

AS FERIDAS DA PRESSA: Um estudo do trânsito de Goiânia por meio dos acidentes de automóveis.

Edvan Jhunhor da Silva Oliveira
Graduando do Curso de Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil.
Bolsista do Programa de Educação Tutorial (PET).
E-mail: jhunhor@hotmail.com

Euma Campos Barreira
Graduanda do Curso de Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil.
Bolsista do Programa de Educação Tutorial (PET).
E-mail: euma-gyn@hotmail.com

Jéssyca Tomaz de Carvalho
Graduanda do Curso de Geografia, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil.
Bolsista do Programa de Educação Tutorial (PET).
E-mail: jessyca_tc_@hotmail.com

Eguimar Felício Chaveiro
Professor Associado do Instituto de Estudos Socioambientais (IESA), Universidade Federal de Goiás, Goiânia, Goiás, Brasil.
Tutor do Programa de Educação Tutorial (PET).
E-mail: eguimar@hotmail.com

Programa de Educação Tutorial – Geografia

Eixo Temático: Geografia urbana

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo fazer um estudo sobre a capital goiana e o fluxo metropolitano a partir da sua mobilidade espacial, ou seja, procura-se evidenciar no mesmo o tráfego de veículos e os motivos que causam tantos acidentes na região. O crescimento das metrópoles de forma rápida e por vezes desordenada, bem como o crescimento populacional destas intensifica um problema inerente á este tipo de espaço: as baixas condições de mobilidade urbana. Tratando-se de espaço, metrópole e centro urbanos a Geografia nos oferece um arcabouço de fundamentos teórico que nos permite não só o interesse pelo assunto desta perspectiva como também torna o estudo sobre a questão em pauta exequível. Cabendo a nós geógrafos em formação compreendermos o trânsito goianiense e a relevante problematização deste contexto e paralelamente almejando-se possíveis formas de intervenção e contribuição

para solução e melhoria desta realidade; após as devidas relações de causa e consequências desses acidentes, por meio de dados estatísticos, imagens e representações sociais.

Palavras-chave: metrópole, urbanização, trânsito, violência.

INTRODUÇÃO

Estudos revelam que a partir do final do século XX, o trânsito é caracterizado como um dos principais problemas da modernidade. Este cenário torna-se mais preocupante quando esses acidentes começam a afetar tanto a economia quanto a qualidade de vida das pessoas, no entanto, é passível de intervenção, especialmente com o incentivo as práticas saudáveis e edificações morais e éticas .

No Brasil, o trânsito apresenta-se como um problema social desde a década de 60, época em que a industrialização ocasionou transformações socioeconômicas no país. A forte mobilidade entre o campo e a cidade ocasionou uma rápida urbanização, logo, a motorização fez-se presente nesse espaço contribuindo, desta forma, para o crescimento dos acidentes de trânsito.

Entre os principais fatores dos acidentes de trânsito, destacam-se as bebidas alcoólicas, o não uso do cinto de segurança e dos capacetes de proteção, o descumprimento das normas de trânsito, bem como, a falta das mesmas e por fim, as péssimas condições das vias de circulação e a carência ou comprometimento de sinalizações. Esses fatores, de acordo com a Política Nacional da Morbidade por Acidentes e Violências, são entendidos como “o evento não intencional e evitável”, por tanto, é cabível de solução.

A mobilidade por suas diversas formas desde sempre se mostra como algo intrínseco ao ser humano. Ao longo de décadas e séculos as maneiras de se locomover pelo espaço foram se evoluindo, não somente pelo melhor planejamento dos trajetos e vias como pelos meios de locomoção. Com a criação da roda e os veículos de tração automotora se deslocar no espaço tornou-se ainda mais fácil.

Atualmente, compreender o trânsito e sua complexidade requer a sondagem de vários aspectos que permitem uma apreciação geográfica pelas categorias e multi-espectros da ciência, sendo possível assim uma leitura do espaço e das relações nele existentes. As transformações, os fenômenos e as redes, são para tanto essenciais nesta análise.

É possível permitir-se analisar o trânsito por sua paisagem; ter a região como instrumento de análise de forma a entender a organização do espaço em que essa mobilidade está inserida. Partindo-se dessa conjectura vale ressaltar a importância de se compreender esse espaço por conta de sua necessidade e seus efeitos especialmente na vida humana.

A violência urbana está presente em todas as cidades e é nesse contexto uma das características metropolitanas que mais influem na problemática apresentada. Nas grandes capitais essa se apresenta em quantidades e intensidades elevadas devido ao grande contingente populacional e a diversidade dessa população, Chaveiro faz apontamentos sobre essa diversidade ressaltando que:

Nas cidades contemporâneas há um conjunto significativo de diversidades especialmente se estas cidades assumem status de metrópole, que é o caso de Goiânia. Porém, a heterotopia, o lugar do outro, diverso, que mais se destaca numa grande cidade é o anti-urbano, o anti-cidade, o informe: o espaço da segregação socioterritorial. Este espaço não se constitui, com todos os seus signos e recursos (significativamente escassos), por vontade própria de seus ocupantes. (OLIVEIRA, CHAVEIRO; Pag.117)

Nas vias urbanas não seria diferente a proporção desses conflitos, o estresse por tantos motivos cotidianos compromete a racionalidade de condutores e pedestres no trânsito metropolitano; o tempo acelerado da metrópole e a demanda por economizar este, faz com que as pessoas encontrem nas vias urbanas o local para se otimizar esse tempo, contudo, de forma imprudente.

