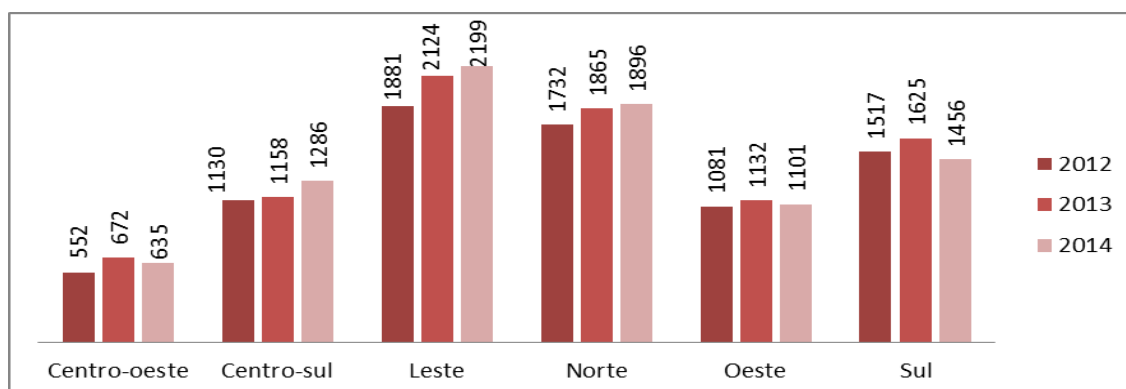


Figura 6. Número de “Acidentes” de Trânsito com vítima em Manaus, segundo a zona geográfica, período de 2012 a 2014.

Fonte: MANAUSTRANS, 2015

As figuras 5 e 6 apontam que nas áreas centrais, correspondente a zonas centro-sul e sul, os “acidentes” com danos materiais são o maior número de ocorrências. Este dado pode estar relacionado ao fato de que em vias como as avenidas Getúlio Vargas e Eduardo Ribeiro (zona sul) e a avenida Djalma Batista (zona centro-sul), a velocidade dos veículos é baixa na maior parte do dia, tendo em vista o alto fluxo de veículos e, portanto, permanentes congestionamentos. Já as áreas periféricas – zonas Norte e Leste – concentram o maior número de “acidentes” com vítimas, correspondendo a 11.677 ocorrências nos últimos três anos.

A análise dos dados também indica que não houve modificação na distribuição dos “acidentes”, se comparados aos dados de 2000 a 2006, trabalhados por Souza (2009), os quais demonstraram que os “acidentes” envolvendo vítimas apresentavam maior dispersão em direção à periferia de Manaus (zona leste).

Segundo Neves e Guedes (2014)¹³, em relação aos fatores contributivos para ocorrência dos “acidentes” estão: a *Velocidade excessiva e/ou inadequada* que aparece em 28% dos acidentes analisados; seguidos por *Converter ou cruzar sem dar preferência* (16,8%) e *Transitar em local proibido* (12,0%), condutas de risco fortemente associadas aos motociclistas; *Falta de infraestrutura da via* (16,8%). Os autores esclarecem que a partir dessas análises decidiu-se por trabalhar em Manaus o primeiro fator *Velocidade excessiva e/ou inadequada*, como programa durante o ano de 2015.

Em relação aos horários, os “acidentes” com vítima fatal ocorrem na capital amazonense com mais frequência no período noturno, conforme ilustra a figura 7:

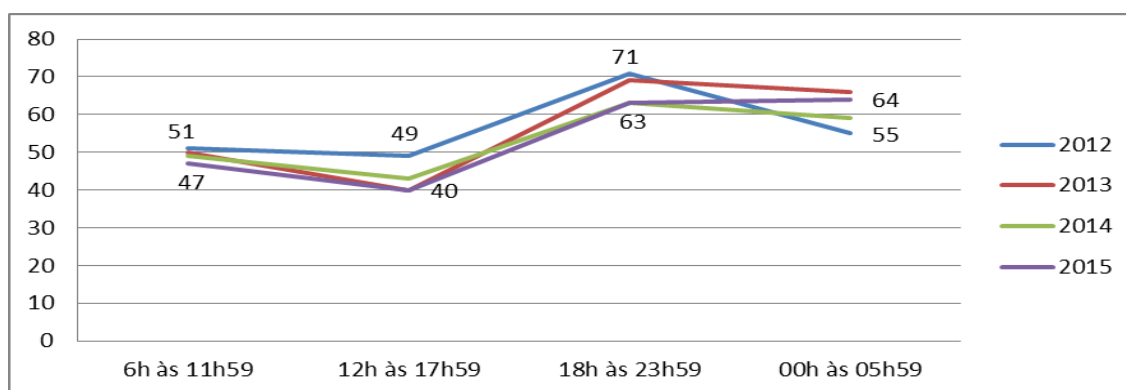


Figura 7. Distribuição dos “Acidentes” de Trânsito com vítima fatal em Manaus, segundo a fase do dia, no período de 2012 a 2015.

Fonte: MANAUSTRANS, 2016.

Os “acidentes” distribuídos nas diferentes fases indicam que ao longo do dia, isto é, nos horários entre 18h e 23h59, ocorreram 243 eventos; no período da madrugada, ocorreram 222; durante a manhã, 179 e no período vespertino, ocorreram 159, o que exige um planejamento para uma efetiva fiscalização de trânsito nos horários em que há maior incidência bem como para a prevenção em relação a esse tipo de ocorrência.

¹³ Os autores tomaram por base os dados da Subcomissão de Análise e Qualificação de dados do Projeto Vida no Trânsito que se reuni a cada quinze dias para análise dos acidentes com vítima fatal ocorridos em Manaus. A análise em questão corresponde a 113 acidentes ocorridos nos primeiros semestres de 2012 e 2013.

Do exposto, fiscalizar e educar para o trânsito como forma de promoção e prevenção à vida é condição *sine qua non* para a superação de fragilidades, além de ser um exercício de cidadania, pois

a compreensão do trânsito como parte da vida cotidiana de todas as pessoas; sua necessidade de locomoção no espaço, de comunicação com o espaço e, sobretudo de convívio social no espaço público, favorecerá o trabalho educativo com foco em atividades nas quais (...) assimilem com clareza que os conflitos no trânsito só podem ser minimizados quando valores, posturas e atitudes estiverem voltados ao bem comum (BRASIL, 2009, p.14).

Desta forma, ratifica-se que a violência no trânsito é uma questão complexa que atinge proporções significativas da sociedade na atualidade, constituindo-se em uma problemática “condicionada por uma multiplicidade de fatores, dentre os quais podemos mencionar, sem pretensões de exaustividade, fatores que evocam aspectos estruturais, conjunturais, institucionais, relacionais e comportamentais” (ANDRADE, 2000, p.168).

Sendo assim, a violência expressa no trânsito sob a forma dos “acidentes” requer enfrentamento, pois o trânsito mais que um espaço físico e geográfico se constitui em um espaço de cidadania. Portanto, a violência ali instalada proveniente das relações sociais desiguais na sociedade do capital necessita ser enfrentada como uma questão política pelo Estado.

2.3 A magnitude das lesões e mortes causadas pelos “acidentes” de trânsito em Manaus.

Nas últimas décadas, o Brasil teve mudanças expressivas no perfil epidemiológico dos agravos por causas externas¹⁴. Entre as características particulares das causas externas estão a sua complexidade e abrangência, por reunirem diferentes tipos de agravos, a saber: acidentes de trânsito, violência interpessoal ou autoprovocada, afogamentos, quedas, queimaduras, dentre

¹⁴ As causas externas são fatores ou condutas que influenciam as mortes ou lesões. Na Classificação Internacional de Doenças elas aparecem no Capítulo XX, em agrupamentos: V01-X59 Acidentes, X60-X84 Lesões autoprovocadas intencionalmente, X85-Y09 Agressões, Y10-Y34 Eventos (fatos) cuja intenção é indeterminada, Y35-Y36 Intervenções legais e operações de guerra, Y40-Y84 Complicações de assistência médica e cirúrgica, Y85-Y89 Sequelas de causas externas de morbidade e de mortalidade, Y90-Y98 Fatores suplementares relacionados com as causas de morbidade e de mortalidade classificados em outra parte.

outras, demandando intervenções distintas, segundo Minayo (2006). A figura 8 ilustra a distribuição da mortalidade global por lesão:

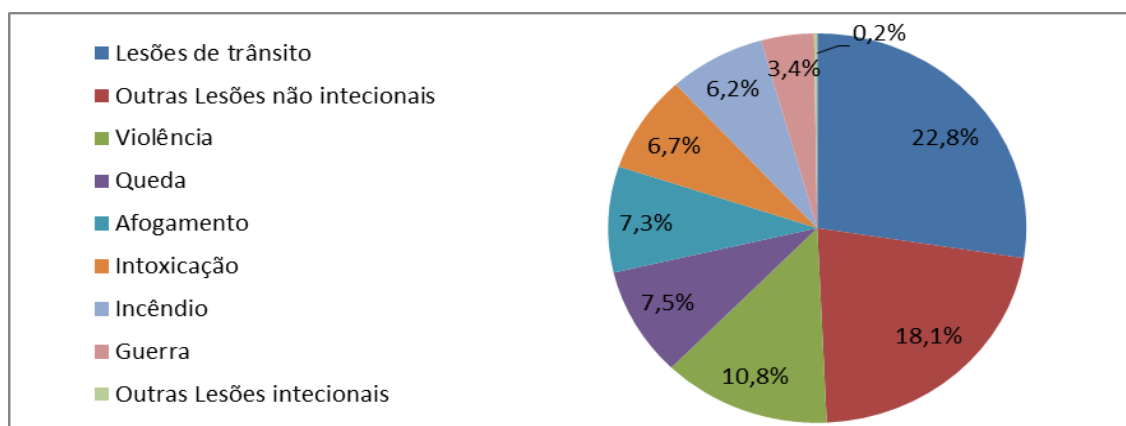


Figura 8. Distribuição da mortalidade global por lesão, segundo a causa.

Fonte: OMS, 2013, p. 11

Segundo dados da OMS (2013), em todo o mundo as lesões no trânsito representam 22,8% da mortalidade por causas externas, seguido por 18,1% de outras lesões não intencionadas, 16,9% de suicídios, 10,8% de outros tipos de violência como homicídio, dentre outros tipos de lesão. As taxas brasileiras são muito altas – terceiro lugar para os homicídios e quinto lugar para os acidentes de trânsito, se comparadas a países com Suécia, Espanha e Alemanha. Nos últimos quinze anos no perímetro urbano de Manaus, os “acidentes” de trânsito levaram ao óbito 3.519 usuários das vias manauenses:

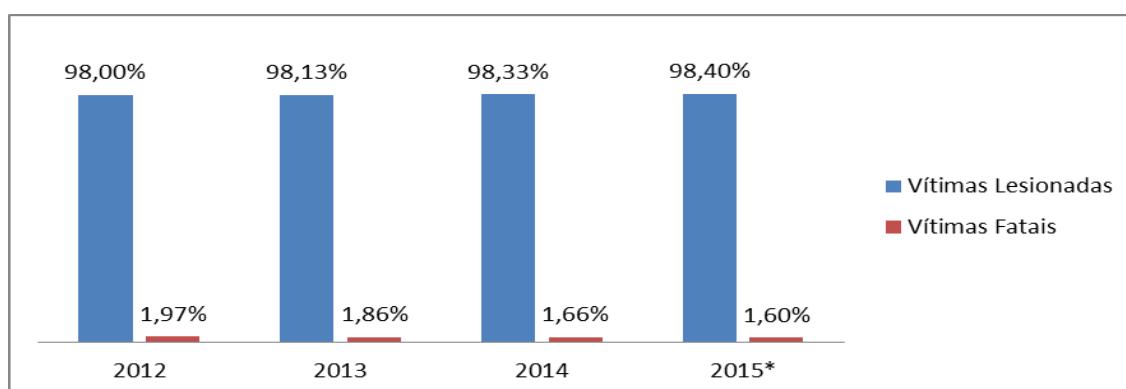


Figura 9. Proporção das vítimas de acidentes de trânsito registradas lesionadas e fatais, em Manaus, no período de 2012 a setembro de 2015.

Fonte: MANAUSTRANS, 2016.

Em Manaus a figura 9 ilustra a natureza das vítimas de acidentes de trânsito, demonstrando que mais de 98% dos acidentes tem vítimas lesionadas e

cerca de 1,90% são fatais. As consequências dos acidentes de trânsito para o Sistema Único de Saúde e para a sociedade brasileira apontam a necessidade de aprimoramento dos sistemas de informações, ampliação dos leitos hospitalares e do acesso aos serviços de reabilitação, pois as lesões e as mortes causadas pelo trânsito acarretam danos emocionais, físicos e econômicos.

O Relatório mundial sobre lesões causadas pelo Trânsito (2013) indica que existem diferenças visíveis na forma como os diferentes usuários das vias são afetados pelas colisões no trânsito, conforme resumido abaixo:

- Mais da metade de todas as mortes globais no trânsito ocorrem em jovens entre 15 e 44 anos de idade.
- 73% de todas as vítimas de fatalidades globais de trânsito são do sexo masculino.
- Os vulneráveis usuários das vias – pedestres, ciclistas e motociclistas – representam uma proporção muito maior de colisões de trânsito nos países de baixa e média renda do que em países de alta renda (OMS, 2011, p.20).

A Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito em Manaus foi de 12,42 em 2014 e teve seu maior pico em 2006, com 17,59 óbitos a cada 100.000 habitantes, conforme figura 12. Ressalta-se a relevância do acompanhamento da Taxa de Mortalidade como indicador oficial que norteia a análise da meta da Década de Segurança Viária. Contudo, mesmo que a Taxa de Mortalidade por acidentes de trânsito da cidade de Manaus não se apresente como uma das mais altas do país, é expressivo que em 2014 tenham morrido em 12 pessoas por grupo de 100.000 habitantes na capital amazonense por “acidentes” perfeitamente evitáveis.

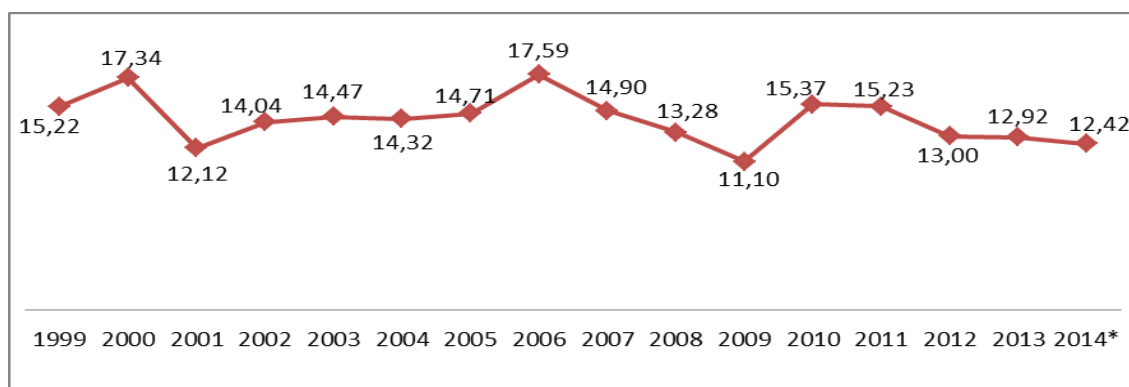


Figura 10. Evolução da Taxa de Mortalidade por acidentes de trânsito em Manaus a cada 100.000 habitantes. Série histórica de 1999 a 2014.

Fonte: MANAUSTRANS, 2015.

Dando corpo a essa taxa, a figura 11 demonstra o número de vítimas fatais e o papel que desempenham no trânsito no momento do “acidente”, o que nos leva a questionar: quem são essas pessoas?

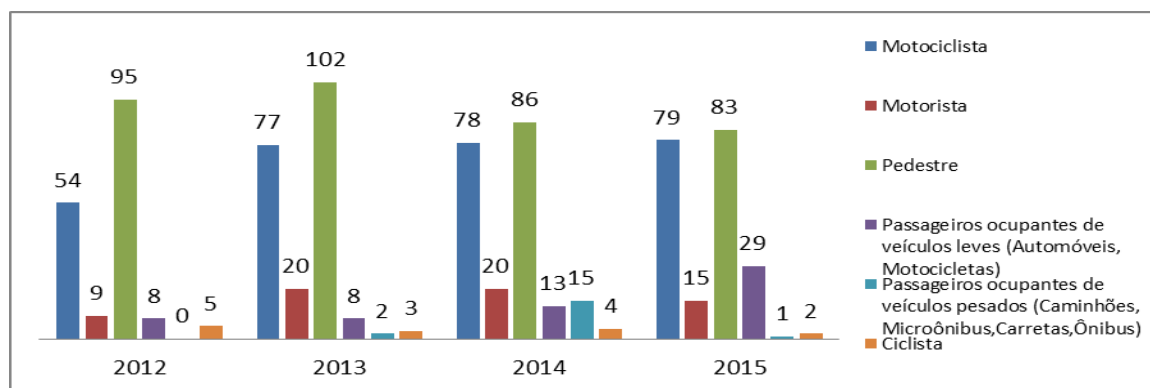


Figura 11. Distribuição dos tipos de vítimas fatais por ano de ocorrência, período de 2012 a 2015. Fonte: MANAUSTRANS, 2016.

O Anuário de Acidentes de Trânsito do MANAUSTRANS indica que o pedestre corresponde a mais de 50%, seguido por 36,32% de vítimas motociclistas, demonstrando a vulnerabilidade das viagens feitas a pé e se utilizando motocicleta na cidade, conforme figura 13.

No caso de Manaus, este monitoramento embasou a decisão de programas destinados a estes grupos – pedestres e motociclistas - priorizando as medidas preventivas indicadas pela Política Nacional de Redução de Morbimortalidade por acidentes e violências (2001).

Para Vasconcelos (2013, p. 18),

uma parte grande das novas motocicletas é utilizada no serviço de entregas de pequenas mercadorias, principalmente nas cidades com alto grau de congestionamento, como São Paulo (os motoboys). Neste caso, tem ocorrido uma confluência de dois interesses: o de entrega rápida de mercadorias e o de novas oportunidades de emprego para jovens. Como o mercado de trabalho para jovens de baixa escolarização é cada vez mais reduzido e com níveis de remuneração baixos, a nova atividade é atraente como alternativa. Esta oportunidade também é reforçada pela disposição destes jovens de assumir riscos, o que, por sua vez, é ampliada pela precariedade da fiscalização. O resultado concreto é que um verdadeiro “exército” de jovens (a maioria homens) atravessa as cidades em altas velocidades, serpenteando entre automóveis e ônibus para chegar rapidamente nos destinos.

Salienta-se que o órgão executivo de trânsito local, por meio do pareamento de dados de várias instituições, vem monitorando diariamente os acidentes de trânsito com vítima fatal. Em destaque a figura 12 apresenta a distribuição dos tipos de vítimas fatais por faixa etária:

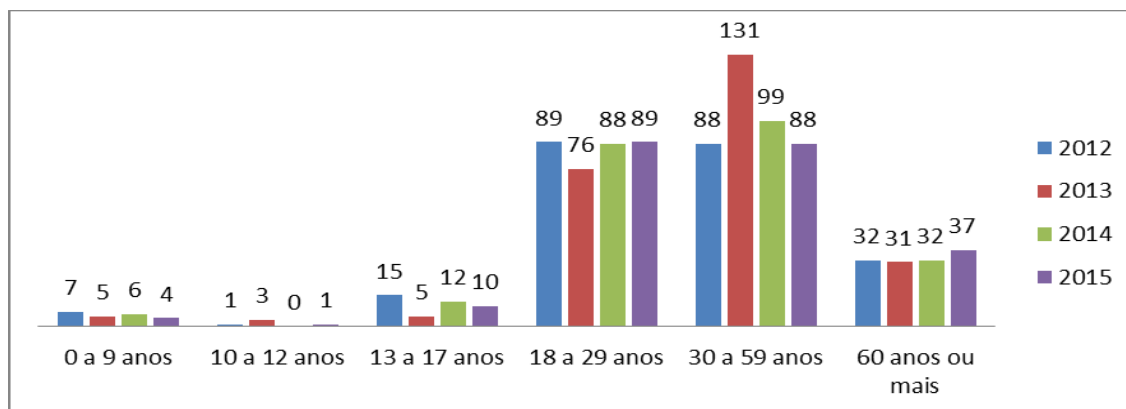


Figura 12. Distribuição dos tipos de vítimas fatais por faixa etária, período de 2012 a 2015.
Fonte: MANAUSTRANS, 2016.

Os dados revelam que as mortes por “acidentes” de trânsito acontecem em qualquer idade, sendo em sua maioria localizadas na faixa de 30 a 59 anos, seguido por vítimas de idade entre 18 e 29 anos, ceifando a vida de uma grande parcela da população em idade produtiva. Em Manaus, verifica-se a partir da figura 12 que no período de 2012 a 2015, houve 406 óbitos da população de 30 a 59, cujo pico foi em 2013, com 131 óbitos, seguido por 342 óbitos da população de 18 a 29 anos - jovens em início de carreira e com uma vida inteira pela frente.

Em relação aos idosos, no período em estudo foram registrados 132 óbitos. Quando se verifica isoladamente, os dados apontam 68% da mortalidade de usuários com mais de 60 anos são por atropelamentos, isso revela a vulnerabilidade e especial atenção que deve ser direcionada para a população idosa.

A OMS (2013) destaca que a população idosa se torna vulnerável por aspectos ligados à diminuição das funções visuais e musculoesqueléticas. Esta última leva à perda da força muscular, agilidade e coordenação, dificuldade, por exemplo, a travessia da via ou a utilização de passarelas.

E o que dizer dos óbitos de crianças e adolescentes? No Brasil o tipo de acidente que mais mata esse público é o de trânsito, um dado revoltante. Em Manaus, 25 crianças e 40 adolescentes perderam a vida no período estudado.

Essas crianças estão no trânsito como pedestres, passageiros e ciclistas. Numa pesquisa encomendada pela Organização não governamental *Criança Segura* sobre a percepção e o comportamento das mães de cinco capitais brasileiras a respeito de acidentes com crianças, revela-se outro dado alarmante: apenas 13% das mães entrevistadas afirmam que poderiam, a partir da prevenção, evitar os acidentes de trânsito com crianças na condição de passageiros, ou seja, apresenta-se o desconhecimento dos pais sobre os equipamentos de segurança como cadeirinhas e assentos de elevação e, mais ainda, ratificando a ideia de “acidente” como “fatalidade”.

Desta forma, estabelecer as prioridades para a ação não se constitui em tarefa simples. Os resultados apresentados são relevantes para apontar o cenário da violência no trânsito em Manaus, sobretudo das lesões graves que lotam os leitos hospitalares, representando maior custo para os cofres públicos.

Implica em decisão política, em planejamento de medidas visando evitar colisões, à luz de todo o processo complexo dos fatores e condutas que potencializam as ocorrências, uma vez que tal processo fornece uma visão ampla de possíveis áreas de ações preventivas.

Por fim, o espaço urbano como centro da questão em que eclode a violência do trânsito requer que as medidas de política sejam operacionalizadas nas diversas esferas do poder público, de forma intersetorial. Assim, este estudo mergulha na operacionalização na política pública de segurança viária em Manaus, a partir da visão dos gestores responsáveis pela condução dessa política, conforme será visto no capítulo a seguir.

CAPÍTULO III

POLÍTICA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO EM MANAUS: PREVENÇÃO OU OMISSÃO?

A intersectorialidade não é uma estratégia técnica, administrativa ou simplesmente de boa prática gerencial. Pelo contrário. É um processo eminentemente político e, portanto, vivo e conflituoso.

Potyara Pereira

3.1 A intersectorialidade e a Política de Segurança no Trânsito em Manaus.

O papel das políticas sociais é efetivar os direitos dos cidadãos que, em processos contraditórios e de correlação de forças, emergem em meio a interesses opostos, como aponta Potyara Pereira (2014, p. 24):

A política social constitui um processo internamente contraditório, que simultaneamente, atende interesses opostos – que exige esforço mais aprofundado de conhecimento dos seus movimentos, tendências, contradições e relações, com vistas ao estabelecimento de estratégias dialeticamente interligadas.

Assim, o agravamento da questão social, expressa também na violência no trânsito, traz a necessidade de articulação e integração das diversas áreas, “impondo desafios para os estudiosos, gestores, e profissionais que atuam nas políticas sociais” (MONERAT E SOUZA, 2014, p.51). Desta feita, é importante destacar o papel da Intersectorialidade nas Políticas Sociais e, por conseguinte, na Política Pública de Segurança no Trânsito de Manaus.

A Intersectorialidade das políticas públicas se apresenta como “a articulação de saberes e experiências com vistas ao planejamento (...) com o objetivo de alcançar resultados sinérgicos em situações complexas” (INOJOSA, 2011, p. 105), o que significa fortalecer áreas ou setores das políticas públicas, uma vez que tais setores “fazem parte, na realidade, de um todo indivisível, já que cada política contém elementos das demais, o que dificulta a sua programação e financiamento” (PEREIRA, 2014, p. 25).

Monerat e Souza (2014) corroboram com a autora destacando que as experiências balizadas na intersectorialidade não extinguem as responsabilidades dos setores específicos e fortalecem a ação governamental destinada ao combate de temas complexos.

Logo, buscar a intersectorialidade da política pública é obter alternativas de articulação com o foco em resultados sinérgicos, compartilhando saberes na construção de conhecimento comum e respeitando a autonomia de cada setor, conforme expressa Navarro (2011, p. 26):

Podemos considerar a intersectorialidade como um modelo de gestão de políticas públicas que se baseia basicamente na contratualização de relações entre diferentes setores, onde responsabilidades, metas e recursos são compartilhados, compatibilizando uma relação de respeito à autonomia de cada setor, mas também de interdependência.

Neste contexto, Fonseca e Viana (2014, p. 74) acrescentam a necessidade da criação de uma “diplomacia intersectorial”, ou seja, a criação de uma inteligência técnica, com a finalidade de superar as “atuações corporativistas, de forma a desenvolver um quadro dirigente, científico e técnico com atuação intersectorial” (Idem). E para o alcance desta agenda intersectorial, ganha destaque o planejamento, o qual “deve ser a tradução da articulação entre saberes e práticas setoriais (...) para atuar sobre problemas complexos” (MONERAT e SOUZA, 2014, p. 50).

Entretanto, se reconhece que a inclusão da intersectorialidade como eixo de operacionalização da gestão no campo das políticas públicas é um desafio, pois historicamente a administração pública não foi organizada por esta referência (NAVARRO, 2011). Apesar disso, “não é impossível, desde que a maioria esteja consciente de que vale a pena persegui-la em prol do interesse público” (PEREIRA, 2014, p. 37).

Destaca-se que a dimensão intersectorial vem, ao longo da história das políticas públicas no Brasil, ganhando destaque, apresentando-se de diferentes formas. O quadro a seguir, baseado nas argumentações de Monerat e Souza (2014), apresenta as principais abordagens nas áreas da Saúde, Educação e Assistência Social:

Quadro 13. Conceito de Intersetorialidade nas políticas públicas brasileiras.

POLÍTICA PÚBLICA	CONCEITO DE INTERSETORIALIDADE
Saúde	Pensada como uma estratégia fundamental para atuar sobre problemas estruturais da sociedade e que incidem sobre o processo saúde-doença. Em virtude disso, movimentos sociais internacionais como a Promoção da Saúde, Cidades Sustentáveis e Políticas Públicas Saudáveis, cuja lógica incorpora necessariamente ações intersetoriais vêm ganhando centralidade no âmbito do setor saúde no país (p. 43)
Educação	Tem como base o reconhecimento de que os problemas estruturais que afetam as famílias repercutem diretamente nas condições de aprendizagem das crianças e adolescentes. (p.47)
Assistência Social	Requisito fundamental para garantia dos direitos de cidadania, e, para efeito da operacionalização do Sistema Único da Assistência Social (SUAS), está previsto que as ações no campo da assistência social devem ocorrer em sintonia e articulação com outras políticas públicas (p. 45)

Fonte: MONERAT E SOUZA, 2014.

Depreende-se do quadro 13 que as áreas da Saúde, Educação e Assistência Social reconhecem que os problemas estruturais afetam a vida de seus usuários e dificultam a operacionalização de suas políticas. Desta forma, é entendimento comum entre as áreas de que a intersetorialidade é uma estratégia que permite identificar e indicar caminhos para ações efetivas, corroborando para o diálogo entre os setores. Assim, com base nas reflexões apresentadas, buscou-se a visão dos gestores sobre a Política de Segurança Viária, nos *Lócus* de Pesquisa apresentados no quadro 14.

Nota-se, a partir do quadro, que se buscou, por meio da legislação vigente, entender quais os objetivos de cada *lócus* escolhido na materialização da Política de Segurança no Trânsito. Neste sentido, resumidamente é importante destacar:

1. **O setor saúde** foi o primeiro a entender a situação da violência no trânsito como questão de Política Pública, assim as secretarias de saúde do estado e do município tem o papel de prestar assistência às vítimas e realizar a vigilância e prevenção dos acidentes.
2. **Os setores do trânsito e transporte**, como abordado no primeiro capítulo, ganharam força com a promulgação da Política Nacional de Trânsito, os quais, por sua vez, chamaram para o enfretamento dessa expressão da questão social a Educação e, reforçaram o papel da Saúde naquele cenário;
3. **A Política de Mobilidade Urbana** veio consolidar o caráter intersetorial para o enfrentamento da violência no trânsito. Convocando também os setores de Infraestrutura e Planejamento.

Quadro 14. Política de Segurança Viária em Manaus e seus atores: a intersetorialidade expressa na articulação das Instituições - *lôcus* da investigação.

LEGISLAÇÃO	INSTITUIÇÃO, LÔCUS DA INVESTIGAÇÃO	OBJETIVO NA POLÍTICA DE SEGURANÇA VIÁRIA	NÚMERO DE SUJEITOS DA PESQUISA ¹⁵
Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por “acidentes” e Violências, Portaria MS/GM n.º 737 de 16 de maio de 2001	Secretaria Municipal de Saúde	Implementação do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), dos ambulatórios de fisioterapia e gestão do incentivo financeiro de violências e acidentes do no município de Manaus.	01
	Secretaria de Estado de Saúde	Implementação de serviços de reabilitação para sequelados por acidentes de trânsito, bem como gestão dos dados do sistema de Informações Hospitalares.	--
	Fundação de Vigilância em Saúde	Implementação da Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis, bem como responsável pela gestão do incentivo financeiro de violências e acidentes do estado do Amazonas.	--
Política Nacional de Trânsito, Resolução nº 166 de 15 de setembro de 2004	Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito	Gestão da Política de Trânsito no município de Manaus.	04
	Departamento Estadual de Trânsito	Gestão da Política de Trânsito no Estado do Amazonas.	--
	Batalhão de Trânsito da Polícia Militar do Amazonas	Fiscalização de Trânsito por meio de convênio.	01
	Superintendência Municipal de Transportes Urbanos	Gerenciamento do sistema de Transportes Públicos em Manaus.	02
	Secretaria de Estado de Educação	Implementação das Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental, conforme preconiza a Lei de Diretrizes e Bases e a Portaria do Departamento Nacional de Trânsito n. 147, de 02 de junho de 2009 no âmbito do estado do Amazonas.	--
	Secretaria Municipal de Educação	Implementação das Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental, conforme preconiza a Lei de Diretrizes e Bases e a Portaria do Departamento Nacional de Trânsito n. 147, de 02 de junho de 2009 no âmbito do estado do Amazonas.	--
Política de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Secretaria Municipal de Infraestrutura	Implantação de obras de infraestrutura viária	01
	Instituto Municipal de Planejamento Urbano	Gestão do Planejamento Urbano e fiscalização do uso do solo em Manaus	--
Total de Sujeitos da Pesquisa			09

Fonte: Elaboração própria, 2015.

¹⁵ A Secretaria de Estado de Saúde (SUSAM) e a Secretaria de Estado da Educação (SEDUC) não responderam ao ofício de solicitação de anuência para realização da pesquisa. A Fundação de Vigilância em Saúde respondeu que só daria a anuência com a autorização do Comitê de Ética em Pesquisa, entretanto, o referido documento é obrigatório para submissão do projeto ao CEP. A Secretaria Municipal de Educação, o Departamento Estadual de Trânsito e o Instituto Municipal de Planejamento Urbano autorizaram a pesquisa, todavia os sujeitos não responderam ao formulário enviado por *e-mail*.

Partindo desses pressupostos, verificou-se a realidade da cidade de Manaus por meio da aplicação de questionário com perguntas abertas e fechadas (APÊNDICE 1)¹⁶ à dez (10) gestores que aceitaram participar da pesquisa¹⁷. Contudo, parte da amostra foi descartada, devido ao não atendimento de um dos critérios de exclusão estabelecidos em relação aos gestores, estar na função de gestão há menos de três meses.

Com efeito, para compreensão da análise da visão dos gestores sobre a intersectorialidade e a Política de Segurança viária em Manaus se faz necessária a recuperação do conceito do Pilar 1 “da Gestão da Segurança Viária”:

Centra-se na coleta eficiente de dados; estabelecimento de uma agência líder para gerenciar a segurança viária; desenvolvimento de estratégias nacionais e locais; estabelecimento de metas e a busca de financiamento para viabilização de projetos (ANTP, 2014, p. 7).

Partindo desse entendimento, identificou-se que sete (7) pesquisados afirmaram conhecer as diretrizes do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a década 2011-2020, proposto pelo Ministério das Cidades, por meio do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito¹⁸, em 08 de setembro de 2010. Nesse sentido, reforçam o conhecimento de diretrizes como:

1) Implantar o Observatório Nacional de Trânsito e incentivar a criação de observatórios regionais;

¹⁶ A pesquisa foi realizada no período de janeiro a abril de 2016 por meio de envio do formulário para o endereço eletrônico dos gestores. Para apoiar a aplicação foi utilizada a ferramenta de criação de formulários on-line, chamada *Google Form*, disponível em ocs.google.com/forms.

¹⁷ Foram convidados a participar da pesquisa quinze (15) gestores das Secretarias descritas no quadro “Política de Segurança Viária em Manaus e seus atores: a intersectorialidade expressa na articulação das Instituições - lócus da investigação”.

¹⁸ O Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito foi instituído pelo Decreto de 19 de setembro de 2007, com a finalidade de diagnosticar a situação de saúde, segurança e paz no trânsito e promover a articulação e definição de estratégias intersectoriais para a melhoria da segurança, promoção da saúde, e da cultura de paz no trânsito. Compõe o Comitê representantes das seguintes instituições: Ministério das Cidades; Ministério da Saúde; Ministério da Justiça; Ministério dos Transportes; Ministério da Educação; Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República; Secretaria Nacional da Juventude da Secretaria-Geral da Presidência da República; Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas – SENAD; Poder Legislativo – Câmara dos Deputados, dentre outros (BRASIL, 2010, p. 2)

2) Criar programas voltados à segurança do pedestre, dos motociclistas e dos ciclistas, bem como à segurança para transporte de carga e transporte público de passageiros;

3) Criar Programa Nacional de Gestão Integrada de Informações no âmbito federal, estadual e municipal;

4) Promover os preceitos de acessibilidade em todos os programas que compõem o plano da década;

5) Fortalecer o órgão máximo executivo de trânsito da União, como forma de garantir a integração de todo o Sistema Nacional de Trânsito.

Contudo, necessitou-se verificar como se dá a materialização dessas diretrizes na esfera municipal. Para tanto, indagou-se sobre a existência do Plano Municipal de Segurança Viária em Manaus, cujas respostas estão ilustradas no gráfico a seguir:

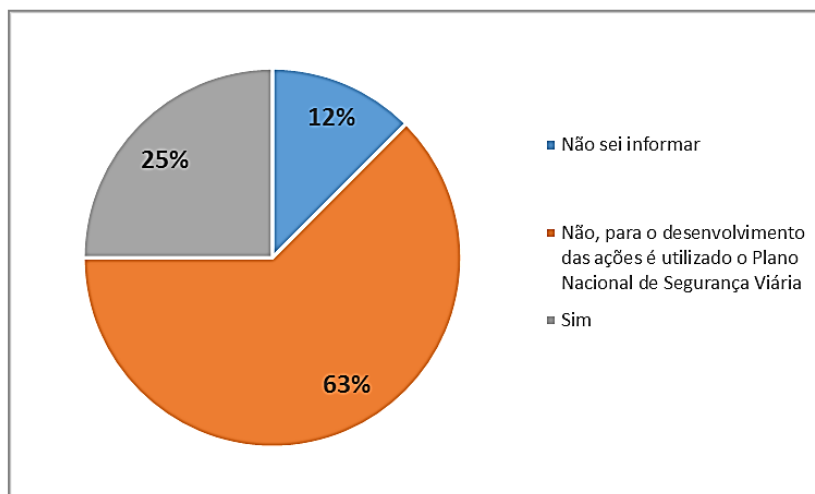


Figura 13. Existe Plano Municipal de Segurança Viária em Manaus?
Fonte: Pesquisa de Campo, janeiro a abril de 2016.

As respostas apresentadas indicam amplo desconhecimento sobre o Plano Municipal: seja por meio dos 63% dos pesquisados que afirmam que o mesmo não existe (e que se por isso se utiliza o Plano Nacional), dos 12% que não sabem informar ou dos 25% que afirmam existir Plano Municipal. Na realidade, o referido Plano Municipal foi construído em fevereiro e março de 2016¹⁹, todavia ainda não está validado pela Câmara Municipal de Manaus. De qualquer maneira,

¹⁹ A proposta foi discutida em quatro reuniões (25 e 26 de fevereiro; 03 e 09 de março de 2016) com a participação de técnicos e gestores das seguintes instituições: DETRAN-AM, FVS, MANAUSTRANS, PRF, SEC, SEMED, SEMSA, SMTU, SEDUC.

pela sua importância e necessidade, não poderia esse processo de construção e futura aprovação, ser desconhecido dos gestores participantes da pesquisa pelo papel que ocupam em relação à segurança viária em Manaus.

Ainda assim, é procedente a informação de que até o momento as ações de segurança viária em Manaus tinham como norte o Plano Nacional, muito embora o próprio Plano Nacional tenha como elemento complicador duas versões²⁰, o que demonstra a complexidade de se efetivar uma padronização que oriente a política pública no tocante a segurança viária das cidades brasileiras. Contudo, a partir da instituição do Plano de Mobilidade Urbana de Manaus – PlanMob/Manaus, por meio da Lei Nº 2.075, de 29 de dezembro de 2015, é possível buscar diretrizes mais próximas da realidade da cidade, visto que o Art. 5.º deste Plano estabelece os seguintes princípios:

I – acessibilidade universal; II – desenvolvimento sustentável nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III – igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V – gestão democrática, controle social e avaliação da Política de Mobilidade Urbana; **VI – segurança nos deslocamentos das pessoas**; VII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; VIII – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana [grifo nosso]. (PANMOB-MANAUS, 2015, ART 5º)

Destaca-se que tais princípios coadunam com a legislação de segurança viária existente, inclusive enfatizando no inciso VI a segurança nos deslocamentos das pessoas como princípio norteador. Outro importante avanço do PlanMob/Manaus (2016), Art. 28, inciso III, é reforçar a necessidade do município de promover a Política de Segurança no Trânsito de Manaus, indicando para isso o prazo de dezoito meses a contar da sua publicação²¹.

A Política Pública para o Trânsito está em construção, é importante ressaltar a proposta de Plano Intersetorial de Segurança Viária de Manaus –

²⁰ A primeira intitulada “Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a década 2011-2020 (versão preliminar)”, proposta pelo Ministério das Cidades, por meio do Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, citada anteriormente e considerada neste estudo como a oficial, embora não tenha sido sancionada pela Presidente da República até este momento. A segunda “Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária”, elaborada a partir das sugestões recolhidas em reuniões da Comissão de Trânsito da ANTP, do Instituto de Engenharia e do Conselho Estadual para Diminuição do Acidente de Trânsito e Transporte – CEDATT do Estado de São Paulo (DENATRAN, 2011).

²¹ Diário Oficial do Município, edição nº3799, página 3, de 29 de dezembro de 2015.

2016/2018, que mesmo não estando validada por meio de Decreto Municipal, apresenta os seguintes objetivos:

Objetivo Geral: Subsidiar gestores no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito, a partir da qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e avaliação das ações, bem como da articulação intersetorial com finalidade de salvar 20 vidas a cada ano no trânsito de Manaus.

Objetivos Específicos:

- Qualificar e integrar as informações sobre as lesões e mortes causadas pelo trânsito;
- Identificar os fatores de risco principais e grupos de vítimas (vulneráveis) mais importantes na capital;
- Desenvolver Programas e projetos de intervenção focados nos fatores de risco e grupos de vítimas vulneráveis, especialmente de Velocidade Excessiva e/ou Inadequada, pedestres e motociclistas;
- Fortalecer Programas e projetos de intervenção desenvolvidos em Manaus que modifiquem a cultura de segurança no trânsito de forma a reduzir o número de mortos e feridos graves;
- Monitorar, acompanhar e avaliar as ações desenvolvidas em Manaus (PREFEITURA DE MANAUS, 2016, p. 9)

O referido documento estabelece como meta “Salvar 20 vidas a cada ano no Trânsito de Manaus” (PREFEITURA DE MANAUS, 2016, p. 48), reduzindo de 236 vítimas fatais em 2015 para 136 vítimas fatais até 2020, acompanhando a meta estabelecida pelos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS)²² e também pela Declaração de Brasília, endossada pela Resolução na ONU²³, para Década de Segurança Viária (2011-2020), ou seja, “Reduzir pela metade o número de mortes e lesões graves causadas pelo trânsito até 2020 em todo o mundo”.

²² Em 1 de janeiro de 2016 entrou em vigor a resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) intitulada “Transformar o nosso mundo: Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável”, constituída por 17 objetivos, desdobrados em 169 metas, aprovada pelos líderes mundiais, em 25 de setembro de 2015, na sede da ONU, em Nova Iorque (EUA). Dentre os objetivos, pode-se destacar o Objetivo 11 - Tornar as cidades e comunidades inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis, estão intimamente ligados à segurança no trânsito (ONU, 2016).

²³ É fruto da Declaração de Brasília, discutida e aprovada durante a Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, na tarde do dia 19 de novembro de 2015, em Brasília. O documento, aprovado por Governos de mais de 120 países, com o apoio de representantes da sociedade civil, da academia e do setor privado, aponta caminhos para implementar os compromissos de redução de mortes e lesões no trânsito previstos na Década de Ação das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito 2011-2020 e nos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. O texto aprovado inova ao priorizar a segurança de pedestres, ciclistas, motociclistas e usuários de transporte público, grupos que respondem por mais da metade das vítimas em todo o mundo. O documento ressalta, igualmente, a importância de promover a mobilidade e os modos sustentáveis de transporte, instrumentos essenciais na busca por um trânsito mais seguro (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES, NOTA 460, 2015).

O documento municipal também estabelece como programas prioritários, o Gerenciamento de Velocidade, Pedestre Seguro e Motociclista consciente, conforme quadro abaixo:

Quadro 15. Programas pactuados por fatores e grupos de risco no Plano de Segurança Viária de Manaus

FATOR E/OU GRUPO DE RISCO	PROGRAMA	META	INDICADOR
Velocidade Excessiva e/ou inadequada	Gerenciamento de Velocidade	Reduzir os índices de acidentes envolvendo velocidade em 5%	<ul style="list-style-type: none"> • Porcentagem de veículos flagrados com velocidade acima do permitido. • Nº absoluto de óbitos envolvendo excesso de velocidade.
Pedestre	Pedestre Seguro	Reduzir os índices de atropelamentos em 10%	<ul style="list-style-type: none"> • Taxa de acidentes fatais por 10.000 veículos envolvendo pedestres • Taxa de mortalidade de pedestres por 100.000 hab • Nº absoluto de óbitos de pedestres
Motociclista	Motociclista Consciente	Reduzir os índices de acidentes envolvendo motociclistas em 5%	<ul style="list-style-type: none"> • Taxa de acidentes fatais 10.000 veículos envolvendo motociclistas • Taxa mortalidade de motociclistas por 100.000 hab • Nº absoluto de óbitos de motociclistas

Fonte: PREFEITURA DE MANAUS, 2016, p. 16.

Com base no quadro, identifica-se que os programas propostos foram pensados a partir do fator de risco – velocidade excessiva e/ou inadequada para via e de grupos de usuários vulneráveis – pedestres e motociclistas, atendendo as diretrizes no Plano Nacional e ainda da Política de Mobilidade Urbana de Manaus - PLANMOB.

Com base nos documentos que desenham a Plano de Segurança Viária de Manaus – 2016/2018, bem como o PlanMob/Manaus nota-se a necessidade de se planejar medidas e ações intersetoriais que se configurem como a realização da segurança no trânsito, pois

Para o alcance de ações públicas integradas, ganha centralidade o debate acerca do planejamento de intervenções conjuntas. Pode-se dizer que esta ferramenta aparece como condição imprescindível para articular as áreas de conhecimento e de prática marcadas por memórias técnicas e institucionais específicas (MONERAT E SOUZA, 2014, p. 49 e 50).

Neste sentido, os pesquisados quando inqueridos sobre o planejamento das medidas da Política Pública de Segurança Viária, responderam de forma majoritária que o mesmo envolve várias instituições no processo. A figura 14 ilustra as instituições:

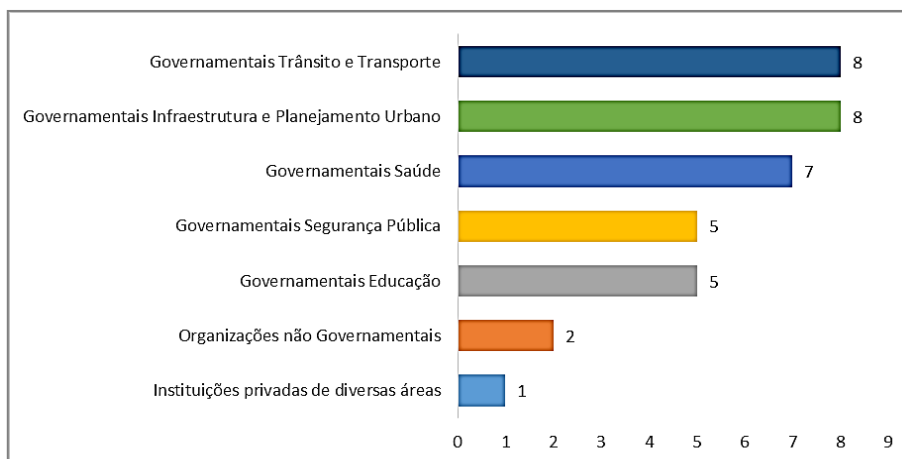


Figura 14. Quais órgãos são convidados para planejamento e discussão das medidas de Segurança Viária no Município?

Fonte: Pesquisa de Campo, janeiro a abril de 2016.

Depreende-se do gráfico uma pulverização dos dados, o que demonstra de certa forma, que as instituições convidadas para o planejamento e discussão das medidas de Segurança Viária em Manaus se fazem presentes. Contudo, questiona-se a qualidade dessa participação, pois que chama a atenção é que as discussões, em sua maioria, permanecem no nível governamental, ficando a participação da sociedade civil organizada em segundo plano.

Embora várias instituições participem das discussões, quando inqueridos a respeito do planejamento articulado, 50% dos pesquisados informaram que a articulação acontece em baixo grau, 25% em médio grau, 13% em alto grau, conforme ilustra a figura 15 a seguir:

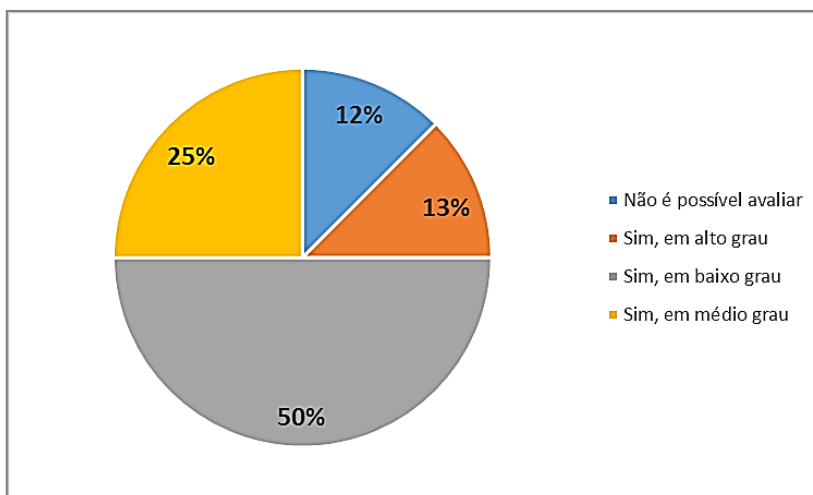


Figura 15. O planejamento é articulado?

Fonte: Pesquisa de Campo, janeiro a abril de 2016.

É importante destacar que neste estudo, conceituou-se “planejamento articulado em alto grau”, aquele em que os atores participam da discussão, da decisão e da execução em conjunto; “em médio grau” aquele em que os atores participam da discussão e da execução, mas não tem o poder de validar o planejamento proposto (decisão) e, “em baixo grau” o planejamento articulado somente em nível de execução. Assim, para a maioria dos pesquisados o planejamento articulado ocorre somente no âmbito da operacionalização das atividades.

É indispensável lembrar que uma das formas de se efetivar a democracia se dá por meio da inclusão de novos sujeitos sociais nos processos de gestão, com a finalidade de ampliar os debates sobre o tema, assurgar ações não somente técnicas, mas também que atendam à demanda da comunidade a que se destina. Em relação às estratégias utilizadas para participação social em processos de tomada de decisão para formulação de política pública local no âmbito da segurança viária, os pesquisados responderam o seguinte (figura 16):

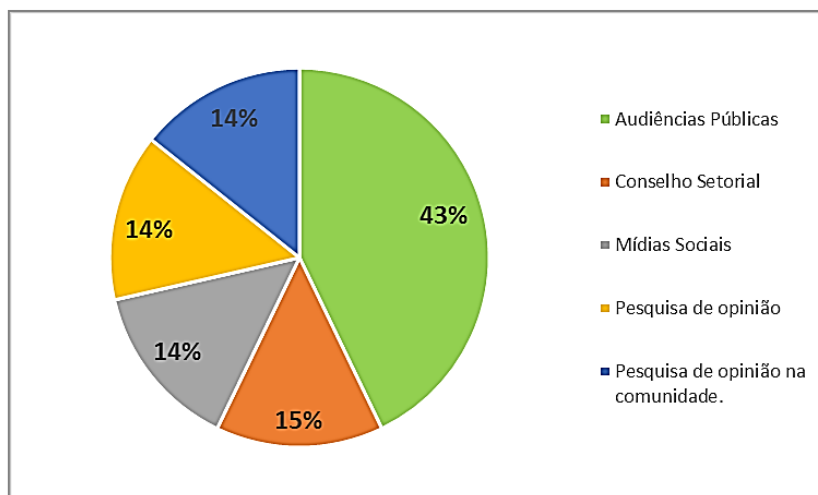


Figura 16. Que estratégias são utilizadas para participação social em processos de tomada de decisão para formulação de política pública local no âmbito da segurança viária?

Fonte: Pesquisa de Campo, janeiro a abril de 2016.

A participação social ocorre para 45% dos gestores, por meio de audiências públicas, além de Conselhos Setoriais (15%), Mídias Sociais (14%) e Pesquisa de Opinião (14%). Ocorre que os canais institucionalizados indicados, em sua maioria, nem sempre asseguram aos usuários, profissionais, cidadãos ou instâncias da Sociedade Civil Organizada (instituições, associações de moradores, etc.) a participação plena nas discussões dos processos de gestão de ordem técnica ou política. E quando isso não acontece, esses canais tornam-se mecanismos de reclamações e sugestões, uma vez que

A participação cidadã é o processo social, com demandas específicas de grupos sociais, expressas e debatidas nos espaços públicos e não reivindicadas nos gabinetes de poder, articulando-se com reivindicações coletivas e gerais, combinando o uso de mecanismos institucionais com sociais, inventados no cotidiano de lutas, e superando a já clássica dicotomia entre representação e participação (TEIXEIRA, 2002, p. 32)

Já as audiências públicas asseguram, em tese, essa participação, todavia, estas não são amplamente divulgadas ou acontecem somente quando precisam ser validados os instrumentos institucionais, como foi o caso do PlanoMob/Manaus²⁴, ficando para os técnicos e gestores planejamento e a

²⁴ No processo foram realizadas nove (9) audiências no total: Universidade Paulista – UNIP, 60 participantes inscritos; 10 considerações ou propostas; b) Universidade Estadual do Amazonas – UEA: Comunidade Acadêmica; 62 participantes inscritos; 8 considerações ou propostas; c) Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI: Região Sul; 39 participantes inscritos; 9 considerações ou propostas; d) Universidade Federal do Amazonas – UFAM: Comunidade Acadêmica; 131 participantes inscritos; 30 considerações ou propostas; e) Centro de Convivência

decisão das ações a serem executadas. As repostas dos gestores à questão “Como você avalia o grau de participação dos usuários nestes espaços?” embasa esta afirmativa, pois na avaliação de 75% deles a participação dos usuários é em baixo grau, como apresenta a figura 17.

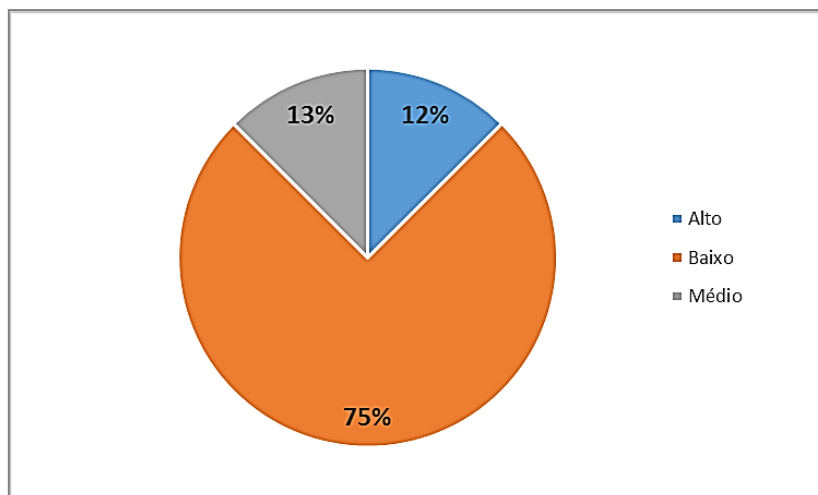


Figura 17. Como você avalia o grau de participação dos usuários nestes espaços?

Fonte: Pesquisa de Campo, janeiro a abril de 2016.

É importante lembrar que “a sociedade civil tem condições de captar e tematizar problemas e de exercer um papel crítico e propositivo em relação as demais esferas e a ela mesma” (TEIXEIRA, 2002, p. 52). Mas para que isso aconteça, é necessário que sejam criados outros canais de comunicação, tais como: reuniões periódicas com os movimentos sociais, no âmbito das comunidades, instalação de ouvidorias por meio eletrônico, instituição do Conselho de Mobilidade Urbana²⁵, dentre outros.

Fonseca (2009, p. 34) destaca o importante papel da administração pública na garantia da democracia participativa:

da Cidade Nova Padre Vignólia: Região Norte; 45 participantes inscritos; 24 considerações ou propostas; f) SEST-SENAT: Região Leste; 56 participantes inscritos; 19 considerações ou propostas; g) Vila Olímpica: Comunidade Cicloativista; 153 participantes inscritos; 36 considerações ou propostas; h) La Salle: Região Centro-Oeste; 92 participantes inscritos; 10 considerações ou propostas; i) Centro de Convivência Magdalena Arce Daou: Região Oeste; 62 participantes inscritos; 17 considerações ou proposta (PREFEITURA DE MANAUS, PLAMOB, ANEXO I, p. 62).

²⁵ O Art. 27, inciso II do PlanMob/Manaus já indica a obrigação do município em criar, no prazo de doze (12) meses o Conselho de Mobilidade Urbana de Manaus, porém não indica como será composto e tão pouco de será de caráter consultivo ou deliberativo.

Para que as experiências de democracia participativa obtenham êxito, as administrações municipais têm papel fundamental, através da criação de canais de interconexão que viabilizem a integração entre governo e dos diversos segmentos da sociedade, especialmente a população de menor renda. De tal maneira, que possam ser partícipes das diversas fases do processo de planejamento e de deliberação das Políticas Públicas a serem implementadas nas cidades.

Para fomentar as ações planejadas é necessário aporte financeiro. Assim, buscou-se junto aos pesquisados a informação acerca da fonte de financiamento para viabilização de projetos de segurança viária, uma vez que os sujeitos da pesquisa são gestores dessa política na cidade de Manaus. A seguir os discursos:

Sim, CAF (GESTOR, 2)

Sim, SEMSA no âmbito do Projeto Vida no Trânsito (GESTOR, 3)

Sim, em Bancos Internacionais, SINCOV, outras intuições governamentais (GESTOR 5)

Secretaria Municipal de Saúde, Projeto Vida no Trânsito (GESTOR 8)

Não sei informar (GESTOR 9)

As falas revelam a existência de fontes de financiamento variadas, como o Portal de Convênios do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão (SINCOV), financiamentos internacionais, como o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF). Contudo, não explicitam com precisão a informação, tão pouco os valores utilizados para esse fim. Ressalta-se que os gestores 3 e 8 indicaram como fonte de financiamento o Projeto Vida no Trânsito²⁶. Sobre esse projeto pode-se afirmar, com base em levantamento documental que:

1. Tem financiamento Fundo a Fundo, preconizado pela Portaria Interministerial nº 183 de 30 de janeiro de 2014 que regulamenta o

²⁶ O Projeto Vida no Trânsito foi lançado em junho de 2010 pelo Ministério da Saúde, compõe o Plano Nacional para reforçar a Segurança de Trânsito no Brasil. Aprovação da Proposta de Ação para implementação do Projeto Vida no Trânsito na Capital Manaus e Implantação do Observatório de Trânsito do Amazonas se deu na Comissão Intergestores Bipartite do Estado do Amazonas, por meio da Resolução nº 011 de 25 de fevereiro de 2013. Em julho do mesmo ano, houve a aprovação do Projeto Vida no Trânsito: aplicação em Manaus no Conselho Municipal de Saúde, por meio da resolução nº 052 de 16 de julho de 2013. Em setembro de 2013 houve a Assinatura do Termo de Convênio/Cooperação Técnica nº 01/2013 celebrado entre instituições de Saúde, Trânsito, Educação, Infraestrutura, Segurança Pública e Planejamento do Estado e do Município para qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e avaliação do Plano de Ação Local do Projeto vida no Trânsito, cuja publicação do extrato se deu em novembro de 2014. A proposta do município também foi a na Comissão Intergestores Bipartite do Estado do Amazonas, por meio da Resolução nº 119 de 25 de agosto de 2014 (NEVES, 2015).

incentivo financeiro de custeio para implantação e manutenção de ações e serviços públicos estratégicos de Vigilância em Saúde;

2. O Fundo Municipal de Saúde de Manaus recebeu como incentivo para ampliação e sustentabilidade Projeto Vida no Trânsito em 2011, 2012, 2013 R\$ 250.000,00 (duzentos e cinquenta mil) por ano; em 2014 e 2015 o incentivo passou ter repasse mensal totalizando R\$ 249.999,96 por ano²⁷. Este incentivo é exclusivo para materiais de custeio, não podendo ser utilizado para compra de materiais de sinalização e fiscalização.

Ressalta-se que a atual legislação brasileira²⁸ ampliou a definição de saúde, considerando-a resultado de vários fatores determinantes e condicionantes, como alimentação, moradia, saneamento básico, meio ambiente, trabalho, educação, transporte, lazer, acesso a bens e serviços essenciais. Por este motivo, cabe às gestões municipais de saúde desenvolverem ações conjuntas com outros setores governamentais que visem contribuir, direta ou indiretamente, para a promoção de melhores condições de vida e da saúde para a população das cidades brasileiras. Está posto o germe para a elaboração do Projeto Vida no Trânsito em Manaus, cujo objetivo é:

Subsidiar gestores no fortalecimento de políticas de prevenção de lesões e mortes no trânsito, por meio da qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e avaliação das ações, através da articulação intersetorial entre as secretarias de saúde e outros setores governamentais e não governamentais (SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE, 2013, p. 9).

O Projeto é uma estratégia das Secretarias de Saúde, no âmbito de suas competências, integradas às demais esferas de governo para subsidiar construção de políticas setoriais e intersetoriais que promovam melhores condições de vida para população. Em Manaus, as ações do Projeto Vida no Trânsito são discutidas e deliberadas pelo Comitê Intersetorial e subcomissões de Análise de Dados, Engenharia e Planejamento Urbano, Fiscalização e Educação para o Trânsito (SEMSA, 2014).

²⁷ Os valores indicados foram retirados do portal do Fundo Nacional de Saúde, disponível em: <http://www.fns.saude.gov.br/visao/consultarPagamento/pesquisaSimplificada.jsf>. Acesso em: 9/06/2016.

²⁸ Relatório Final da 8ª Conferência Nacional de Saúde (1988), Constituição Federal (1988), Lei nº 8080/1990 – Lei Orgânica da Saúde (1990).

No que tange à coleta eficiente de dados, como já indicado no primeiro capítulo, o órgão executivo de trânsito de Manaus realiza coleta diária nas instituições de Saúde e de Segurança Pública. Além disso, o Decreto Nº 3203, de 04 de novembro de 2015, instituiu a Comissão de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação, denominada "Observatório de Trânsito de Manaus", "destinada a produzir e qualificar os dados e informações sobre os principais fatores e condutas de risco, tipos de vítimas e usuários vulneráveis relacionados aos acidentes de trânsito ocorridos em Manaus" (PREFEITURA DE MANAUS, 2015, Art. 5º). Na atualidade, o Observatório é presidido pelo Diretor Presidente do MANAUSTRANS, Eudes Albuquerque, e coordenado pelo Secretário Municipal de Saúde, Homero de Miranda Leão Neto.

O Art. 7º do mesmo Decreto estabelece a competência do Observatório de Trânsito de Manaus:

- I - permitir a cooperação técnica e a troca de informações entre os órgãos envolvidos, destinada a integração e a qualificação dos dados para análise de acidentes de trânsito ocorridos no Município;
- II - realizar reuniões sistemáticas para análise e qualificação de dados, bem como o monitoramento do projeto;
- III - elaborar relatórios informando indicadores pactuados e com os resultados obtidos ao Comitê Inter setorial do projeto "Vida no Trânsito".

A pesquisa documental indicou que esta comissão se reuni a cada quinze dias e agrega membros de várias instituições. Inclusive, foram os dados produzidos nesta comissão que indicaram os programas prioritários para a proposta do Plano de Segurança Viária de Manaus. É importante destacar, entretanto, que atualmente a análise de dados tem se focado somente nos acidentes com vítima fatal, com a produção de dados que auxiliam na requalificação do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). Já os dados relacionados aos acidentes com vítimas lesionadas, ainda são frágeis, principalmente, devido à grande quantidade de acidentes demonstrada no capítulo anterior.

A partir do agrupamento das falas dos gestores pesquisados (9), foi possível listar a seguir os pontos fortes da Política de Segurança Viária de Manaus:

1. Recursos humanos capacitados com formação em nível de pós-graduação na área de trânsito e transportes, formando um grupo de especialista nessas áreas;
2. Avanço na articulação dos setores de engenharia, fiscalização e educação para o trânsito dentro do Instituto Municipal de Trânsito;
3. Plano de Mobilidade de Manaus;
4. Investimento em iluminação pública, construção de ciclo faixas ou ciclovias, manutenção permanente de vias, ampliação de projetos de sinalização para segurança viária;
5. Elaboração de material didático para educação no trânsito, com atividades de Educação para o trânsito e transporte ininterruptos;
6. Capacidade de monitoramento das ocorrências de trânsito (há setor de coleta e tratamento dos dados de acidentes que podem ser utilizados nas soluções com as decisões das medidas mitigadoras para redução de mortalidade no trânsito);
7. Criação de uma Autarquia de Trânsito;
8. Ampliação da capacidade de fiscalização, operação contínua de fiscalização da Lei Seca.

Por outro lado, identificaram-se fragilidades que necessitam de superação, quais sejam:

1. Baixo grau de articulação entre as instituições no planejamento de segurança viária;
2. Interferências políticas nas decisões técnicas, falta de decisão Política para melhoria, principalmente de transporte público;
3. Baixo investimento na segurança das vias urbanas, captação de Recurso incipiente e falta de recurso de Comunicação para mídia de Trânsito Cidadã;
4. Recursos Humanos insuficientes para atender a demanda da cidade, baixo efetivo de funcionários;
5. Pouca integração entre as instituições das esferas municipais, estaduais e federais;
6. Fragilidade nas ações de engenharia viária, falta de georeferenciamento as ocorrências de trânsito, descontinuidade no

serviço de Fiscalização Eletrônica, ausência de ferramentas tecnológicas, sistema de drenagem das vias precário, calçadas deterioradas;

Desta forma, à luz dos pontos indicados pelos gestores, pode-se inferir três situações:

Em primeiro lugar percebe-se uma intersetorialidade legal²⁹ entre as instituições, por meio de Decretos e termos de convênios, assinados e publicados, contudo não efetivada ou com fragilidades que depõem contra a estratégia de intersetorialidade proposta para políticas públicas que perpassam a discussão, planejamento, decisão e execução em conjunto, como aponta Navarro (2011, p. 29):

No entanto, a relação entre os setores em uma política intersetorial não pode depender exclusivamente de encontros formalizados, que na maioria dos casos ocorrem apenas anualmente ou a cada dois anos. Nesse sentido, outras estruturas de oportunidades e canais de comunicação mais rotineiros devem estar disponíveis para que os atores envolvidos em uma dada política pública possam se relacionar.

Os documentos analisados na presente investigação revelam também a distante realidade da intersetorialidade que se almeja, visto a confusão conceitual que se atribui à palavra “intersetorialidade” no mesmo patamar de “parceria”, pois “a mera soma de partes, ou a articulação entre elas, não propicia mudança qualitativa” (PEREIRA, 2014, p.34).

Em segundo lugar, destacam-se a “interferência política” (GESTOR 1) e “a falta de decisão política” (GESTOR 5) *versus* decisão com base em estudos técnicos. Ora, a indicação técnica nem sempre abrange o que a política de governo quer atender. Entende-se que também não se pode atribuir o êxito ou o não êxito de uma medida de política pública a uma única alternativa, ou seja, tais interferências são muitas vezes partidárias e não levam em consideração a melhor alternativa para o cidadão.

²⁹ Teve como base para reflexão o termo “institucionalidade intersetorial” (FONSECA e VIANA, p. 73. As autoras indicam que este termo expressa a necessidade de assegurar por meio de instrumentos institucionais, a continuação de ações intersetoriais, visto que existe a ruptura de ações com a troca dos governantes. E, assim, tais ações ficam à mercê da vontade do gestor. Contudo, pretende-se indicar com o termo “intersetorialidade legal” que ela, por si só, não efetiva a participação ativa de seus responsáveis, pois existe uma lacuna entre o “legal” e o factual.

Ademais, isso demonstra a frágil autonomia dos gestores em suas pastas e, conseqüentemente, em decisões de Políticas Públicas, cujo planejamento é intersetorial. Para Fonseca e Viana (2014, p. 74):

Até hoje os desenhos de política intersetorial são extremamente dependentes da vontade e iniciativa dos dirigentes, porém não são criados espaços e mais do que isso uma diplomacia e cultura voltadas para construção de uma atuação por si mesma intersetorial.

Além disso, se as indicações técnicas são baseadas em diretrizes das legislações vigentes, associadas aos estudos do local ou da comunidade a quem se destinam as ações, a falta do compromisso “político com o horizonte da competência técnica” (NOSELLA, 2005, p.225) faz com que o fazer dos profissionais se traduza em incapacidade dos mesmos, interferindo também nos processos de trabalho das instituições públicas.

Ademais, enfatizam Behring e Boschetti (2008) que em tempos de crise do capital, no olhar neoliberal é tendência geral a restrição e redução de direitos, transformando as políticas sociais em ações pontuais e compensatórias, focadas às áreas mais afeadas pela Crise. Daí a dificuldade de se colocar nas agendas políticas a Política de Segurança Viária, ainda é vista como não prioritária, pois, em regra geral, a violência no trânsito é naturalizada, com já abordado no capítulo anterior.

Por conseguinte, as falas remetem a uma **terceira reflexão** – quem sofre é o cidadão que ora tem suas demandas atendidas, ora não. E, principalmente, atua como expectador diante das correlações de forças institucionais. Por fim, a falta de recursos também se dá pela falta de decisão política e priorização do tema em tela nas agendas de governo. Assim, as falas dos gestores quanto aos pontos a melhorar já sinalizam as dificuldades da busca por vias mais seguras, conforme abordadas a seguir.

3.2 A busca por vias mais seguras e a conscientização dos usuários.

Passeando pelas estradas, ruas e vielas da Cidade de Manaus, apresenta-se para os cidadãos, usuários do trânsito, o conceito de vias seguras e mobilidade

Visa a melhoria do planejamento das vias (projeto e construção) para benefício de todos os usuários de trânsito, em particular os mais vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas; a garantia de infraestrutura segura para todos que trafegam e o investimento em outros meios de transporte como trens, desenvolvendo vias próprias para eles (ANTP, 2014, p. 11).

A Mensagem Nº 053/2015 do Prefeito Arthur Virgílio, quando do envio do PlanMob/Manaus para Câmara Municipal, destacou elementos estratégicos considerados no documento:

Em linhas gerais, três elementos são considerados estratégicos: a) a relevância de se adequar a infraestrutura às necessidades de circulação de pessoas a pé e por bicicleta, elevando estas formas de deslocamento a uma importância que hoje é dada às formas motorizadas; b) a importância de promoção do transporte coletivo como forma preferencial de deslocamentos motorizados na cidade; e, c) a necessidade de ampliação do sistema viário, e sua melhor articulação, como integrador e distribuidor dos fluxos de viagens motorizados (PREFEITURA DE MANAUS, 2015, p. 01)

De fato, ao se analisar o PlanMob/Manaus evidencia-se a preocupação do documento em estabelecer programas e projetos que consideram o incentivo ao modo de deslocamentos não motorizados, bem como da implantação do transporte público *Bus Rapid Transit* (BRT) e a necessidade real de ampliação e readequação do sistema viário.

Contudo, embora o Plano de Mobilidade tenha sido aprovado, atendendo às diretrizes do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/2011) e a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), represente um importante instrumento legal para o planejamento de ações públicas para o desenvolvimento urbano, deve-se ressaltar que a maioria de suas propostas acontecerão a longo prazo.

Enquanto isso, a realidade se apresenta da seguinte forma, a partir da visão dos pesquisados em relação a questão “a infraestrutura é suficiente para atender os modos de transporte?”

Não, em nenhuma cidade brasileira a infraestrutura viária consegue acompanhar o crescimento e o desenvolvimento das urbes, inclusive com o aumento significativo da frota de veículos, seja pelo custo de melhoria de infraestrutura ou o quesito **não ser prioridade de governo** (GESTOR 1, mais de 4 anos no cargo de gestão)

Não. Vias estreitas, consequência de bairros não planejados. Ausência de regulamentação rígida para o tráfego de veículos de duas rodas. Calçadas estreitas e deterioradas, população inconsciente quanto a responsabilidade em conservar a infraestrutura existente (GESTOR 2, menos de 1 ano no cargo de gestão)

Não, ainda precisa ser melhorada (GESTOR 3, menos de 1 ano no cargo de gestão)

Não, **o poder público não tem dado a devida importância** na construção de vias seguras e próprias para atender os diversos modais (GESTOR 4, de 2 a 3 anos no cargo de gestão)

Não. A cidade teve um crescimento acelerado, com a inclusão de novos veículos diariamente, mas as vias não foram preparadas para esse fim. Por outro lado, o incentivo do transporte individual em detrimento do transporte público prejudicou ainda mais a infraestrutura da cidade. Veja, os técnicos têm feito a sua parte indicando o melhor caminho, o que nos falta não é capacidade técnica, como muitos dizem por aí, **o que falta e a decisão política de enfrentar uma sociedade extremamente individualista que pensa a cidade para si, com medidas muitas vezes ditas antipáticas para assegurar a maioria da população, ao coletivo a mobilidade na nossa cidade** (GESTOR 5, mais de 4 anos no cargo de gestão).

Não, a cidade carece de transporte público eficiente e o viário não favorece a implantação de transporte coletivo de massas (GESTOR 6, menos de 1 no cargo de gestão).

Apesar de recente investimento em obras de arte, disponibilidade de corredores exclusivos e vias novas, ainda não atende toda a demanda dos diversos tipos modais, inclusive do ponto de vista da integração. (GESTOR 8, mais de 4 anos no cargo de gestão)

Nenhuma cidade brasileira possui infraestrutura suficiente para atender a demanda crescente de frota, população e conseqüentemente o aumento nas viagens diárias. Neste sentido, necessita-se ampliar a malha viária para uma maior capilaridade e mais opções de deslocamento para os usuários das vias (GESTOR 9, mais de 4 anos no cargo de gestão).

Para a maioria dos pesquisados a infraestrutura da cidade não é suficiente para atender à demanda de transporte. As justificativas sinalizaram duas importantes direções para análise:

A primeira, relacionada a deficiente e obsoleta infraestrutura que não acompanhou o crescimento da cidade, tanto em termos populacionais, quanto em aumento da atividade econômica. Manaus, assim como as demais cidades

brasileiras, “sofre com os impactos negativos que a mobilidade baseada no automóvel acarreta para qualidade de vida” (MARICATO, 2015, p. 46).

No seu avesso, a segunda indica a dimensão da superestrutura que comporta o sistema político, o qual não apresenta ações de cunho ético-político (querer fazer) para organizar o crescimento descombinado da cidade por meio de medidas que busquem a construção de vias seguras, pois para chegar a esse “momento ético-político, é preciso vencer o corporativismo, a visão particularista e restrita que, em nível político, desconhece os valores próprios da hegemonia e da sua perspectiva de totalidade” (SIMIONATTO, 2011, p.51).

Neste sentido, ao invés de envidar esforços em planejamento que materialize soluções técnicas, a fim de mudar a estrutura física das vias, bem como assegurando com que o sistema viário flua, conforme preconiza a legislação para o trânsito, o poder público transfere para fiscalização a responsabilidade da garantia da segurança viária. Sobre essa questão, as respostas sobre qual o papel da fiscalização de trânsito e transporte na garantia da segurança viária em Manaus, foram as que seguem:

A fiscalização rigorosa induz as pessoas a seguirem rigorosamente as leis, utilizando as vias e veículos com mais prudência e responsabilidade, influenciando no índice de acidentes (GESTOR 1, mais de 4 anos no cargo de gestão)

Inibir maus condutores, coibir excessos, punir infratores, aumentar a segurança no sistema (GESTOR 2, menos de 1 ano no cargo de gestão)

Fundamental (GESTOR 3, menos de 1 ano no cargo de gestão)

É de suma importância, pois, as fiscalizações forcem os condutores e pedestres a serem mais atentos à segurança (GESTOR 4, de 2 a 3 anos no cargo de gestão)

A fiscalização é essencial para coibir as infrações de trânsito e o transporte irregular. Mas é complicado a continuidade de ações por falta de material humano e também pelas influências políticas e de lideranças de categorias que as representam enquanto liderança, mas não militam em prol de todos (GESTOR 5, mais de 4 anos no cargo de gestão)

A fiscalização de trânsito e transporte tem papel preponderante na segurança viária (GESTOR 6, mais de 4 anos no cargo de gestão)

O processo de fiscalização é de extrema relevância, pois é o mecanismo mais eficiente para mudança de comportamento de curto prazo (GESTOR 8, menos de 1 ano no cargo de gestão)

A fiscalização tem papel fundamental o cumprimento das leis e normas que orientam o cidadão nas condutas de trânsito e transporte, porém a

fiscalização por si só não tem resultado contínuo de mudança de comportamento é necessário sempre se trabalhar no trânsito como tripé: Educação, Engenharia e Fiscalização para alcançar melhores resultados no comportamento do cidadão (GESTOR 9, mais de 4 anos no cargo de gestão)

Depreende-se das falas a importância da fiscalização como um elemento fundamental para que se tenham vias seguras nas cidades. Ademais, concorda-se com os gestores pesquisados que são uníssonos ao afirmar que a fiscalização é essencial para redução de infrações e acidentes no trânsito, bem como coíbe o transporte irregular. Contudo, convém ressaltar que a garantia de vias seguras se faz por meio do tripé – Educação, Engenharia e Fiscalização. Portanto, essas dimensões devem ser indissociáveis e interdependentes, não se sobrepondo uma a outra, em direção ao êxito de assegurar à população manauense o “transitar seguro”.

Neste sentido, é importante destacar o Pilar 4 “Conscientização dos usuários” que

Preza por clarificar e informar os motoristas sobre a importância do uso de equipamentos individuais de segurança como cinto de segurança, capacete e cadeirinha para crianças, campanhas e projetos educativos, além da gestão da velocidade e da implantação da ISO 39001 (ANTP, 2014, p. 11).

Convidados a indicar o seu nível de concordância sobre diversas afirmativas relacionadas à Educação para o Trânsito, os gestores manifestaram-se, conforme segue³⁰.

“As ações de educação para o trânsito são planejadas com base nos diagnósticos estatísticos”: 75% dos gestores concordam com a assertiva, enquanto 25% concordam parcialmente. Embora com intensidades diferentes, nenhum gestor se contrapôs ao enunciado. Tal posição parece ser procedente, pois se identificou nos relatórios de atividades do Projeto Transversalizando (2013; 2015) e do Projeto Condutor Consciente (2015) a preocupação do órgão executivo de trânsito em indicar os locais a serem as atividades dos referidos

³⁰ Para copilar o nível de concordância dos gestores em relação ao Pilar 4 foi utilizada a Escala Likert. Assim, as assertivas 1 e 2 foram analisadas em termos percentuais e, as demais afirmativas, a partir da média ponderada calculada a partir das respostas indicadas pelos pesquisados, conforme quadro detalhado (APENDICE 3).

projeto, de acordo com os estudos estatísticos realizados pelo próprio instituto. Nessa mesma linha de raciocínio, o Projeto Jovem Multiplicador, da Secretaria de Estado da Educação (SEDUC), escolheu trinta e duas (32) escolas por estarem instaladas ao longo das avenidas Max Teixeira, Noel Nutels e Margarita (Zona Norte), Autaz Mirim (Zona Leste) e Constantino Nery (Zona Centro-Sul), as quais tiveram atropelamentos com vítimas fatais no ano anterior.

Em relação à assertiva “O órgão realiza eventos periódicos, como Fóruns, Seminários e Congressos, voltados a educação e promoção da vida no trânsito”, a figura 18 ilustra a resposta dos pesquisados:

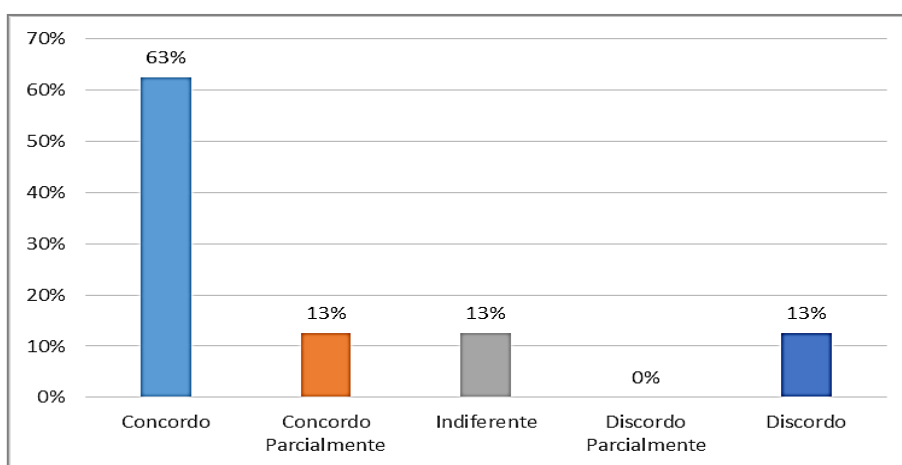


Figura 18. O órgão realiza eventos periódicos, como Fóruns, Seminários e Congressos, voltados a educação e promoção da vida no trânsito.

Fonte: Pesquisa de Campo, janeiro a abril de 2016.

Diante dos dados expostos depreende-se que os gestores reconhecem a importância dos eventos para discussão do tema, pois 76% (63% + 13%) tendem a concordar com a afirmativa. Verificou-se que eventos foram realizados ao longo desses cinco anos, a exemplo da realização do Fórum Municipal de Trânsito (2010), Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito (2012 e 2014), Seminário Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito (2013 e 2015), Ciclo de Palestras para Condutores (2015), Mostra Pública de Trabalhos de Educação para o Trânsito nas escolas (2014, 2015 e 2016). É importante esclarecer que os eventos eram gratuitos e destinados ao público em geral, à exceção dos Fóruns Nacionais (2012 e 2014), cujo público era constituído por gestores e convidados.

Os itens melhor avaliados pelos gestores foram “O órgão elabora materiais pedagógicos e distribui para diferentes públicos”, “O órgão desenvolve estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã”, “Os servidores têm acesso às informações das campanhas educativas”, com média 3,38 cada.

Em relação à primeira assertiva “O órgão elabora materiais pedagógicos e distribui para diferentes públicos” foi possível verificar a elaboração de duas cartilhas do “Projeto Transversalizando o Trânsito”, produzidas por técnicos do MANAUSTRANS e da SEMED. A cartilha destinada aos educadores aborda a legislação de trânsito (Disposições preliminares, Sistema Nacional de Trânsito, Normas gerais de circulação e conduta, Educação para o Trânsito) e o trânsito como Tema Transversal³¹. A outra cartilha com atividades para crianças, destaca comportamentos seguros ao atravessar as ruas, a utilização de equipamentos de segurança como cintos, cadeirinhas, assentos de elevação e capacetes. Além disso, os profissionais do SMTU também elaboraram a cartilha “Transporte cidadão: valorize e preserve, com orientações sobre os direitos e deveres dos usuários do transporte coletivo”.



Figura 19. Ilustração das cartilhas produzidas pelo SMTU, MANAUSTRANS e SEMED.
Fonte: Pesquisa documental, 2016.

Também foram verificados a elaboração e confecção de jogos educativos (quebra-cabeça, *quiz*, dominó, jogo da memória, tapete pedagógico) e o guia de trânsito para crianças (com jogos dos sete erros e caça palavras), ilustrados a seguir:

³¹ Transversalizar é incorporar aos conteúdos disciplinares novos temas, relativos à cidadania, a valores, atitudes e comportamentos (MEC, 1997).



Figura 20. Jogos Educativos de trânsito pelo MANAUSTRANS e SEMED.
 Fonte: Pesquisa Documental, 2016.

Quanto às assertivas “A educação no trânsito é prática pedagógica cotidiana nas pré-escolas e nas escolas de ensino fundamental” e “Os servidores são capacitados frequentemente”, tiveram a mesma média (3,25). Sobre as mesmas, foi possível identificar o “Projeto Transversalizando o Trânsito” que trabalha com as seguintes estratégias de implementação³²:

- a) A sinalização das escolas possibilitou uma resposta mais imediata aos anseios da comunidade e facilitou o processo educativo de professores, pais e alunos.
- b) A formação dos professores executada em 04 módulos presenciais, em cada uma das sete Divisões Regionais Educacionais - DRE da Secretaria de Educação, tendo como base o material do Projeto Rumo a Escola (DENATRAN) e as Diretrizes Nacionais de Educação para o Trânsito na Pré-Escola e no Ensino Fundamental, com as devidas adaptações à realidade local e o acréscimo da legislação de trânsito, o que foi bastante positivo, considerando-se que muitos professores não eram habilitados;

³² As estratégias de implementação tiveram início com a parceria concretizada entre as instituições de trânsito e educação e a criação da Comissão Interinstitucional de Educação para o Trânsito, que deu o suporte na aplicabilidade da metodologia de execução do projeto (MANAUSTRANS, 2014, p. 9)

- c) A organização da coletânea de materiais didáticos voltados ao tema trânsito, tanto para a Educação Infantil, quanto para o Ensino Fundamental forneceu o suporte necessário para o planejamento do conteúdo a ser trabalhado em sala de aula, sem, no entanto, limitar a possibilidade de pesquisa a outros recursos didáticos;
- d) O acompanhamento pedagógico às escolas inseridas no projeto para a inserção do tema de forma transversal no planejamento dos professores, e a solicitação para que todas as atividades desenvolvidas nas escolas fossem registradas e agrupadas em um portfólio;
- e) Mostra de Educação para o trânsito nas escolas, apresentando à comunidade escolar os resultados das atividades desenvolvidas em sala de aula;
- f) Encontro de Educadores do projeto para socialização dos resultados alcançados (MANAUSTRANS, 2013, p. 10).

A formação dos professores é *sine qua non* para o sucesso das ações e o sucesso do que se busca – a construção do pensamento de que o trânsito seguro como um direito, depende do respeito ao próximo, ao ambiente e as legislações, pois “a tarefa do professor é estabelecer o diálogo do aluno com o real (...). Além disso, é por meio da relação professor-aluno que o objeto, que é o mundo, é apreendido, compreendido e alterado (RIOS, 2005, p. 70). Ademais, permite a prática cotidiana nas escolas e não somente durante às campanhas educativas, como era de costume.

A produção de materiais de educativos, como evidenciado anteriormente, permite ao professor ter acesso a materiais técnicos e ferramentas como os jogos educativos, lhes possibilitando estratégias para abordar o tema de maneira lúdica.

Como resultado, o Relatório do Projeto Transversalizando o Trânsito, de 2013, aponta a sinalização de cinquenta e nove (59) escolas, sendo vinte e seis (26) de Educação Infantil e trinta seis (36) de Ensino Fundamental, com a formação de seiscentos noventa e dois (692) educadores, dentre eles professores, pedagogos e gestores, bem como a participação de vinte mil cento e oitenta dois (20.182) alunos nas Mostras Públicas dos Trabalhos desenvolvidos. A seguir fotos da Mostra corrida em maio de 2016 nas escolas municipais São José e Balbina Mestrinho (MANAUSTRANS, 2013).



Figura 21. Mostra pública de trabalhos de Educação para o Trânsito EMED São José e CEMEI Balbina Mestrinho, em maio de 2016.

Fonte: SEMED, 2016.

No que se refere à assertiva “O órgão promove o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio e universidades”, com média 2,63, verificou-se por meio dos registros a dificuldade das instituições para emplacar o tema nas universidades. Entretanto, as escolas públicas de ensino médio contam com o Projeto Jovem Multiplicador, articulação entre a SEDUC, SEMSA e PRF, cujo objetivo “é a formação de alunos do Ensino Médio para trabalhar o tema trânsito por meio da metodologia entre pares” (SEDUC, 2014, p.5). Em 2014, primeiro ano, o projeto foi executado em sete (7) escolas; em 2015 ampliou-se para trinta duas (32) escolas. Ao final do ano, foram realizadas a culminância nas escolas, com a apresentação dos trabalhos produzidos pelos alunos (vídeos, gibis, jogos educativos, redações etc) e a participação da comunidade escolar.

Os pesquisados também se manifestaram quanto à realização de “campanhas educativas sobre o uso de equipamentos de segurança e comportamentos seguros no trânsito, conforme temas e cronogramas do CONTRAN”, cuja média foi 3,13. Verificou-se, por meio dos vários documentos analisados, que o órgão executivo de trânsito, realiza principalmente as campanhas propostas. A fim de ilustrar essa afirmação, sistematizou-se no quadro a seguir as campanhas educativas realizadas em 2015:

Quadro 16. Campanhas Educativas de Trânsito realizadas no ano de 2015 em Manaus.

CAMPANHA	OBJETIVO	PERÍODO
	<p>Sensibilizar professores sobre a importância de incluir o tema trânsito no conteúdo das disciplinas do currículo escolar, desde o momento do planejamento das aulas</p>	<p>De janeiro a abril</p>
	<p>Intensificar junto aos foliões mensagens de paz no trânsito, respeito ao pedestre e valorização da vida.</p>	<p>Durante o Carnaval, de 12 a 18 de fevereiro</p>
	<p>Promover ciclo de palestras para condutores afim de discutir assuntos relacionados a direção segura.</p>	<p>Semana Municipal de Prevenção a acidentes de Trânsito, de 27 de março a 02 de abril.</p>
	<p>Chamar a atenção da sociedade sobre os altos índices de mortes, feridos e sequelados permanentes no trânsito, envolvendo os órgãos governamentais, empresas, entidades de classe, associações, federações e a sociedade como um todo para discutir o tema, engajar-se em ações e propagar o conhecimento no alcance de um trânsito seguro</p>	<p>Durante o mês de maio</p>
	<p>Prevenir acidentes de trânsito com vítimas que envolvam a velocidade excessiva e/ou inadequada.</p>	<p>De 22 a 30 de junho.</p>
	<p>Sensibilizar toda a população sobre os altos índices de mortes e feridos em ruas e rodovias brasileiras, alertando para mudar esse quadro dependemos da mudança de atitude de todos os atores no trânsito (pedestres, ciclistas, passageiros e condutores).</p>	<p>Semana Nacional de Trânsito, 18 a 25 de setembro.</p>
	<p>Promover esforços para controlar este importante problema de saúde e desenvolvimento de apoio as vítimas.</p>	<p>Terceiro domingo do mês de novembro.</p>

Fonte: Pesquisa documental. Sistematização da autora, 2016.

Depreende-se, a partir do quadro apresentado, que as instituições pesquisadas realizam as campanhas indicadas pelo CONTRAN, ao longo do ano. A Semana Nacional de Trânsito acontece anualmente em setembro. O DENATRAN, por meio de deliberação da Reunião Ordinária do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), definiu o tema do ano corrente: “Década Mundial de Ações para a Segurança no trânsito – 2011/2020: Eu sou + 1 por um trânsito + seguro” (DENATRAN, 2016).

Destacam-se ainda duas campanhas que entraram no calendário:

- O Dia Mundial em Memória às Vítimas de Acidentes de Trânsito, adotada pela ONU, em 26 de outubro de 2005, por meio da resolução 60/2005 para melhorar a segurança rodoviária no mundo. A resolução convida os Estados-Membros e a comunidade internacional para designar o terceiro domingo de novembro a este tema (DENATRAN, 2014);
- A Semana Municipal de Prevenção de Acidentes e Combate à Violência no Trânsito, que já faz parte do calendário oficial do município de Manaus, que institui o 28 de março como o Dia Municipal de Prevenção de Acidentes e Combate à Violência no Trânsito³³, de acordo com a Lei Municipal número 1.861 de 06 de maio de 2014 (PREFEITURA DE MANAUS, 2015).

Vale destacar que as campanhas educativas têm sentido se forem associadas a outras ações. Torres (2010, s.n) esclarece que

Para cada situação, é necessária uma ação educativa e um projeto diferentes. Devido à diversidade do público receptor, a reação de cada pode ser diferente ao estímulo, a linguagem e a abordagem adotados. O que pode ser chocante para um adulto, pode não o ser para um jovem; alguns entenderão o raciocínio de uma campanha que utilize metáforas, outros não. O nosso principal desafio é atingir um maior número de pessoas possível, dentro do público-alvo, com uma mesma campanha. Ou seja, vender o nosso “produto” para uma grande parte da sociedade.

Isto posto, é possível afirmar que as campanhas indicadas anteriormente possuem projetos e planejamentos próprios, ainda que os temas sejam indicados pelo CONTRAN. O Relatório das atividades do Maio Amarelo (2015), por exemplo, aponta que nos trinta dias do mês foram realizadas palestras,

³³ A data lembra o acidente de trânsito, na avenida Djalma Batista, ocorrido no dia 28 de março de 2014, no qual morreram dezesseis (16) pessoas.

abordagens educativas em pontos comerciais e residências, abordagens de condutores e pedestres em parceria com a fiscalização e engenharia de trânsito (MANAUSTRANS, 2015). Em contrapartida, ainda se faz necessário desmistificar que somente os órgãos executivos de trânsito devam promover tais campanhas, visto que o trânsito é feito por todos.

O órgão executivo de trânsito municipal também realizou outras campanhas educativas, a saber: Zona Máxima de Restrição de Circulação (5), Carnaval (4), Dia do motorista e do motociclista "Semana do Conductor" (4), Dia em Memória às Vítimas de Trânsito (1), Dia Nacional pela Paz de Trânsito (1), Maio Amarelo (11), Orientação para uso da Botoeira de Pedestre (5), Orientação de circulação no Japiim (2), Estacionamento Legal na Manaus Moderna (6). O público sensibilizado durante as campanhas foi de 11.862 no mesmo ano (MANAUSTRANS, 2015).

Porém, as campanhas dependem da divulgação espontânea de meios de comunicação (televisão e rádio), uma vez que os recursos são reduzidos.

O fato é que embora haja convicção absoluta da importância das ações educativas permanentes, planejadas e desenvolvidas com conhecimento adequado e senso de oportunidade, o que vemos no Brasil são ações episódicas, geralmente modestas – sob o ponto de vista do impacto na comunicação e do volume de inserções – e ainda sofrem a concorrência desproporcional da publicidade comercial de muitas empresas que usam a temática de trânsito de forma equivocada, perigosa e muitas vezes ilegal, como estratégia de vendas (PEDROSA, 2013, p. 110)

As empresas a que o autor se refere, são as implacáveis indústrias de bebidas alcoólicas que abordam o consumo de bebida como fonte de alegria e descontração, dissociando a sua face mais cruel – o vício e o risco de “acidentes” de trânsito se combinado com a direção de veículos. Assim, é indiscutível a necessidade de estratégias de comunicação eficientes associadas às campanhas educativas e que promovam uma mídia de trânsito cidadã.

Sobre as assertivas a “O órgão desenvolve estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã” (média 3,38) e, “Os servidores têm acesso as informações das campanhas educativas” (média 3,25) e “O órgão disponibiliza obras técnicas e científicas de interesse social relacionado ao trânsito” (média 1,38) não foi possível a análise, tendo em vista que os documentos solicitados – relatórios de gestão, de

campanhas e de projetos executados – não registravam essa informação. Seriam necessários, assim, outros documentos, que devido a tempo exíguo para realização da pesquisa, não foram solicitados.

Para se efetivar uma Política de Segurança Viária é também de suma importância o papel da saúde na assistência às vítimas, o que será abordado a seguir.

3.3 Os “acidentes” de trânsito em Manaus: quais as respostas da Saúde?

O Acidente de trânsito é todo evento danoso, com ou sem vítima, que envolva pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via pública (DENATRAN, 2016). Com base neste conceito, o Pilar 5 _ “Resposta aos acidentes” _ imputa à Saúde responsabilidades para melhoria e ampliação da assistência e reabilitação de vítimas de acidentes de trânsito, conforma aponta o conceito a seguir:

Abrange a garantia de qualidade no atendimento pré-hospitalar e de reabilitação do usuário e valoriza práticas que auxiliam na melhoria do socorro pós-acidente, como treinamentos, disponibilidade de equipamentos, dentre outros (ANTP, 2014, p. 11)

Cientes de que dar respostas aos acidentes de trânsito que ocorrem nas cidades brasileiras é uma tarefa hercúlea, pois o trânsito revela sua face violenta a partir dos “acidentes”, sejam de ordem material ou com vítimas, é que se faz necessário retomar acerca das respostas que a Política Pública de Saúde oferece nessas situações.

No Brasil, a Saúde é um direito de todos e dever do Estado, conforme o Art. 196 da Carta Magna de 1988, bem como o Art. 198 estabelece a existência de um Sistema Único de Saúde (SUS) organizado de acordo com as seguintes diretrizes: I-descentralização; II – atendimento integral; e III – participação da comunidade, o que representa um grande avanço no trato à saúde pública brasileira. Os princípios que orientam o SUS, conforme a Lei n.º 8.080/1990 são:

Universalidade – significa que o SUS deve atender a todos, sem distinções ou restrições, oferecendo toda a atenção necessária, sem qualquer custo;

Integralidade – o SUS deve oferecer a atenção necessária à saúde da população, promovendo ações contínuas de prevenção e tratamento aos indivíduos e às comunidades, em quaisquer níveis de complexidade;

Equidade – o SUS deve disponibilizar recursos e serviços com justiça, de acordo com as necessidades de cada um, canalizando maior atenção aos que mais necessitam;

Participação social – é um direito e um dever da sociedade participar das gestões públicas em geral e da saúde pública em particular; é dever do Poder Público garantir as condições para essa participação, assegurando a gestão comunitária do SUS;

Descentralização – é o processo de transferência de responsabilidades de gestão para os municípios, atendendo às determinações constitucionais e legais que embasam o SUS, definidor de atribuições comuns e competências específicas à União, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios.

Enfatiza-se que a descentralização político-administrativa, por meio da municipalização dos serviços e das ações de saúde, apresenta-se como mecanismo que tende a possibilitar uma melhor qualidade dos serviços ofertados à população. Neste sentido, a gestão municipal tem um papel fundamental, pois compete a ela a oferta de ações e serviços que atendam às reais necessidades das demandas de saúde no município, dentre as quais destaca-se a questão do atendimento às vítimas de acidentes de trânsito.

Para demonstrar a realidade acerca da garantia da qualidade do atendimento pré-hospitalar³⁴ em Manaus, conforme preconiza o pilar relacionado à Resposta aos acidentes, seria necessário quantificar o atendimento realizado pelo Serviço Móvel de Urgência (SAMU) e verificar a ampliação desse serviço em nossa cidade.

³⁴ Considera-se como nível pré-hospitalar móvel na área de urgência, o atendimento que procura chegar precocemente à vítima, após ter ocorrido um agravo à sua saúde (de natureza clínica, cirúrgica, traumática, inclusive as psiquiátricas), que possa levar a sofrimento, sequelas ou mesmo à morte, sendo necessário, portanto, prestar-lhe atendimento e/ou transporte adequado a um serviço de saúde devidamente hierarquizado e integrado ao Sistema Único de Saúde (BRASIL, 2003, p. 69).

Quadro 17. Especificação dos serviços disponibilizados pelo Serviço Móvel de Urgência segundo a Política Nacional de Atenção às Urgências (2003).

TIPIFICAÇÃO	ESPECIFICAÇÃO DAS AMBULÂNCIAS
TIPO A	Ambulância de Transporte: veículo destinado ao transporte em decúbito horizontal de pacientes que não apresentam risco de vida, para remoções simples e de caráter eletivo.
TIPO B	Ambulância de Suporte Básico: veículo destinado ao transporte inter-hospitalar de pacientes com risco de vida conhecido e ao atendimento pré-hospitalar de pacientes com risco de vida desconhecido, não classificado com potencial de necessitar de intervenção médica no local e/ou durante transporte até o serviço de destino.
TIPO C	Ambulância de Resgate: veículo de atendimento de urgências pré-hospitalares de pacientes vítimas de acidentes ou pacientes em locais de difícil acesso, com equipamentos de salvamento (terrestre, aquático e em alturas).
TIPO D	Ambulância de Suporte Avançado: veículo destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos. Deve contar com os equipamentos médicos necessários para esta função.
TIPO E	Aeronave de Transporte Médico: aeronave de asa fixa ou rotativa utilizada para transporte inter-hospitalar de pacientes e aeronave de asa rotativa para ações de resgate, dotada de equipamentos médicos homologados pelo Departamento de Aviação Civil - DAC.
TIPO F	Embarcação de Transporte Médico: veículo motorizado aquaviário, destinado ao transporte por via marítima ou fluvial. Deve possuir os equipamentos médicos necessários ao atendimento de pacientes conforme sua gravidade.
VEÍCULO DE INTERVENÇÃO RÁPIDA	Veículos de Intervenção Rápida, também chamados de veículos leves, veículos rápidos ou veículos de ligação médica são utilizados para transporte de médicos com equipamentos que possibilitam oferecer suporte avançado de vida nas ambulâncias do Tipo A, B, C e F.

Fonte: Adaptado da Política Nacional de Atenção às Urgências, 2003.

A tipificação dos serviços no quadro anterior serve para direcionar quais os tipos de serviço que o município deve ter para atender os acidentes de trânsito, de acordo com a gravidade da vítima e como esta realidade em Manaus. Contudo, não foi possível demonstrar ampliação desses atendimentos de 2011 a 2015, pois mesmo após autorização para pesquisa, não se teve acesso a tais dados, o que se apresenta como lacuna na presente investigação.

Todavia, com base em levantamentos de sites institucionais³⁵, pode-se afirmar a existência da ambulância dos tipos A, B e C. E ainda, que o serviço é descentralizado, ampliando os atendimentos por meio de Bases Operacionais em todas as cinco regiões de Saúde de Manaus na zona urbana e zona rural. Além disso, desde 2014 está presente em seis (06) municípios da região metropolitana de Manaus³⁶, cujo Termo de Integração do Serviço foi assinado pelo Governador Omar Aziz e o Prefeito Arthur Virgílio Nero no dia 03 de abril de 2014.

³⁵ Foram consultadas as páginas eletrônicas da Prefeitura de Manaus, da Secretaria Municipal de Saúde de Manaus e do Governo do Estado do Amazonas.

³⁶ A Região Metropolitana de Manaus (RMM), foi criada pela Lei Complementar Estadual nº 52 de 30 de maio de 2007, reúne oito (8) municípios: Manaus, Iranduba, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Manacapuru, Novo Airão, Itacoatiara e Presidente Figueiredo (AMAZONAS, 2007).

Falcão e Galúcio (2014) destacaram que o SAMU metropolitano irá beneficiar mais 300 mil pessoas e contará com quarenta e cinco (45) ambulâncias e treze (13) ambulanchas. Para tanto, Manaus contará com o repasse de R\$ 10 milhões, por ano. Também, segundo as jornalistas, para implantação deste serviço foram treinados cento e vinte (120) profissionais entre condutores e técnicos de enfermagem, dos municípios de Itacoatiara, Manacapuru, Iranduba, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Os serviços serão regulados pela Central Regulação Médica de Urgência, que tem como atribuições básicas:

Quadro 18. Atribuição da Central de Regulação Médica de Urgência.

ATRIBUIÇÃO	
Regulação médica do sistema de urgência	Regulação de todos os fluxos de pacientes vítimas de agravos urgentes à saúde, do local onde ocorreram até os diferentes serviços da rede regionalizada e hierarquizada, bem como dos fluxos entre os serviços existentes no âmbito municipal e regional. Essa tarefa exige a apropriação dinâmica da situação real de todos os serviços de urgência do município, de forma a permitir uma distribuição equânime dos pacientes entre eles e, inclusive, a permuta entre os diferentes níveis de atenção, para sanar eventuais deficiências.
Cobertura de eventos de risco	Cobertura de atividades esportivas, sociais, culturais diversas, por meio de apoio direto com equipe no local ou a distância com garantia de canal prioritário de comunicação.
Cobertura a acidentes com múltiplas vítimas	Regulação e atendimento local em situações de desastres, catástrofes ou acidentes com múltiplas vítimas de diferentes portes. Participação na elaboração de planos de atendimento e realização de simulados com Defesa Civil, Bombeiros, Infraero e demais parceiros.
Capacitação de recursos humanos	Participação na Política de Educação Permanente do SUS por intermédio dos Pólos de Educação Permanente e da estruturação dos Núcleos de Educação em Urgência a eles integrados.
Ações educativas para a comunidade	Participação ativa na estruturação de palestras sobre primeiro atendimento a urgências para empresas, escolas, creches, Conselhos de Saúde, instituições diversas e comunidade em geral; Participação no desenvolvimento de estratégias promocionais junto à comunidade, Segurança Pública, Departamento de Trânsito, Educação, Cultura e outros setores; Produção de estudos epidemiológicos e massa crítica capacitada para intervir positivamente na incidência de agravos à saúde.

Fonte: SEMSA, 2016.

A partir do quadro é possível observar as responsabilidades da Central de regulação na assistência à saúde das pessoas em situação de emergência. Entretanto, para efeito deste estudo, procurou-se evidenciar a situação da Cobertura dos incidentes com múltiplas vítimas³⁷.

³⁷ Incidente com Múltiplas Vítimas (IMV) são aqueles eventos súbitos, que produzem um número de vítimas que levam a um desequilíbrio entre os recursos médicos disponíveis e as necessidades, onde se consegue manter um padrão de atendimento adequado com os recursos locais. Ou como evento complexo que requer comando e controle agressivo e coerente, de maneira a fornecer cuidados às vítimas, também como evento de qualquer natureza que

A esse respeito, o Gestor 7 informou que Manaus conta com o Plano de Contingência, indicando seus pontos principais “mapeamento de riscos; estimativa de recursos disponíveis; acionamento e organização interinstitucional; organização de cena e acionamento da rede interhospitalar” (GESTOR 7, mais de 4 anos no cargo de gestão). Ainda segundo ele, o plano foi utilizado nos eventos de massa da Copa do mundo e Carnaboi. Entretanto, não se teve acesso ao documento.

O Ministério da Saúde, estabeleceu por meio da Portaria nº 1.139, de 10 de junho de 2013, as responsabilidades das esferas de gestão e as Diretrizes Nacionais para ações do Setor Saúde em Eventos de Massa, indicando no Art. 12 a necessidade do planejamento intersetorial de tais ações.

Ressalta-se a importância de tal plano, pois o documento tem o objetivo de orientar, agilizar e indicar as ações para tratar com rapidez as consequências dos eventos críticos e inesperados, reduzindo a descontinuidade de processos.

Ao se questionar quais os serviços de reabilitação existentes em Manaus, no âmbito do SUS, destinados as vítimas de acidentes? O Gestor 7 apresenta a seguinte fala “[existem] ambulatórios de fisioterapia e Programa de Atendimento ao Sequelado de Trauma Raquimedular”. Foi verificado por meio de pesquisa documental que a Secretaria Municipal de Saúde possui sete (7) ambulatórios de fisioterapia, listados a seguir:

Quadro 19. Serviços de Fisioterapia disponíveis na Rede Saúde Municipal em Manaus.

AMBULATORIO	ENDEREÇO
UBS Dr. Deodato de Miranda Leão	Rua Presidente Dutra, s/n - Glória Telefone: 3671-4722
Policlínica Dr. José Antonio da Silva	Rua das Arveiras, s/n - Monte das Oliveiras Telefone: 3653-1233 / 3232-2371
Policlínica Dr. Conte Telles	Rua J, Etapa B, São José III Telefone: 3639-7486 / 3214-1136 / 3214-1137
Policlínica Dr. Antonio Reis	Rua São Luiz, s/n - São Lázaro. Telefone: 3624-4133 / 3624-0743
Policlínica Castelo Branco	Rua do Comércio, s/n - Parque Dez Telefone: 3236-1942
UBS Armando Mendes	Rua 5, s/n – Manôa Telefone: 3581-2273
UBS Geraldo Magela	Rua I, s/n - Armando Mendes Telefone: 3618-3791 / 3215-5010

Fonte: SEMSA, 2016.

determine um maior volume de vítimas, em um pequeno lapso de tempo, de forma a comprometer os recursos habitualmente disponibilizados (OMS, 2013.)

Além destes ambulatorios, a pesquisa documental indicou que Manaus possui três Centros Especializados de Reabilitação localizados nas Zonas Leste, Sul e Oeste da cidade, para que os usuários possam receber os equipamentos e ter acesso ao atendimento especializado é necessário realizar inscrição diretamente na Instituição com a apresentação (original e cópia), principalmente dos seguintes documentos: carteira de identidade, registro de nascimento (se for menor), cartão SUS, CPF, comprovante de residência, encaminhamento médico com diagnóstico, nº do CID e boletim de alta.

O Observatório do Vive sem Limites esclarece que

A habilitação e reabilitação visam garantir o desenvolvimento de habilidades funcionais das pessoas com deficiência para promover sua autonomia e independência. O Plano Viver sem Limite iniciou a implantação de Centros Especializados em Reabilitação - CER para ampliar o acesso e a qualidade desses serviços no âmbito do SUS. A implantação desses centros pode se dar por meio de novas construções ou por qualificação mediante reforma, ampliação, aquisição de equipamentos e reforço de pessoal (SDH, 2016, s.p)

Segundo o Ministério da Saúde (2016) são disponibilizados recursos de investimento do setor saúde para a construção dos CER, com custeio mensal para manutenção dos serviços de reabilitação e contratação dos profissionais que compõem a equipe multiprofissional. Para adesão a proposta, as Secretarias dos Estados e Municípios devem pactuar seus Planos de Ação e encaminhá-los à Coordenação Geral de Saúde da Pessoa com Deficiência, do Ministério da Saúde, para análise e devidas providências para implementação, financiamento, monitoramento e avaliação da Rede nos territórios.

A Portaria nº 1.303, de 28 de junho de 2013, classifica os Centros de Reabilitação, quanto ao tipo e quantidade de serviços especializados, da seguinte forma:

CER II, Auditiva e Física, Auditiva e Intelectual, Auditiva e Visual, Física e Intelectual, Física e Visual ou Intelectual e Visual;
CER III, Auditiva, Física e Intelectual; Auditiva, Física e Visual; Auditiva, Intelectual e Visual ou Física, Intelectual e Visual;
CER IV, Auditiva, Física, Intelectual e Visual (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2013, Art. 1º)

O balanço apresentado na página eletrônica da Secretaria de Direitos Humanos destaca que foram habilitados cento e trinta e seis CER, entre 2013 e 2016, e setenta oito (78) construções de novos centros no Brasil. Dentre estes, em Manaus, foram habilitados três (3) Centros de Reabilitação, cujos serviços oferecidos foram sistematizados no quadro a seguir:

Quadro 20. Centros Especializados de Reabilitação disponíveis nas redes estadual e municipal em Manaus.

LOCAL	ENDEREÇO	SERVIÇOS OFERTADOS
Centro Especializado de Reabilitação (CER II)	Rua Comandante Paulo Lasmar, s/n, Conjunto Santos Dumont, Bairro da Paz.	- Reabilitação Física e Intelectual
Centro Especializado de Reabilitação (CER III)	Avenida Getúlio Vargas, s/n, Bairro Colônia Antônio Aleixo.	- Reabilitação Física, Intelectual e Visual
Centro Especializado de Reabilitação (CER III)	Av. Codajás, s/n, Bairro Petrópolis.	- Reabilitação Física, Intelectual e Visual

Fonte: Pesquisa documental. Sistematização da autora, 2016.

O Centro Especializado de Reabilitação (CER II) é vinculado a Secretaria Municipal de Saúde, realiza o atendimento adulto e infantil de Fisioterapia, Neurologia, Ortopedia e Terapia Ocupacional (SEMSA, 2015).

Em relação ao Centro Especializado de Reabilitação (CER III) da Colônia Antônio Aleixo, o serviço oferece avaliações clínicas com especialistas e sessões com psicólogos, fisioterapeutas, nutricionistas e fonoaudiólogos, além da concessão de equipamentos que auxiliam a locomoção, como cadeiras de roda, bengalas e muletas (GOVERNO DO AMAZONAS, 2012).

As informações da página eletrônica do Governo de Estado (2012) também indicam que por dia, "cerca de 70 pessoas são atendidas no Centro de Reabilitação Antônio Aleixo", os quais podem ter acesso a materiais e equipamentos que facilitam a locomoção diária, como cadeiras de roda, muletas, andadores, bengalas e calçados especiais.

Segundo o Relatório de Gestão do CER III Pam da Codajás, os serviços oferecidos são relacionados aos módulos: visual, auditivo, ostomizados e ortopédicos. Para fins desse estudo, destacou-se o módulo ortopédico, visto que segundo Biavati e Martins (2007) em relação a reabilitação de acidentes de trânsito, os serviços de fisioterapia e ortopedia são os mais requisitados, em virtude do grande número de amputações e trauma raquimedular que os levam aos de equipamentos de apoio como as cadeiras de rodas.

Assim, em 2015 o Módulo Ortopédico, encerrou o ano com quinhentos e vinte oito (528) usuários inscritos, aguardando o recebimento de setecentos e treze (713) equipamentos e materiais auxiliares de locomoção, como calçados, órteses e próteses, que segundo o relatório, já tinham as Notas de Empenho (NE) para atendimento da demanda no primeiro trimestre de 2016.

Um grande avanço, se considerado que o módulo Ortopédico, no período de 2006 a 2011, não concedeu aos usuários cadastrados os equipamentos e materiais auxiliares de locomoção por falta de recurso (CER III PAM CODAJÁS, 2015)

No ano de 2015, de acordo com o referido documento, foram entregues quinhentas e quarenta (540) cadeiras de roda, sob medida, cem (100) andadores, cento e vinte (120) cadeiras higiênicas, cento e cinquenta (150) muletas, duzentas (200) bengalas e seiscentos (600) calçados especiais. Os equipamentos são dispensados, por meio de indicação médica.

Contudo, o tempo médio de espera para o recebimento dos equipamentos solicitados na figura a seguir.

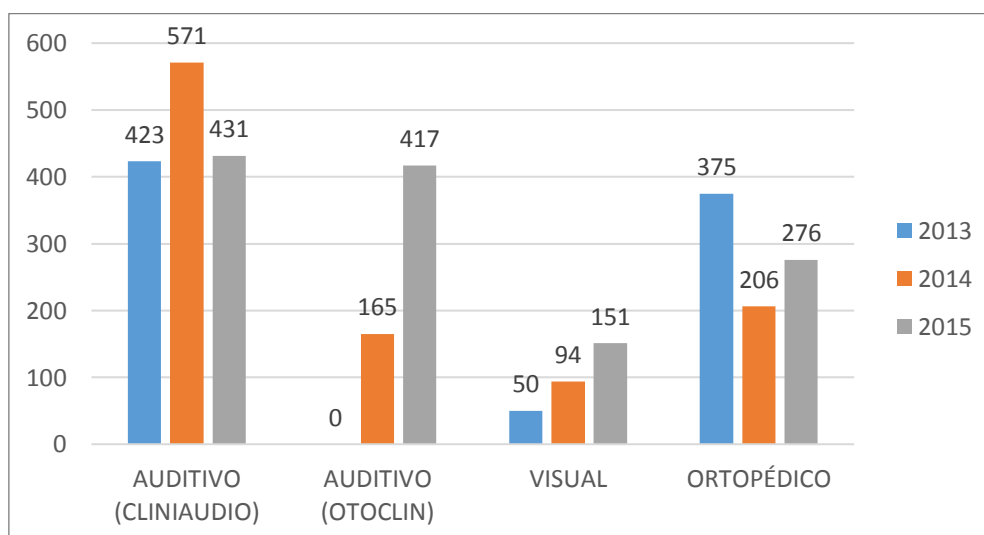


Figura 22. Tempo médio de espera em dias, para receber o equipamento.

Fonte: Relatório de Gestão do CER III do PAM Codajás, 2015, p. 49.

A figura 22 apresenta uma situação alarmante para saúde pública do Estado, visto que os usuários demoram mais de um ano para receber equipamentos necessários para sua locomoção e que lhes permitem a melhoria na qualidade de vida. Além disso, o relatório do CER III enfatiza que a

necessidade de ampliação, por exemplo, do módulo ortopédico, tendo em vista uma demanda reprimida de novos cadastros diariamente.

Por fim, é importante salientar que todos os serviços listados não são exclusivos para atendimento de vítimas de acidentes de trânsito. E, o cenário que se apresenta na atualidade demonstra o quanto os “acidentes” de trânsito oneram o setor saúde e desconfiguram as famílias brasileiras.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O caminho a percorrer é longo. Nele, certamente, a densidade e a grandeza da história não podem ser reduzidas à finitude mortal de cada um de nós, à nossa historicidade finita. Fundamental é deixar registrado nessa história nossas marcas como indivíduos sociais, como seres sociais que a tecem como podem, conscientemente, ao mesmo tempo que são tecidos por ela.

José Fernandes Siqueira da Silva.

A violência no trânsito é uma expressão da questão social e, por isso, deve ser enfrentada por meio da implementação de políticas públicas de qualidade que expressem medidas e ações que atendam de forma concreta às reais necessidades dos diferentes grupos que integram a sociedade.

Mas o que embasa a concepção apresentada? Ora, em Manaus o número de “acidentes” de trânsito é alarmante e expressa a face violenta e perversa no trânsito em nossa cidade. Vejamos os dados:

A categorização dos “acidentes” de trânsito em Manaus indicou que as ocorrências com vítima ultrapassaram 70% no ano de 2015, cujo número de vítimas totais dos acidentes ocorridos no período de 2012 a setembro de 2015 somou 35 mil usuários da via. Tais usuários são, em sua maioria, pedestres e motociclistas que se tornam os mais vulneráveis neste contexto.

É importante salientar que em relação à natureza dos acidentes, do total de acidentes de trânsito ocorridos em Manaus, no período estudado, 71,00% foram colisão, 14,70% queda fortemente associada ao trauma de motociclistas, 9,32% atropelamento, 2,71% choque, 1,53% capotamento e 0,12% tombamento. Entretanto, quando verificados os tipos de acidentes somente com vítimas fatais, no mesmo período, os atropelamentos (43,34%) lideram o ranking, seguidos por colisão (36,86%), queda (10,46%), choque (5,35%), capotamento (3,36%) e tombamento (0,62%).

Além disso, as principais vias em que os “acidentes” de trânsito com vítima fatal acontecem são Av. Autaz Mirim – abrangendo os bairros Jorge Teixeira, Armando Mendes, São José Operário, Tancredo Neves – e Av. Cosme Ferreira –

bairros Colônia Antônio Aleixo, Zumbi, São José e Coroadó, e ainda a Av. Torquato Tapajós, via que concentra fluxo intenso de veículos e abrange os bairros Santa Etelvina e Novo Israel.

Embora seja fato que a queda no número absoluto de atropelamentos (95), em 2012, para (70), em 2015, a magnitude dos dados requer seu enfrentamento de forma breve. Assim, a partir do ano 2004, a Política Nacional de Trânsito configura-se como um marco legal no reconhecimento do trânsito como expressão da questão social, portanto como uma questão de política.

Contudo, isso não se materializa de forma plena em muitas cidades brasileiras como Manaus. Neste trabalho, a metodologia foi aplicada à análise sobre a implementação da Política de Segurança no Trânsito em Manaus, com vistas a compreender a partir da visão dos gestores, as formas de planejamento intersetorial e a participação social neste contexto, à luz da teoria de intersetorialidade e dos componentes de implementação exigidos em cada pilar do Plano de Segurança Viária: 1. Gestão de Segurança Viária; 2. Busca por vias seguras; 3. Conscientização dos Usuários; e 5. Reposta aos acidentes.

Desta feita, identificou-se como as estratégias de prevenção para redução dos “acidentes” de trânsito com vítimas em Manaus um conjunto de projetos em andamento, como: Projeto Vida no Trânsito, iniciado em 2013, coordenado pela Secretaria Municipal de Saúde (SEMSA); Projetos Transversalizando e Condutor Consciente, respectivamente iniciados em 2012 e 2013, e coordenados pelo Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito (MANAUSTRANS) e Secretaria Municipal de Educação (SEMED); Projeto Jovem Multiplicador, sob coordenação da Secretaria de Estado de Educação (SEDUC).

Destaca-se que a partir destes projetos foram produzidos materiais pedagógicos (cartilhas, jogos educativos e gibis) que auxiliam os professores na abordagem no tema trânsito nas escolas públicas municipais e estaduais. Além disso, são realizadas campanhas educativas de cunho nacional e local, a fim de informar a população sobre comportamentos seguros do trânsito. Muito embora as campanhas tenham o material educativo próprio, ainda são restritas à divulgação nas mídias sociais institucionais e, de forma espontânea, em outros meios de comunicação como os jornais impressos e eletrônicos.

A criação do Comitê Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito, agregando diversas instituições governamentais das áreas de Saúde, Educação, Transportes

Urbanos, Infraestrutura, Planejamento Urbano e Trânsito também é uma importante estratégia de gestão, visto que tal comitê visa discutir ações intersetoriais, focadas nos diagnósticos dos fatores e/ou condutas de risco, assim como grupos de usuários da via vulneráveis.

Como produto das ações do referido Comitê é possível destacar o Plano Intersetorial de Segurança Viária – 2016/2018, que estabelece programas e projeto discutidos entre as intuições participantes que serão implementados a partir deste ano.

No que tange à coleta eficiente de dados, é importante enfatizar a metodologia utilizada pelo órgão executivo de trânsito de Manaus que realiza coleta diária nas instituições de Saúde e de Segurança Pública, a qual foi fortalecida com a promulgação do Decreto Nº 3203, de 04 de novembro de 2015, que instituiu a Comissão de Coleta de Dados, Análise e Gestão da Informação, denominada "Observatório de Trânsito de Manaus", cujo objetivo geral é produzir informações dos acidentes de trânsito e suas vítimas, ocorridos em Manaus.

A pesquisa documental identificou que a cidade conta com três (3) Centros Especializados de Reabilitação que oferecem serviços de recuperação Física, Intelectual e Visual, mas que não são exclusivos para vítimas de acidentes de trânsito, revelando a fragilidade do setor saúde no que tange a “resposta aos acidentes”, pois a procura pelo serviço é maior que o número de vagas oferecidas.

A visão dos gestores acerca das ações intersetoriais de prevenção à violência no trânsito é de que a fiscalização é essencial para redução de infrações e acidentes no trânsito, ou seja, na garantia de vias seguras. Entretanto, ratifica-se a necessidade de ações entre as áreas de Educação, Engenharia e Fiscalização, pois estas dimensões são indissociáveis e interdependentes.

A despeito das dificuldades encontradas no âmbito da prevenção, verificou-se uma frágil intersectorialidade no que tange ao planejamento e execução das ações, visto o não reconhecimento dessa estratégia como componente de planejamento. Outra dificuldade observada a partir dos registros analisados é a falta de recurso para ações, uma vez que o FUNSET (fundo que recebe as receitas de multas de trânsito) vem sendo costumeiramente contingenciado, deixando a cargo dos estados e municípios a identificação de outros recursos para fomento das ações. Na atualidade, identificou-se que estes recursos são

oriundos de Bancos Internacionais e do incentivo financeiro (ínfimo) do Ministério da Saúde para a sustentabilidade do Projeto do Vida no Trânsito no município.

Somam-se aos problemas citados, “a interferência política” ou “a falta de decisão política”, a partir da visão dos pesquisados, o que dificulta a operacionalização da implementação da Política de Segurança Viária em Manaus.

Para ultrapassar as dificuldades apresentadas ainda há muito o que fazer:

- Promover a participação da sociedade civil a partir de reuniões periódicas com os movimentos sociais, no âmbito das comunidades, instalação de ouvidorias por meio eletrônico e na instituição do Conselho de Mobilidade Urbana, dentre outros;
- Favorecer o “planejamento articulado em alto grau”, a partir da participação de diversos atores sociais na discussão, decisão e operacionalização em conjunto das atividades da segurança viária;
- Promover a Capacitação de jornalistas para Comunicação de mídia de Trânsito Cidadã, bem como articular espaços contínuos de divulgação nos meios de comunicação locais;
- Incrementar as ações de engenharia viária com o georeferenciamento das ocorrências de trânsito, a implantação urgente do serviço de Fiscalização Eletrônica, bem como fomentar o sistema de drenagem das vias precário e a adequação de calçadas;
- Melhorar o Sistema de Transporte Público e garantir o uso equitativo das vias de acordo com a demanda de pessoas transportadas na cidade, ou seja, implantar corredores exclusivos de transporte coletivo, pois transportam mais de cinquenta por cento da população diariamente, em detrimento ao transporte individual.

A Política de Segurança Viária em Manaus deu passos importantes na promoção do direito ao Trânsito Seguro para população, entretanto ainda está distante de ser entendida, de fato, como política pública, pois suas ações ainda se restringem a um conjunto de atividades promovidas pelo órgão executivo municipal de trânsito, uma vez que muitas áreas importantes para o fortalecimento dessa política como o Planejamento e Infraestrutura Urbana e Segurança Pública ainda aparecem como parceiros nas atividades propostas e não como protagonistas.

Por fim, é importante destacar que a Política Pública de Segurança Viária em Manaus é preventiva, ainda que suas ações sejam em pequena escala, se comparadas ao tamanho do seu objeto de intervenção – a morbimortalidade por acidentes de trânsito em Manaus. Contudo, pode se tornar omissa na medida em que suas ações forem associadas a política de governo, influenciadas por relações partidárias, alianças políticas ou, ainda, por ideias de grupos que não representam os anseios da sociedade.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida. Pensando a Cidade do Brasil no passado. IN: CASTRO, Iná Elias de e outros. **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

ANDRADE, Vera Regina Pereira de. **Sistema Penal Máximo x Cidadania Mínima: códigos de violência na era da globalização**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2000.

ARAGÃO, Ranvier Feitosa. **Investigação Pericial em locais de Acidentes de Trânsito**. Campinas, SP: Millenium Editora, 2015.

ARAUJO, Julyver Modesto de. **Código de Trânsito Brasileiro Anotado**. São Paulo, Ed. Letras Jurídicas, 4ª ed., 2009. BRASIL. MC. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. 100 anos de legislação de trânsito no Brasil. 1910-2010. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. **Retrato da Segurança Viária no Brasil**. Brasília: [s.e.], 2014

BECKER, Bertha. **A urbe amazônica: a floresta e a cidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BEHRING, Elaine Rossetti; BOSCHETTI, Ivanete. **Política Social: fundamentos e história**. Biblioteca Básica no Serviço Social. Volume 2. 5ª Ed. São Paulo: Cortez, 2008.

BENTES, Norma. **Manaus: realidade e contrastes sociais**. 2ª Ed. Manaus: Editora Valler e FAPEAM, 2014.

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. **Rota de Colisão - a Cidade, o Trânsito e Você**. 1ª Ed. Editora: BERLENDIS, 2007.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei Federal nº 9503 de 1997.

_____. Ministério da Educação e Cultura. Secretaria de Educação Fundamental. **Parâmetros curriculares nacionais: apresentação dos temas transversais, ética**. Brasília: MEC/SEF, 1997. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seb/arquivos/pdf/livro081.pdf>. Acesso em: 10/06/2016

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências: Portaria MS/GM n.º 737 de 16/5/01, publicada no DOU n.º 96 seção 1E de 18/5/01**. Brasília: Editora do Ministério da Saúde, 2001.

_____. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Atenção às Urgências**. Brasília: Ministério da Saúde, 2003. Disponível em: http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nac_urgencias.pdf. Acesso em: 10/06/2016.

_____. **Decreto nº 4710** de 29 de maio de 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4710.htm. Acesso em: 05/05/2016.

_____. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília, DF, 2004. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf>. Acesso em: 28/01/2016.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Impacto da violência na saúde dos brasileiros**. Brasília: Ministério da Saúde, 2005.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação em Saúde. **Mortalidade por “acidentes” de transporte terrestre no Brasil**. Brasília: Ministério da Saúde, 2008.

_____. Ministério da Saúde. **Promoção da Saúde IV**. IN: Painel de Indicadores do SUS, nº 6. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2009.

_____. Ministério das Cidades. Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito. **Plano Nacional de Redução de “acidentes” e Segurança Viária para a Década 2011 – 2020**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRITO, Fausto; PINHO. **A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010**. Apresentado no Congresso Brasileiro de Geografia da Saúde. Aguas de Lindoia: 2010. Disponível em [http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER\[672\]ABEP2012.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER[672]ABEP2012.pdf). Acesso em 10/07/2014.

BULLA, Leonia Capaverde. Relações Sociais e questão social na trajetória histórica do Serviço Social brasileiro. **Revista Virtual Textos & Contextos**, nº. 2. dez. Porto Alegre, 2003

CARLOS, Ana Fani Alessandra. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CASTEL, R. As transformações da questão social. IN: BOGUS, L; YASBECK, M.C. & BELFIORI-WANDERLEY, M (Org.). **Desigualdade e a Questão Social**. São Paulo: EDUC, 1997, p.227-256.

COUTO, Berenice Rojas. **O direito social e a assistência social na sociedade brasileira: uma equação possível?**. Imprensa: São Paulo, Cortez, 2004.

CZERWONKA, Mariana. **Lei Seca completa sete anos no Brasil**. Publicado em 19 de junho, 2015. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/lei-seca-completa-sete-anos-no-brasil/>. Acesso: 10/06/2016.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua**: ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Rocco, 2010.

DADOUN, Roger. **La violence**. Tradução de Pilar Ferreira de Carvalho e Carmen de Carvalho Ferreira. Rio de Janeiro: DIFEL, 1998.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO. **Municipalização do trânsito**: roteiro para implantação. 2000.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária**. 2011. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta%20ANTP-CEDATT-Instituto%20de%20Engenharia%20SP.pdf>. Acesso em: 10/06/2016.

_____. **Relatório de Gestão do exercício de 2013**. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/tomada_contas/2013/RelatorioGestao2014Base2013.pdf. Acesso em: 20/05/2016.

_____. **Relatório de Gestão do exercício de 2014**. http://www.denatran.gov.br/download/tomada_contas/2014/RelatorioGestao2015Base2014.pdf. Acesso em: 20/05/2016.

_____. **Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – Volume I**. 2014. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/mbft.htm>. Acesso em 13/02/2016.

_____. **Proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária**. 2011. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/decada/Proposta%20ANTP-CEDATT-Instituto%20de%20Engenharia%20SP.pdf>. Acesso em: 10/06/2016.

_____. **Anuário Estatístico**. 2015.

FONSECA, Ana; VIANA, Ana Luiza d'Ávila. Política Social, Intersetorialidade e Desenvolvimento. IN: **A intersectorialidade na agenda das políticas sociais**. 1ª edição. Campinas, SP: Papel Social, 2014.

FONSECA, Jumária Fernandes Ribeiro. O Orçamento Participativo e a Gestão Democrática de Goiânia. **Dissertação** (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial). Programa em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2009. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetailObraForm.do?select_action=&co_obra=203414. Acesso em: 10/06/2016.

FRANCISCO FILHO, Lauro Luiz. **A violência como degradador do espaço urbano**. [s.e]. 2010. Disponível em: <http://pluris2010.civil.uminho.pt/Actas/PDF/Paper81.pdf>. Acesso em: 15/10/2015.

FUNDO NACIONAL DE SAÚDE. Disponível em: <http://www.fns.saude.gov.br/visao/consultarPagamento/pesquisaSimplificada.jsf>. Acesso em: 9/06/2016.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Pessoas com deficiência têm atenção especializada para reabilitação no Centro de Reabilitação Antônio Aleixo**. 2012. Disponível em: <http://www.amazonas.am.gov.br/2012/05/pessoas-com-deficiencia-tem-atencao-especializada-para-reabilitacao-no-centro-de-reabilitacao-antonio-aleixo/>. Acesso em: 10/06/2016.

_____. **Relatório de Gestão do Centro Especializado de Reabilitação do PAM da Codajás**. 2015.

GULLO, Álvaro de Aquino e Silva. Violência urbana: um problema social. **Tempo Social**; Revista Sociológica. USP, São Paulo, maio de 1998.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro**: Direito Fundamental de Segunda Dimensão. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011. Disponível em: http://www.stf.jus.br/arquivo/cms/processoAudienciaPublicaAdin4103/anexo/TRANSSITO_SEGURO_Direito_Fundamental__CASSIO_HONORATO__Texto_impreso_RT_911_em_Set_2011.pdf. Acesso em: 05/05/2016.

HONORATO, Cássio Mattos. **O Trânsito em condições seguras**. 1ª Ed. Editora Millenium, Campinas, SP: 2009.

IAMAMOTO, Marilda; CARVALHO, Raul. **Relações sociais e Serviço Social no Brasil**: esboço de uma interpretação histórico-metodológica. São Paulo: Cortez, 2001.

IANNI, Octavio. Sociologia da sociologia. **O pensamento sociológico brasileiro**. São Paulo, Editora Ática, 1990.

INSOJOSA, Rose M. Sinergia em políticas e serviços públicos: desenvolvimento social com intersectorialidade. In: **Cadernos Fundap**, n. 22, p.102-110, 2011. 12

INOJOSA, Rose M.; JUNQUEIRA, L. P. **Experiências Municipais**: Desenvolvimento social e intersectorialidade na gestão pública municipal. Conferência Nacional de Saúde On-Line.1997. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br/cns/cns.htm>. Acesso em: 15/03/15.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2010**. Brasília: IBGE, 2010.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos “acidentes” de trânsito nas aglomerações urbanas**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2003. Disponível em: <http://www.fkb.br/userfiles/file/Impactos%20sociais%20e%20economicos%20dos%20acidentes%20de%20transito.pdf>. Acesso em: 16/11/2013.

INSTITUTO MUNICIPAL DE ENGENHARIA E FISCALIZAÇÃO DO TRÂNSITO. **Relatório de Atividades do Projeto Transversalizando o Trânsito**. Manaus, 2013.

_____. **Anuário de Acidentes de Trânsito**. Manaus, 2014.

_____. **Relatório de Acidentes de Trânsito**. Manaus, 2015.

_____. **Relatório de Gestão**. Manaus, 2015.

_____. **Relatório Parcial de Acidentes de Trânsito**. Manaus, 2016.

JUNQUEIRA L. A. P. Descentralização, intersetorialidade e rede como estratégias de gestão da cidade. In: **Revista FEA-PUC-SP**, São Paulo, v. 1, p. 57-72, nov. 1999.

LUTFALLA, Dulce. **Entrevista** “O que se passou nesses 13 anos de Código de Trânsito Brasileiro”, concedida a Assessoria de Imprensa Perkons em 27/01/2011. Disponível em <http://www.perkons.com.br/pt/noticia/364/o-que-se-passou-nesses-13-anos-de-codigo-de-transito-brasileiro>.

LEFEBVRE, Henri. **Le Droit à la Ville** – O direito à cidade. Tradução Rubens Eduardo Frias. 5ª Ed. São Paulo: Centauro, 2009.

MANAUS. PREFEITURA DE MANAUS. Lei Municipal nº 514 de 16 de dezembro de 1999.

_____. PREFEITURA DE MANAUS. Decreto Municipal nº 4837 de 19 de janeiro de 2000.

_____. PREFEITURA DE MANAUS. **Plano de Mobilidade Urbana de Manaus** - PLANMOB. Lei nº 2.075, de 29 de dezembro de 2015.

_____. PREFEITURA DE MANAUS. Secretaria Municipal de Saúde. Comitê Intersetorial do Projeto Vida no Trânsito. **Plano de Segurança Viária de Manaus**, 2016-2018. SEMSA, 2016.

MARICATO, Erminia. **Para entender a crise urbana**. 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MASCARÓ, Juan L.; YOSHINAGA, Mário. **Infraestrutura urbana**. Porto Alegre: Masquatro Editora, 2005.

MARTINS, Clícia Bühner; MARTINS, Maria das Graças do Espírito Santo; TENREIRO, Maria Odete Vieira; TEBCHERANI, Marisete Mazurek. As concepções de estado e as influências do neoliberalismo na política educacional. IN: **Olhar de professor**, Ponta Grossa, 2 (2):9-30, nov. 1999. Disponível em: <file:///C:/Users/User/Downloads/1342-4301-1-PB.pdf>, acesso em: 03/02/2016.

MESQUITA, Otoni. **Manaus: História e Arquitetura (1852-1910)**. 3ª Ed. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Violência e Saúde**. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ, 2006.

MONNERAT, Giselle Lavinias; SOUZA, Rosimary Gonçalves. Intersetorialidade e Políticas Sociais: um diálogo com a literatura atual. IN: **A intersectorialidade na agenda das políticas sociais**. 1ª edição. Campinas, SP: Papel Social, 2014.

MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. **Nota 460**. Ano 2015. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/12508-segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito>. Acesso em: 09/06/2016.

MONTE-MOR, Roberto Luís. O que é o urbano no mundo contemporâneo. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 111, p.09-18, jul./dez. 2006. http://www.ipardes.gov.br/webisis.docs/rev_pr_111_roberto.pdf, acesso em 13/01/2013.

MONTE MÓR, Roberto Luis de Melo . Uma outra mobilidade: movimentos, fluxos e metamorfoses nas cidades contemporâneas. **Revista UFG (Impresso)**, v. 1, p. 43-51, 2013.

NAVARRO, Vicente. Produção e Estado do bem-estar: no contexto das reformas. IN: **Estado e políticas sociais no Neoliberalismo**. 3ª edição. São Paulo: Cortez, 2002.

NAVARRO, Natalia. **A Intersetorialidade como Modelo de Gestão das Políticas de Combate à Pobreza no Brasil: O Caso do Programa Bolsa Família no Município de Guarulhos / Natalia Navarro dos Santos**. - 2011.

NEGREIROS, Mauro Batista; CASTRO, Ewerton Helder Bentes de. **A dor da perda por acidente de trânsito: análise compreensiva do discurso de familiares sob a ótica da psicologia fenomenológica-existencial**. [Monografia]. Manaus: UFAM, 2010

NEVES, Auricléa Oliveira. **A Amazônia na visão dos viajantes: séculos XVI e XVII**. 1ª Ed. Manaus: Editora Valer, 2011.

NEVES, Thalita Renata Oliveira das; GUEDES, Uarodi Pereira. **Projeto Vida no Trânsito: aplicação em Manaus**. IN: Anais do 20º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, 2015, Santos - SP.

NEVES, Thalita Renata Oliveira das. **Projeto Vida no Trânsito em Manaus: marcos legais**. Manaus, 2015.

NOSELLA, Paolo. **Compromisso Político e Competência Técnica: 20 Anos depois**. Educ. Soc., Campinas, vol. 26, n. 90, p. 223-238, Jan./Abr. 2005 223. Disponível em <http://www.cedes.unicamp.br>. Acesso em 24/05/2016.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **Cidades na Selva**. Manaus: Editora Valer, 2000.

OLIVEIRA, José Aldemir. A Invenção Geográfica da Amazônia. IN: **Revista GeoUECE**. Programa de Pós-graduação em Geografia, 2014.

OLIVEIRA, W.F.; GUIMARÃES, M. R. **O conceito de violência em Hannah Arendt e sua repercussão na educação**. [s.e], 2005. Disponível em: <http://www.educapaz.org.br/modules/wfsection/article.php?articleid=3>. Acesso em 25/06/2015.

ORGANIZAÇÃO NÃO GOVERNAMENTAL CRIANÇA SEGURA. **Uso de cadeirinha no automóvel**: Relatório em Setembro de 2012. Disponível em: http://api.ning.com/files/PVUFvCY-afbU9oR3ftz*CoZY8eYitooFlqU*p-IHYIAeCTkeGIKdK7KRYvvgfFgs2oGDuBDjhJFM2SQ92rAvER4oBjV5Ze3A*/ApresentaoPesquisaCRIANASEGURAUsoDeCadeirinha.pdf. Acesso em: 02/04/2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Guia sobre Desenvolvimento Sustentável**: 17 objetivos para transformar o nosso mundo. ONU: 2016. Disponível em: https://www.unric.org/pt/images/stories/2016/ods_2edicao_web_pages.pdf. Acesso em: 11/06/2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Prevenção de lesões causadas pelo trânsito. **Manual de treinamento**. ISBN 978 92 75 71668 7 (Classificação NLM: WA 275). Brasília: OPAS, 2011. Disponível em: http://bvsm.sau.gov.br/bvs/publicacoes/prevencao_lesao_causadas_transito.pdf. Acesso em: 20/08/2015.

_____. **Relatório Mundial sobre lesões causadas pelo trânsito**. Brasília: OMS, 2013. Disponível em <file:///C:/Users/User/Downloads/Relatorio%20Mundial%20Preven%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 20/09/2015.

PEREIRA, Potyara A. P. **Política Social**: temas e questões. São Paulo: Cortez, 2008. 214 p. ISBN9788524913914 (broch.)

_____. A intersetorialidade das políticas sociais na perspectiva dialética. IN: **A intersectorialidade na agenda das políticas sociais**. 1ª edição. Campinas, SP: Papel Social, 2014.

PORTAL POLÍTICA E ECONOMIA. Disponível em: <http://www.politicaeconomia.com/2011/10/os-efeitos-do-consenso-de-washington-na.html>. 2011.

PORTAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em: 10/02/2016.

PORTAL DA SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE. Disponível em: <http://www.manaus.am.gov.br/saude>. Acesso em: 15/03/2016.

PORTAL DO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em: 15/03/2016.

PORTAL DO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA ESTATÍSTICA. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em: 15/03/2016.

REDE INTERAGENCIAL DE INFORMAÇÕES PARA A SAÚDE. **Relatório de Mortalidade no Trânsito**. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2006. Disponível em: <http://www.ripsa.org.br/php/index.php> . Acesso em: 13/08/2013.

_____. **Indicadores básicos para a saúde no Brasil**: conceitos e aplicações. 2. ed. – Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2008.

_____. **Informe de situação e tendências**: demografia e saúde. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2009. Disponível em: file:///C:/Users/thalita.neves/Downloads/277LIVRO_Informe_de_Situacao_livreto_WEB.pdf. Acesso em: 25/09/2015.

RIOS, Terezinha Azerêdo. **Ética e Competência**. Coleção Primeiros Passos. 15ª edição. V. 16. São Paulo: Cortez, 2005.

RIZZARDO, A. Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro. 1ª ed. **Revista dos Tribunais**. São Paulo. 2001.

SANTOS, Vanilda. **A psicologia e os “acidentes” de trânsito**: possíveis explicações. IN: Saúde & Trânsito. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2013.

SANTOS, Juliano Viali dos. **Trânsito em condições seguras**: paradigmas e acepções jurídicas do artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2012. 101 p.

SECRETARIA DE DIREITOS HUMANOS. Observatório do Programa Viver sem limites. **Centros Especializados em Reabilitação**. Disponível em: <http://www.sdh.gov.br/assuntos/pessoa-com-deficiencia/observatorio/atencao-a-saude/cer>. Acesso em: 02/01/2016.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE. **Projeto Vida no Trânsito**: aplicação em Manaus. Versão 5. SEMSA: Manaus, 2013.

_____. **Plano de Ação Local** do Projeto Vida no Trânsito: aplicação em Manaus. Versão 1. SEMSA: Manaus, 2014.

SILVA, Edna Lúcia; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação**. Florianópolis, 2010. Disponível em: <http://projetos.inf.ufsc.br/arquivos/Metodologia%20da%20Pesquisa%203a%20edicao.pdf>. Acesso em: 14/08/2013.

SILVA, Martha Maria Alves; LIMA, Cheila Marina Lima. **Panorama dos “acidentes” de trânsito no Brasil**. IN: Saúde & Trânsito. 1. ed. Rio de Janeiro: Arquimedes Edições, 2013.

SIMIONATTO, Ivete. **Gramsci: sua teoria, incidência no Brasil, influencia no Serviço Social**. 4ª Edição. São Paulo: Cortez, 2011.

SIQUEIRA, Rosângela Bujokas de. **Conselhos de Política e Participação Democrática: Análise dos Setores Saúde e Assistência Social em Ponta Grossa – PR**. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais Aplicadas da UEPG, 2005.

SOUZA, Geraldo Alves; NASSI, Carlos David. **Espacialidade Urbana, Circulação e “acidentes” de Trânsito: O Caso de Manaus – AM (2000 a 2006)**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2009.

SOUZA, Emanuel. **Estado Moderno**. [s.e]. Ano: 2010. Disponível em: prosouza.blogspot.com/2010/05/estado-moderno.htm. Acesso em: 20/06/2016.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO DE MORTALIDADE. Base Local. Acesso em: 15/10/2015.

TEIXEIRA, Elenaldo. O local e o global: limites e desafios da participação cidadã. 3ª edição. São Paulo: Cortez, 2002.

UNITED NATIONS. **Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015**. Disponível em: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E. Acesso em: 11/06/2016.

VALLE, Arthemisia de Souza; OLIVEIRA, José Aldemir. A cidade de Manaus: análise da produção do espaço urbano a partir dos igarapés. IN: **Cidade de Manaus: visões interdisciplinares**. Manaus: EDUA, 2003.

VASCONCELOS, Eduardo A. **Risco no trânsito, omissão e calamidade impactos do incentivo à motocicleta no Brasil**. [livro eletrônico]. 1ª edição. São Paulo: Editora do Autor, 2013. Disponível em: <http://transitandopalavras.blogspot.com.br/2013/09/novo-livro-de-eduardo-vasconcellos.html>. Acesso em: 09/10/2015.

_____. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. 1ª edição. Barueri, SP: Manole, 2005.

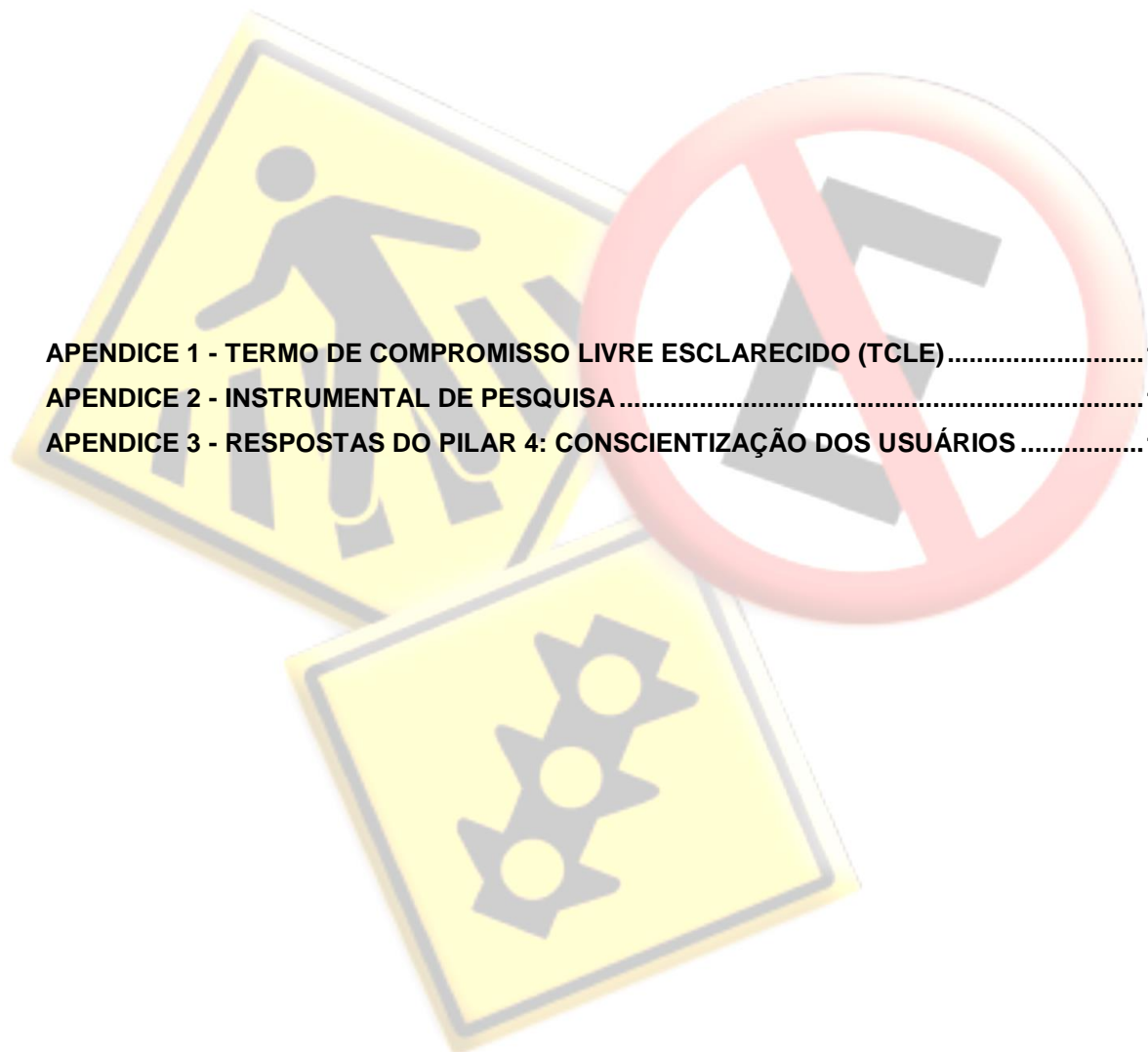
_____. O que é Trânsito?. Coleção Primeiros Pessoas. 2ª Edição. BRASILIENSE, 1985.

WASELFSZ, Júlio Jacobo.(org.) **Mapa da Violência 2013: acidentes e motocicletas**. São Paulo: Cortez, 2013.

WANDERLEY. Luiz E. W. A questão social no contexto da globalização: o caso latino-americano e o caribenho. In: WANDERLEY, Luiz Eduardo et al. **Desigualdades e Questão Social**. São Paulo: Cortez/EDUC, 1997, p. 51-159.

APÊNDICES

APENDICE 1 - TERMO DE COMPROMISSO LIVRE ESCLARECIDO (TCLE).....	124
APENDICE 2 - INSTRUMENTAL DE PESQUISA	126
APENDICE 3 - RESPOSTAS DO PILAR 4: CONSCIENTIZAÇÃO DOS USUÁRIOS	130



APENDICE 1 - TERMO DE COMPROMISSO LIVRE ESCLARECIDO (TCLE)

Convidamos o (a) Sr. (a) para participar da pesquisa intitulada: **“Política Pública de Trânsito: dos números à prevenção!”**, desenvolvida pela mestrandia **Thalita Renata Oliveira das Neves**, discente do programa de Pós-Graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, endereço institucional: Av. General Rodrigo Octávio, 6200, Coroado I, ICHL - Setor Norte - Campus da UFAM, CEP: 69077-000 - telefone: 3305-4381 / 98829-7534, e-mail: t.renata.neves@gmail.com, sob orientação da professora Dra. **Márcia Perales Mendes Silva**, endereço institucional: Av. General Rodrigo Octávio, 6200, Coroado I, CEP: 69077-000, telefone: 3305-438, e-mail: mperales@ufam.edu.br.

O objetivo geral do estudo é: **Analisar a operacionalização da política pública de segurança viária no enfrentamento à violência no trânsito em Manaus.** Os específicos são: 1) Categorizar os “acidentes” de trânsito com vítimas ocorridos em Manaus no ano de 2014, priorizando assinalar sua natureza, as principais vias onde ocorrem e o perfil das vítimas; 2) Apontar as estratégias de prevenção para redução dos “acidentes” de trânsito com vítimas em Manaus; 3) Identificar a visão dos gestores das políticas públicas de segurança viária acerca das ações intersetoriais de prevenção à violência no trânsito em Manaus.

A sua participação é voluntária e você tem plena autonomia para decidir se quer ou não participar, bem como retirar sua participação a qualquer momento. **Será garantida a confidencialidade e a privacidade das informações por você prestadas.** O (a) Sr. (a) não terá nenhuma despesa, assim como, não receberá nenhuma remuneração.

O local, horário e data da pesquisa serão combinados com antecedência entre pesquisador e entrevistado.

Informamos que a presente pesquisa apresenta baixos riscos, seja de ordem emocional, psicológica ou moral por envolver apenas um formulário estruturado a ser aplicado junto aos pesquisado, ratificamos que os riscos serão mínimos e que se houver algum tipo de risco relevante prestaremos assistência ao participante da pesquisa de acordo com a resolução 466 de dezembro de 2012: II.3.1 - assistência imediata – é aquela emergencial e sem ônus de qualquer espécie ao participante da pesquisa, em situações em que este dela necessite; e II.3.2 - assistência integral – é aquela restada para atender complicações e danos.

E se comprovado que o participante da pesquisa sofreu qualquer tipo de dano resultante de sua participação na pesquisa a instituições envolvidas nas diferentes fases da pesquisa, terá direito à indenização, por parte do pesquisador, do patrocinador e das decorrentes, direta ou indiretamente, da pesquisa.

Para tanto, o principal benefício da pesquisa está em colocar em relevo o trânsito como uma expressão da questão social e o papel do Estado como indutor de Políticas Públicas, subsidiando de informações para planejamento de ações de prevenção focadas nos resultados.

Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas sua identidade não será divulgada, sendo guardados em sigilo. Os resultados deste trabalho poderão ser apresentados em encontros ou revistas científicas, entretanto, ele mostrará apenas os resultados obtidos como um todo, sem revelar seu nome, instituição a qual pertence ou qualquer informação que esteja relacionada com sua privacidade.

Para quaisquer esclarecimentos segui endereço do Comitê de Ética: Rua Teresina, 495 Adrianópolis, CEP: 69057-070 – Manaus/AM, telefone: 3305-1181, ramal 2004 e o e-mail: cep.ufam@gmail.com.

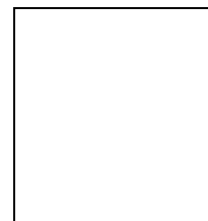
Consentimento pós-informação:

Eu _____, após a leitura deste documento e de ter tido a oportunidade de conversar com o pesquisador responsável para esclarecer todas as minhas dúvidas. Estou ciente dos objetivos da pesquisa, dos procedimentos aos quais serei submetido, dos possíveis danos ou riscos deles provenientes e da garantia de confidencialidade e esclarecimentos sempre que desejar. Diante do exposto, apresento minha concordância de livre e espontânea vontade em participar desta pesquisa como informante.

Manaus, _____ de _____ de 2015.

Assinatura do participante

Thalita Renata Oliveira das Neves - pesquisadora



Impressão Polegar

APENDICE 2 - INSTRUMENTAL DE PESQUISA

I) IDENTIFICAÇÃO

1.1 Instituição _____

1.2 Área

- () Educação para o Trânsito
 () Fiscalização
 () Engenharia e Planejamento Urbano
 () Saúde

1.3 Tempo no cargo de gestão atual

- () de 6 meses a 1 ano
 () de 1 a 2 anos
 () de 2 a 3 anos
 () mais de 3 anos

II) PILAR 1: GESTÃO DA SEGURANÇA VIÁRIA

2.1 Existe um Plano Municipal de “Segurança Viária”?

- () Sim
 () Não
 () Não sei informar

2.2 Existe Planejamento para implementação de medidas da Política Pública de Segurança Viária em Manaus?

- () Sim
 () Não, as atividades são planejadas por cada órgão separadamente e de acordo com a sua competência
 () Não, para o desenvolvimento das ações é utilizado o Plano Nacional de Segurança Viária
 () Não sei informar

2.3 Se positivo, esse planejamento?

- () Sim, em baixo grau
 () Sim, em médio grau
 () Sim, em alto grau
 () Não são articuladas
 () Não é possível avaliar

2.4 O órgão/entidade busca financiamento para viabilização de projetos de segurança viária?

- () Não
 () Sim

Se sim, em quais instituições?

2.5 Como é realizada a coleta de dados e informações de Segurança Viária?

2.6 Elenque cinco pontos fortes e pontos frágeis acerca da operacionalização da Política Pública de Segurança Viária em Manaus:

Pontos fortes:

- | | |
|----|----|
| 1. | 2. |
| 3. | 4. |
| 5. | |

Pontos frágeis:

- | | |
|----|----|
| 1. | 2. |
| 3. | 4. |
| 5. | |

III) PILAR 2: VIAS MAIS SEGURAS E MOBILIDADE

3.1 Quais órgãos são convidados para planejamento e discussão das medidas de Segurança Viária no Município?

- () Governamentais Trânsito e Transporte
 () Governamentais Educação
 () Governamentais Segurança Pública
 () Governamentais Saúde
 () Organizações não Governamentais
 () Instituições Privadas de diversas áreas
 () Não se aplica, Justifique: _____

3.2 Como ocorre a participação dos usuários no processo de tomada de decisão para formulação de política pública local no âmbito da segurança viária?

3.3 Que estratégias são utilizadas para participação social em processos de tomada de decisão para formulação de política pública local no âmbito da segurança viária?

- () Conselho Setorial
 () Audiências Públicas
 () Fóruns
 () Mídias Sociais
 () Outros, _____
 () Não se aplica, Justifique: _____

3.4 Como você avalia o grau de participação dos usuários nestes espaços?

- () Alto
 () Médio
 () Baixo
 () Inexistente

Justifique: _____

3.5 Na sua opinião, a infraestrutura da cidade é suficiente para atender os modos de transporte? Justifique.

3.6 Qual a importância da fiscalização de trânsito para garantir a segurança viária?

IV) PILAR 4: CONSCIENTIZAÇÃO DOS USUÁRIOS

4.1 Indique o nível de concordância para cada item, assinalando o número que melhor exprime a sua opinião a respeito das afirmações.

	Concordo	Concordo parcialmente	Indiferente	Discordo parcialmente	Discordo
1. As ações de educação para o trânsito são planejadas com base nos diagnósticos estatísticos.					
2. O órgão realiza eventos periódicos, como Fóruns, Seminários e Congressos, voltados a educação e promoção da vida no trânsito.					
3. O órgão elabora materiais pedagógicos e distribui para diferentes públicos					
4. O órgão disponibiliza obras técnicas e científicas de interesse social relacionado ao trânsito					
5. A educação no trânsito é prática pedagógica cotidiana nas pré-escolas e nas escolas de ensino fundamental					
6. O órgão promove o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio e universidades frequentemente.					
7. O órgão realiza campanhas educativas sobre o uso de equipamentos de segurança e comportamentos seguros no trânsito, conforme temas e cronogramas do CONTRAN					
8. O órgão desenvolve estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã.					
9. Os servidores têm acesso as informações das campanhas educativas.					
10. Os servidores são capacitados frequentemente para atuarem com temas relacionados ao "Trânsito".					

V) PILAR 5: RESPOSTAS AOS “ACIDENTES”

5.1 Existe em Manaus, um Plano de Contingência para o atendimento de “acidentes” de trânsito com múltiplas vítimas?

- () Não
() Sim

Se sim, elenque os principais pontos:

5.2 Em quais situações o Plano de Contingência foi utilizado na cidade de Manaus?

5.3 Nos últimos cinco anos foram ampliados os serviços de atendimento pré-hospitalar móvel?

- () Não
() Não sei informar
() Sim

Se sim, em que proporção?

5.4 Quais os serviços de reabilitação existentes em Manaus, no âmbito do Sistema Único de Saúde, destinados às vítimas de “acidentes” de trânsito?

APENDICE 3 - RESPOSTAS DO PILAR 4: CONSCIENTIZAÇÃO DOS USUÁRIOS

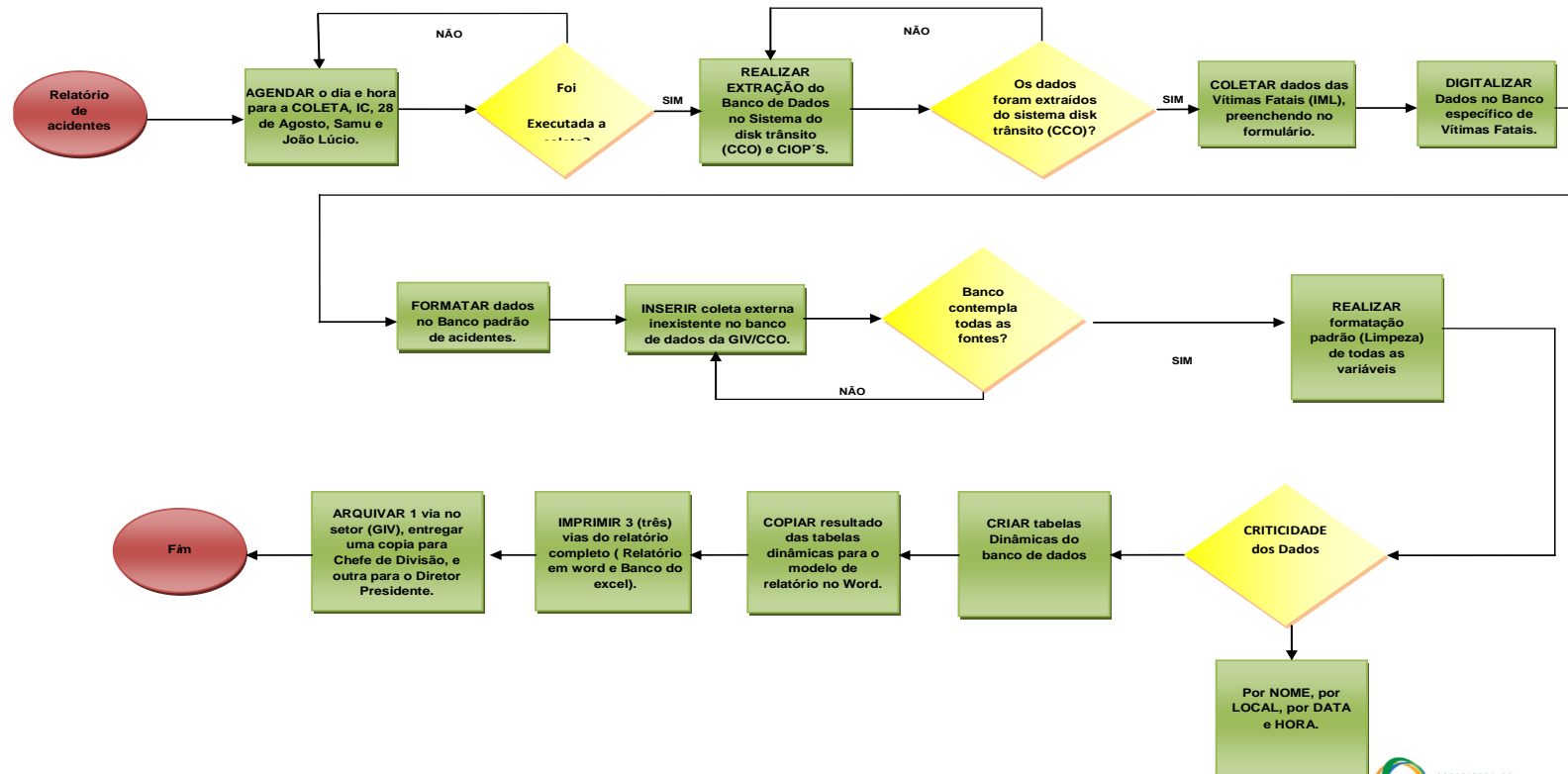
Respostas	Indique o nível de concordância com as afirmativas																											
	As ações de educação para o trânsito são planejadas com base nos diagnósticos estatísticos		O órgão realiza eventos periódicos, como Fóruns, Seminários e Congressos, voltados a educação e promoção da vida no trânsito.		O órgão elabora materiais pedagógicos e distribui para diferentes públicos			O órgão disponibiliza obras técnicas e científicas de interesse social relacionado ao trânsito			A educação no trânsito é prática pedagógica cotidiana nas pré-escolas e nas escolas de ensino fundamental			O órgão promove o debate do tema trânsito nas escolas de ensino médio e universidades.			O órgão realiza campanhas educativas sobre o uso de equipamentos de segurança e comportamentos seguros no trânsito, conforme temas e cronogramas do CONTRAN			O órgão desenvolve estratégia de integração com os meios de comunicação com a finalidade de criar uma mídia de trânsito cidadã.			Os servidores tem acesso as informações das campanhas educativas			Os servidores são capacitados frequentemente		
	f	%	f	%	f	p	f.p	f	p	f.p	f	p	f.p	f	p	f.p	f	p	f.p	f	p	f.p	f	p	f.p	f	p	f.p
Concordo	6	75%	5	63%	6	4	24	0	4	0	4	4	16	2	4	8	5	4	20	3	4	12	3	4	12	2	4	8
Concordo Parcialmente	2	25%	1	13%	1	3	3	1	3	3	2	3	6	3	3	9	1	3	3	5	3	15	5	3	15	6	3	18
Indiferente	0	0%	1	13%	1	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Discordo Parcialmente	0	0%	0	0%	0	2	0	3	2	6	2	2	4	2	2	4	1	2	2	0	2	0	0	2	0	0	2	0
Discordo	0	0%	1	13%	0	1	0	2	1	2	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0
Somatória	8	100%	8	100%	8	10	27	8	10	11	8	10	26	8	10	21	8	10	25	8	10	27	8	10	27	8	10	26
Média					3,38			1,38			3,25			2,63			3,13			3,38			3,38			3,25		

ANEXOS

ANEXO 1 - FLUXOGRAMA DO RELATÓRIO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MANAUSTRANS.....	132
ANEXO 2 - PROJETOS DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE VELOCIDADE.....	133
ANEXO 3 - PROJETOS DO PROGRAMA PROJETO PEDESTRE SEGURO.....	133
ANEXO 4 - PROJETOS DO PROGRAMA MOTOCICLISTA LEGAL.....	133
ANEXO 5 - PROGRAMAS ESPECIAIS	133
ANEXO 6 - CONTINUAÇÃO DOS PROGRAMAS ESPECIAIS	133
ANEXO 7 - TERMO DE ACEITE MANAUSTRANS	133
ANEXO 8 - TERMO DE ACEITE SMTU.....	133
ANEXO 9 - TERMO DE ACEITE SEMINF	133
ANEXO 10 - TERMO DE ACEITE SEMED	133
ANEXO 11 - TERMO DE ACEITE IMPLURB.....	133
ANEXO 12 – PARECER CONSUSBITANCIADO DO CEP.....	133

ANEXO 1 - FLUXOGRAMA DO RELATÓRIO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO MANAUSTRANS

**FLUXOGRAMA – RELATÓRIOS DE ACIDENTES
GERÊNCIA DE INDICADORES VIÁRIOS – GIV/EST**



ANEXO 2 - PROJETOS DO PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE VELOCIDADE

PROJETO	OBJETIVO	ATIVIDADES	RESPONSÁVEIS	PARCEIROS/ APOIADORES	META
Vias Seguras	Tornar as vias Autaz Mirim, Cosme Ferreira, Torquato Tapajós e Santos Dumont segura para todos os usuários	<p>A) Identificação, análise e indicação de propostas de solução para os pontos críticos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Polos Geradores de Viagem 2. Bares irregulares 3. Vendedores Ambulantes 4. Travessias de pedestres 5. Sinalização existente 6. Infraestrutura da via <p>B) Implementação das propostas indicadas no diagnóstico</p> <p>C) Avaliação e manutenção das propostas implementadas</p>	<p>A1. MANAUSTRANS, DETRAN, IMPLURB E SMTU</p> <p>A2. IMPLURB, SEMEF, BOMBEIROS, DVISA/SEMSA</p> <p>A3. SEMPAB</p> <p>A4. MANAUSTRANS, DETRAN, SEMED, SEDUC E SMTU</p> <p>A5. MANAUSTRANS, DETRAN E SMTU</p> <p>A6. SEMINF, SEINFRA E IMPLURB</p> <p>B. IMPLURB, SEMEF, BOMBEIROS, DVISA/SEMSA, SEMMAS, MANAUSTRANS, SEMINF, SMTU E DETRAN</p>	Ministério Público Polícia Militar Polícia Civil Conselho Tutelar Juizado da Infância e Juventude	A) Produzir um o relatório de Identificação, análise e indicação das propostas da via Autaz Mirim (VIA PILOTO DO PROGRAMA) até junho de 2016.
Velocidade Segura	Garantir condições de trafegabilidade seguras	<p>A) Identificação dos locais</p> <p>B) Elaboração dos estudos técnicos</p> <p>C) Implantação dos equipamentos</p> <p>D) Aferição do INMETRO</p> <p>E) Monitoramento e avaliação das vias para realocação do equipamento</p>	MANAUSTRANS DETRAN	SINETRAN SMTU	Implantar equipamentos de fiscalização eletrônica e/ou vídeo monitoramento nas 10 vias de maior número de acidentes fatais segundo relatório estatístico até dezembro de 2016.
Condutor Consciente	Sensibilizar os condutores profissionais para a prática do comportamento seguro, contribuindo para harmonia e a segurança no trânsito	<p>A) Estabelecimento de parcerias.</p> <p>B) Formação das turmas</p> <p>C) Estabelecimento do calendário de formações.</p> <p>D) Fortalecimento do Programa.</p>	MANAUSTRANS	SMTU SEMSA FVS	<p>24 formações em cada ano</p> <p>720 condutores profissionais participantes em cada ano</p>
Operação Lei Seca	Inibir o uso indevido do álcool na condução dos veículos	<p>A) Estabelecimento de parcerias</p> <p>B) Reuniões semanais para escolha dos locais da operação</p> <p>B) Realização das Blitz</p> <p>C) Confecção do relatório estatístico</p>	DETRAN	Batalhão de Trânsito - PM Polícia Civil MANAUSTRANS SEMMAS Conselho Tutelar	Realizar 3 operações por semana até dezembro de 2016

ANEXO 3 - PROJETOS DO PROGRAMA PROJETO PEDESTRE SEGURO

PROJETO	OBJETIVO	ATIVIDADES	RESPONSÁVEIS	PARCEIROS/ APOIADORES	META
Manaus na Faixa	Promover o direito a travessia segura	A) Identificação de polos geradores de viagem de pedestres B) Sensibilização dos proprietários de PGV na readequação das calçadas C) Implantação e/ou revitalização de pontos de travessia segura D) Sensibilização de pedestre e condutores por meio de abordagem corpo a corpo E) Sensibilização de condutores por meio dos cursos de formação de condutores e reciclagem	MANAUSTRANS DETRAN IMPLURB SEMINF	SEMSA SEDUC SEMED SEC MANAUSCULT SECOM CDL ADEFSA Auto Escolas	Realizar 100 ações de abordagem sobre a temática em cada ano
Calçada Livre	Promover o uso seguro das calçadas e passeios públicos de Manaus	A) Fiscalização de estacionamento irregular nas calçadas e passeios públicos B) Fiscalização uso indevido da calçadas por seus proprietários C) Sensibilização dos proprietários de imóveis para padronização de calçadas e passeios	A. MANAUSTRANS B. IMPLURB C. SEMINF	Polícia Milita DETRAN SEINFRA SEMPAB SEMED SEDUC SEMEF SECOM CDL ADEFSA	Realizar 100 ações de fiscalização de estacionamento irregular sobre a calçada em cada ano Realizar 24 ações conjuntas de fiscalização do uso indevido de calçadas em cada ano
Transversalizando o Trânsito	Implementar a educação para o trânsito como tema transversal no currículo das escolas públicas	A) Formação de educadores da rede de ensino estadual dos 62 municípios do Amazonas por meio do Centro de Mídias B) Promoção da temática "trânsito" na rede municipal de ensino por meio do uso de jogos pedagógicos com material reciclado C) Desenvolvimento de ações de acompanhamento D) Mostra Pública de Trabalhos de Educação para o Trânsito	MANAUSTRANS SEDUC SEMED	SEMSA FVS SECOM SECOM	Realizar 7 formações para educadores da rede estadual de ensino em cada ano Promover ações com a temática trânsito nos 7 distritos de educação municipal em cada ano Realizar 1 Mostra Pública de Trabalhos de Educação para o Trânsito na Semana Nacional de Trânsito

ANEXO 4 - PROJETOS DO PROGRAMA MOTOCICLISTA LEGAL

PROGRAMA	OBJETIVO	ATIVIDADES	RESPONSÁVEIS	PARCEIROS/APOIADORES	META
Condutor Consciente	Sensibilizar os condutores profissionais para a prática do comportamento seguro contribuindo para a harmonia e segurança no trânsito.	A) Estabelecimento de parcerias. B) Formação de turmas de aperfeiçoamento para mototaxistas. C) Estabelecimento do calendário de formações. D) Fortalecimento do Programa.	MANAUSTRANS SMTU HONDA SAMU	SEMSA	33 formações em cada ano 825 mototaxistas participantes em cada ano
Operação Cavalo de Aço	Abordar motociclistas quanto ao cumprimento das leis	A) Identificação das equipes e locais de atuação B) Reunião de planejamento das operações	MANAUSTRANS DETRAN POLÍCIA MILITAR SMTU	POLÍCIA CIVIL	100 operações até dezembro em cada ano
Cine Moto	Sensibilizar motociclistas e passageiros para o comportamento seguro no trânsito	A) Reconhecimento dos pontos operacionais nas vias Itaúba, Autaz Mirim, Cosme Ferreira, Torquato Tapajós, Max Teixeira, Margarita. B) Orientação dos profissionais de atuação direta no programa na metodologia do Cinema Rodoviário C) Definição do cronograma de ações D) Implementação das ações do Cine Moto	MANAUSTRANS BATALHÃO DE TRÂNSITO – PM SMTU DETRAN	PRF SEMSA FVS POLÍCIA CIVIL	6 ações em cada ano

ANEXO 5 - PROGRAMAS ESPECIAIS

PROGRAMA	OBJETIVO	ATIVIDADES	RESPONSÁVEIS	PARCEIROS/ APOIADORES	META
Comunicação	Garantir estratégias de Comunicação efetiva da mensagem para mudança de comportamento no trânsito	<p>A) Jornalismo</p> <p>1. Realização da cobertura jornalística e divulgação de ações dos eventos estratégicos do Plano</p> <p>2. Promoção de Oficina de Trabalho para treinamento de profissionais da mídia</p> <p>B) Publicidade e propaganda</p> <p>1. Estabelecimento de <i>Interface</i> com as prestadoras de serviço de comunicação</p> <p>2. Acompanhamento e análise do processo de criação de peças publicitárias</p> <p>C) Comunicação Interna e Eventos</p> <p>1. Promoção de <i>Midia Coaching</i> para os pontos focais do Plano</p> <p>2. Utilização dos veículos de comunicação interna para divulgação das atividades do Plano</p>	SECOM SECOM COMITÊ INTERSETORIAL DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO	SEMSA FVS SUSAM SEDUC SEMED DETRAN MANAUSTRAN S SEC SEAD SSP PM SMTU IMPLURB SEMINF SEINFRA PRF	Implementar estratégias de comunicação para 100% das ações visando alcançar as metas dos Programas do Plano.
Trânsito em conexão	Realizar atividades de sensibilização para o trânsito seguro junto aos universitários	<p>A) Convite às universidades públicas e particulares para adesão ao programa</p> <p>B) Realização de palestra de educação para o Trânsito</p>	MANAUSTRANS	Universidades	Alcançar 100% das Universidades públicas e particulares de Manaus
Bike Manaus	Implementar ações de educação para o trânsito e sinalização viária que contribuam para a segurança do ciclista, por meio de articulações intersetoriais entre as Secretarias de áreas correlatas e setores não governamentais.	<p>A) Formalização de parcerias entre instituições de áreas correlatas e entidades não governamentais</p> <p>B) Instituição de Comissão interinstitucional ou grupo permanente de gestão do programa</p> <p>C) Palestras nas comunidades para estimular o uso da bicicleta como meio de transporte</p> <p>D) Análise da viabilidade de implantação de ciclo rotas, ciclo faixas ou ciclovias.</p> <p>E) Integração do modal bicicleta com o transporte coletivo urbano.</p>	MANAUSTRANS SEMINF IMPLURB SMTU	Organizações não Governamentais SEMSA FVS SEMMAS SEMJEL	Implementar rede viária ciclável

ANEXO 6 - CONTINUAÇÃO DOS PROGRAMAS ESPECIAIS

PROGRAMA	OBJETIVO	ATIVIDADES	RESPONSÁVEIS	PARCEIROS/ APOIADORES	META
Termo de Cooperação VEMEPA	Estabelecer cooperação técnico-institucional para viabilizar o monitoramento de alternativas penais que envolverem delitos de trânsito, principalmente de embriaguez no volante.	A) Realização de palestra de educação para o Trânsito B) Elaboração de relatório C) Acompanhamento da prestação de serviço dos apenados no MANAUSTRANS	MANAUSTRANS VEMEPA		12 turmas em cada ano
Festival Temático de Trânsito	Sensibilizar crianças, adolescentes e toda a comunidade escolar da responsabilidade de todos na segurança do trânsito.	A) Escolha das escolas participantes B) Adesão dos gestores C) Entrega dos kits de sinalização interna das escolas C) Mostra de trabalhos	SEDUC PRF	SEMSA	6 escolas participantes do FTRAN em cada ano 4344 alunos participantes em cada ano



Manaus, 11 de agosto de 2015.

Ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas – CEP/UFAM

Autorização para realização de pesquisa

Eu, Paulo Henrique do Nascimento Martins, Diretor Presidente do Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito - MANAUSTRANS, venho por meio desta informar a V. Sa. que AUTORIZO a pesquisadora **Thalita Renata Oliveira das Neves**, aluna do curso de Pós-graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, a realizar/desenvolver a pesquisa intitulada “**Trânsito: dos números à prevenção**”, sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Márcia Perales Mendes Silva.

Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas corresponsabilidades como instituição coparticipante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

Paulo Henrique do Nascimento Martins

Diretor Presidente do MANAUSTRANS

Paulo Henrique do Nascimento Martins
Diretor Presidente
MANAUSTRANS

ANEXO 8 - TERMO DE ACEITE SMTU



Manaus, 11 de agosto de 2015.

Ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas –
CEP/UFAM

Autorização para realização de pesquisa

Eu, Pedro da Costa Carvalho, Superintendente da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos - SMTU, venho por meio desta, informar a V. Sa. que AUTORIZO a pesquisadora **Thalita Renata Oliveira das Neves**, aluna do curso de Pós-graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, a realizar/desenvolver a pesquisa intitulada “**Trânsito: dos números à prevenção**”, sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Márcia Perales Mendes Silva.

Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas corresponsabilidades como instituição coparticipante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

Pedro da Costa Carvalho
Superintendente - SMTU

ANEXO 9 - TERMO DE ACEITE SEMINF




18050	
Fig.	02
	13

Manaus, 11 de agosto de 2015.

Ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas – CEP/UFAM

Autorização para realização de pesquisa

Eu, Alexandre Marinho de Moraes, Secretário Municipal de Infraestrutura, venho por meio desta, informar a V. Sa. que **AUTORIZO** a pesquisadora **Thalita Renata Oliveira das Neves**, aluna do curso de Pós-graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, a realizar/desenvolver a pesquisa intitulada “**Trânsito: dos números à prevenção**”, sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Márcia Perales Mendes Silva. Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas corresponsabilidades como instituição coparticipante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.



Alexandre Marinho Moraes
Secretário Municipal de Infraestrutura

ANEXO 10 - TERMO DE ACEITE SEMED



SEMED / PROTOCOLO	
Nº Processo:	2015/05320
Folha nº:	02
ASS:	<i>[Handwritten Signature]</i>

Manaus, 11 de agosto de 2015.

Ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Amazonas –
CEP/UFAM

Autorização para realização de pesquisa

Eu, Kátia Helena Serafina Cruz Schweickardt, Secretária Municipal de Educação, venho por meio desta, informar a V. Sa. que AUTORIZO a pesquisadora **Thalita Renata Oliveira das Neves**, aluna do curso de Pós-graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras, da Universidade Federal do Amazonas – UFAM, a realizar/desenvolver a pesquisa intitulada “**Trânsito: dos números à prevenção**”, sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Márcia Perales Mendes Silva. Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96.

Esta instituição está ciente de suas corresponsabilidades como instituição coparticipante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

Kátia Helena Serafina Cruz Schweickardt
Secretária Municipal de Educação

CONFERE COM O ORIGINAL
Manaus 19/10/2015
Washington da Silva
Assistente de Administração
Mat. SIAFI 6401323

ANEXO 11 - TERMO DE ACEITE IMPLURB



Instituto Municipal de
Planejamento Urbano

AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Ao Comitê de Ética em pesquisa da Universidade Federal do Amazonas – CEP/UFAM.

Eu, **ROBERTO MOITA**, Diretor-Presidente do Instituto Municipal de Planejamento Urbano – Implurb -, venho, por meio desta, **autorizar** a pesquisadora **THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES**, aluna do curso de pós-graduação em Serviço Social e Sustentabilidade na Amazônia do Instituto de Ciências Humanas e Letras da Universidade Federal do Amazonas – UFAM -, a realizar/desenvolver a pesquisa intitulada "**Trânsito: Dos números à prevenção**", sob a orientação da Doutora Márcia Perales Mendes Silva, junto a servidores desta autarquia.

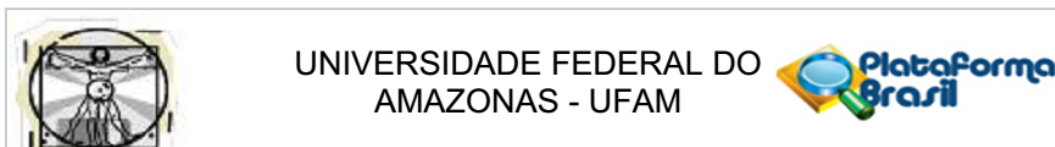
Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96.

Em virtude de suas atribuições, as quais estão previstas em lei, este Instituto está isento de qualquer responsabilidade, no que tange à segurança e ao bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, não havendo qualquer participação do Implurb sobre os trabalhos realizados pela pesquisadora.

Manaus, 26 de outubro de 2015

ROBERTO MOITA
DIRETOR-PRESIDENTE
IMPLURB

ANEXO 12 – PARECER CONSUSBITANCIADO DO CEP



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: Trânsito: dos números à prevenção.

Pesquisador: THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES

Área Temática:

Versão: 2

CAAE: 53215616.2.0000.5020

Instituição Proponente: Universidade Federal do Amazonas - UFAM

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 1.526.552

Apresentação do Projeto:

Resumo: A expansão urbana das cidades ocorre de forma rápida e, muitas vezes, desordenada, demonstrando a acirrada desigualdade social presente nos aglomerados urbanos. Neste contexto, os acidentes de trânsito se apresentam como uma expressão da violência urbana. Em Manaus, os acidentes de trânsito mataram 256 pessoas em 2013, das quais 48,1% eram pedestres e 36,2% motociclistas. Destaca-se ainda que 32,4% dos acidentes ocorreram na zona leste, área periférica da cidade. Desta forma, o presente projeto objetiva Analisar a política de segurança viária e seus reflexos no enfrentamento da violência no trânsito de Manaus. Ademais, a pesquisa será aplicada, com abordagem quantitativa e qualitativa. Para tanto, será aplicado instrumentnal de epsquisa com perguntas abertas e fechadas aos gestores das áreas que tem relação com os pilares da Política de Segurança Viária recomendados pela Organização Mundial de Saúde. Espera-se ao final responder as seguintes perguntas de pesquisa: a) Quais as vias urbanas em que mais acontecem os acidentes de trânsito com vítima em Manaus? b) Qual a natureza dos acidentes com vítima? c) Quem são as vítimas de acidentes de trânsito em Manaus? d) Quais as políticas públicas de seguranças viárias existentes no Brasil? e) As estratégias de prevenção para redução dos acidentes de trânsito com vítimas em Manaus ocorrem de forma intersetorial? f) Qual a visão dos gestores das políticas públicas de segurança viária acerca das ações de prevenção à violência no trânsito em Manaus?

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

CEP: 69.057-070

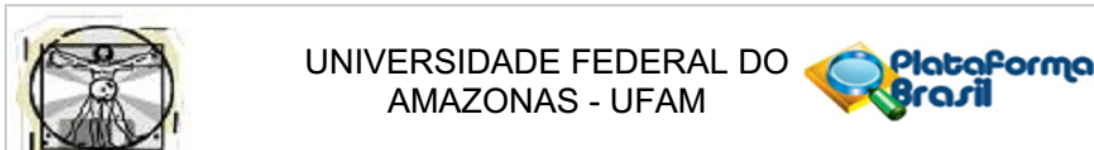
UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-5130

Fax: (92)3305-5130

E-mail: cep@ufam.edu.br



Continuação do Parecer: 1.526.552

Objetivo da Pesquisa:

Hipótese: Os acidentes de trânsito em Manaus matam e lesionam uma grande parcela da população em idade produtiva, principalmente nas áreas periféricas da cidade, em cujo lugar a presença do Estado é incipiente. **Objetivo Primário:** Analisar a política pública de segurança viária e seus reflexos para o enfrentamento à violência no trânsito em Manaus.

Objetivo Secundário: 1. Mapear os acidentes de trânsito com vítimas ocorridos em Manaus no ano de 2014, priorizando assinalar sua natureza, as principais vias onde ocorrem e o perfil das vítimas;

2. Apontar as estratégias de prevenção para redução dos acidentes de trânsito com vítimas em Manaus.

3. Identificar a visão dos gestores das políticas públicas de segurança viária acerca das ações de prevenção à violência no trânsito em Manaus.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos: Os entrevistados serão informados, por meio do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (APÊNDICE B) sobre os objetivos da pesquisa, os baixos riscos, seja de ordem emocional, psicológica ou moral por envolver apenas a aplicação de um formulário estruturado, bem como a guarda em sigilo de seu nome e que o mesmo poderá desistir da participação na pesquisa a qualquer momento. Todavia, se comprovado que o entrevistado sofreu qualquer tipo de dano resultante de sua participação na pesquisa terá direito à indenização, por parte do pesquisador, do patrocinador e das decorrentes, direta ou indiretamente, da pesquisa, conforme Resolução supracitada.

Benefícios: O principal benefício da pesquisa é colocar em relevo o trânsito como uma expressão da questão social e o papel do Estado como indutor de Políticas Públicas, subsidiando de informações para planejamento de ações de prevenção focadas nos resultados.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Metodologia Proposta: Silva et all (2010) embasada em Gil (1991) classifica a pesquisa da seguinte forma: natureza, abordagem, objetivos e procedimentos técnicos. Diante disso, a pesquisa proposta quanto à natureza será aplicada; quanto à abordagem será quantitativa e qualitativa. Os procedimentos técnicos serão realizados com base nos seguintes momentos: - Revisão de Literatura: esta fase da pesquisa compreenderá a qualificação do tema em estudo por meio do aprofundamento das categorias axiais – Cidade, Violência no Trânsito e Política Pública de Trânsito. - Levantamento documental: terá como ponto de partida dados secundários, coletados

Endereço: Rua Teresina, 4950	CEP: 69.057-070
Bairro: Adrianópolis	
UF: AM	Município: MANAUS
Telefone: (92)3305-5130	Fax: (92)3305-5130
	E-mail: cep@ufam.edu.br



UNIVERSIDADE FEDERAL DO
AMAZONAS - UFAM



Continuação do Parecer: 1.526.552

no Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização de Trânsito – MANAUSTRANS que concentra os dados dos atendimentos de acidentes de Manaus/AM. Nesta fase, serão mapeados os acidentes de trânsito com vítima ocorridos em Manaus no ano de 2014, a partir da identificação das variáveis relacionadas às ocorrências a) Tipos de acidentes – danos materiais; com vítima lesionada ou com vítima fatal; b) Natureza do acidente – colisão, capotamento, tombamento, atropelamento, dentre outros; c) Veículos envolvidos – veículos leves, veículos pesados, motocicletas ou motonetas, bicicletas; d) Dia da semana, hora e local da ocorrência; e às vítimas a) Tipo de vítima – pedestres, condutor, passageiro, ciclista, ocupante de motocicletas; b) Situação da vítima – lesionada ou fatal; c) Idade; d) Sexo; Também serão verificados os documentos: 1.Código de Trânsito Brasileiro, 1997;2.Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, 2001; 3. Política Nacional de Trânsito, 2004; 4. Resolução ONU nº 2, 2009 sobre a Década de Ação pela Segurança no Trânsito – 2011 -2020; 5.Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020. - Coleta no Lócus de Pesquisa: neste momento será verificado o que pensam os gestores acerca das ações de prevenção aos acidentes de trânsito, das políticas de segurança viária e seus reflexos no enfrentamento da Violência no Trânsito em Manaus. Entende-se que a prevenção aos acidentes de Trânsito se dá de forma intersetorial, por isso elegeram-se as instituições lócus de pesquisa que trabalham nas diretrizes básicas que compõem o tripé do Trânsito – Educação para o Trânsito, Engenharia e Planejamento Urbano e Fiscalização de Trânsito. Serão 15 sujeitos, das instituições de trânsito, saúde, transporte e educação. Para tanto, foi construído um Termo de Anuência visando a autorização da pesquisa.

Tamanho da Amostra no Brasil: 15

Critério de Inclusão: a) Estar na função de gestão; b) Profissional de nível superior;

Critério de Exclusão: a) Estar na função de gestão há menos de três meses;

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

- 1.Folha de rosto: ADEQUADO
- 2.Instituição Proponente: ADEQUADA
- 3.CRONOGRAMA: ADEQUADO
- 4.ORÇAMENTO: ADEQUADO
- 5.Riscos(NO CORPO DO PROJETO): ADEQUADOS
- 6.Critério de inclusão: ADEQUADO

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

CEP: 69.057-070

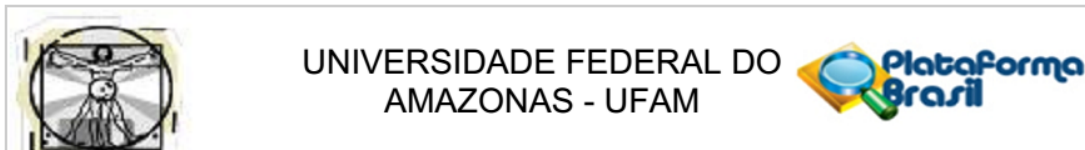
UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-5130

Fax: (92)3305-5130

E-mail: cep@ufam.edu.br



Continuação do Parecer: 1.526.552

7. Critério de exclusão: ADEQUADO
 8. Termo de Anuência: FORAM APENSADOS AO PROTOCOLO DE PESQUISA
 9. Instrumentos de Pesquisa: ADEQUADOS
 10. TCLE: ADEQUADO
 11. Declaração que os resultados serão tornados públicos: ADEQUADO
 12. Declaração sobre uso e destinação de material: ADEQUADO
 13. Curriculum Lattes: FOI APENSADO NO PROTOCOLO DE PESQUISA

Recomendações:

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Em razão do exposto, somos de parecer favorável que o projeto seja APROVADO, pois a pesquisadora cumpriu as determinações da Res.466/2012.

É o parecer.

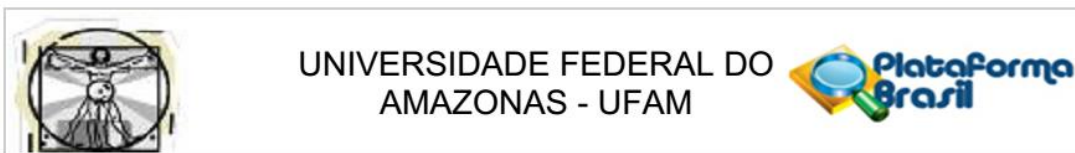
OBS: Mencionar obrigatoriamente no TCLE, no tópico Consentimento Pós-Infirmação, que o mesmo deverá ser em duas "vias", sendo uma para o participante e outra para o pesquisador.

Considerações Finais a critério do CEP:

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_467030.pdf	14/04/2016 14:09:17		Aceito
Folha de Rosto	FOLHADEROSTO.pdf	14/04/2016 14:07:31	THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES	Aceito
Outros	Termos_de_Anuencia.pdf	14/04/2016 13:52:14	THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	Termo_de_Consentimento.pdf	14/04/2016 13:51:01	THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	PROJETO_TRANSITO.pdf	14/04/2016 13:50:24	THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES	Aceito

Endereço: Rua Teresina, 4950
Bairro: Adrianópolis **CEP:** 69.057-070
UF: AM **Município:** MANAUS
Telefone: (92)3305-5130 **Fax:** (92)3305-5130 **E-mail:** cep@ufam.edu.br



Continuação do Parecer: 1.526.552

Outros	INSTRUMENTALDEPESQUISA.pdf	13/01/2016 11:43:44	THALITA RENATA OLIVEIRA DAS NEVES	Aceito
--------	----------------------------	------------------------	---	--------

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

MANAUS, 27 de Abril de 2016

Assinado por:
Eliana Maria Pereira da Fonseca
(Coordenador)

Endereço: Rua Teresina, 4950

Bairro: Adrianópolis

CEP: 69.057-070

UF: AM

Município: MANAUS

Telefone: (92)3305-5130

Fax: (92)3305-5130

E-mail: cep@ufam.edu.br