Os indivíduos em sua pressa conjunta, paralela a demanda de uma infra-estrutura adequada para suportar o grande número de veículos, resultam uma mobilidade insegura e desorganizada, por conseguinte, um elevado índice e graves acidentes de trânsito são recorrentes na capital. Essa violência urbana é observada por Maia pela seguinte perspectiva:

Os problemas ambientais urbanos, que são a espacialização de relações sociais contraditórias; os problemas de trânsito, ocasionados em grande parte pelo excesso de máquinas no território. Congestionamentos, atropelamentos, corre-corre dos pedestres nos semáforos, motoristas: objetos e sujeitos da violência; circulação das pessoas no espaço (fluxos) etc. são entre outras, aspectos de uma mesma coisa, a violência urbana, que tem cada um, suas especificidades, tal como o caso da habitação. (MAIA,2005).

A nota sobre os problemas de violência no trânsito nas metrópoles e especialmente a realidade do trânsito goianiense pode conduzir a análise para o adjacente acondicionamento: Será a violência no trânsito reflexo da subjetividade de condutores? Como é ser motorista nas vias urbanas de Goiânia? Tratando-se de vias; qual a condição destas? Imprudência: condutores apenas, ou responsabilidade parcial de órgãos públicos?

A metrópole goiana possui uma malha urbana consolidada e saturada, que caminha cada vez mais para a intensificação desta dificuldade. Paralelamente á falta de gentileza e bom-senso de motoristas e pedestres quando combinados ainda com a pressa, observa-se os graves e em algumas circunstancias irreversíveis conseqüências desses fluxos e influxos na metrópole, e a responsabilidade de tais eventos permanece vaga, como as intervenções á respeito.

De acordo com o Plano Diretor de Goiânia (2007 – nº 4147) Artigo 15 do título II, capítulo III, que condiz às estratégias de mobilidade, acessibilidade e transporte:

A política para mobilidade, acessibilidade e transporte do município de Goiânia tem por objetivo promover ações de forma a garantir a mobilidade urbana sustentável, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, eliminando ou reduzindo a segregação espacial, garantindo o desenvolvimento urbano, contribuindo para inclusão social, favorecendo a sustentabilidade sócio ambiental e a acessibilidade universal.

Para os fins desta lei, logo o artigo 16 inciso II apresenta:

Mobilidade urbana sustentável é a que expressa a capacidade de atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e de bens, de forma socialmente responsável, sem por em risco a qualidade de vida, e a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer suas próprias necessidades, incorporando-se aos preceitos da sustentabilidade econômica, social e ambiental.

Partindo dos pressupostos contidos no plano diretor do município entre outros acima apresentados cabe perguntar: Os objetivos de tal planejamento fora alcançado? Goiânia conta com condições de mobilidade sustentável e acessibilidade universal? Se locomover nas vias urbanas do município é seguro? O que justifica a quantidade exorbitante de acidentes observados no trânsito goianiense? Essas indagações desafiam a compreensão sobre as condições do trânsito de Goiânia e de sua região metropolitana e instigam a pesquisa, estudos e ações práticas.

Vias de circulação rápida capazes de aproximar espaços e diminuir relativamente à segregação por este viés é mesmo suficiente para garantir a qualidade de vida – ao que se refere a mobilidade - de quem mora na região metropolitana e realiza atividades cotidianas no centro da capital? E sua segurança? Perguntas desse sentido promovem uma reflexão sobre até que ponto o condutor é o único e absoluto culpado sobre os elevados índices de acidente.

As decorrências dos acidentes podem ser devastadoras e culminar em conseqüências sem volta na vida de um sujeito, em que o próprio e/ou seus familiares buscam justiça, um culpado, alguém que se responsabilize pela situação. A proposta, não é responsabilizar órgãos, ou encontrar culpados, mas sim identificar o que potencializa esses índices para uma possível intervenção, frente a importância e os efeitos desse problema para a sociedade.

1 - Características da metrópole goiana.

A estrutura espacial de Goiânia e de sua região metropolitana muito surpreende vista a presteza com que se deu a consolidação de sua condição de metrópole – Oliveira e Chaveiro (2010) afirmam: “Em 75 anos existência, a cidade atingiu o *status* de metrópole (grifo original). Goiânia desenvolveu-se á resposta de uma demanda perante o crescimento demográfico e, por conseguinte possibilitou ainda mais sua expansão a partir das estratégias de adequação á essa nova realidade.

As imagens produzidas na cidade de ideário neoliberal - os grandes prédios comerciais que ao seu piso externo abrigam pedintes, desempregados e excluídos; a resistência do natural, do verde e do puro observados nos parques, bosques e em condomínios horizontais em contraposição do suor do proletariado e da poluição das fábricas; a densidade do centro da cidade em horários de pico; o estressado pai de família que dirige nas ruas á todo vapor para não chegar atrasado ao emprego e a madame que não se decide entre alisar ou enrolar o cabelo ao vapor das chapinhas e secadores da última geração no salão do setor Marista; os passageiros além da capacidade estressados com o transporte coletivo e o empresário no carro importado que passam despercebidos pelo espetáculo dos viadutos e etc. – nos mostram a complexidade da capital Goiana e a contradição da concepção de qualidade de vida presente na modalidade de seu planejamento.

“Em sua lógica administrativa, a cidade é toda imagem e seus baluartes são, por um lado, os parques, bosques e praças e, por outro, os grandes monumentos plantados nos principais pontos de confluência da cidade. [...] Nesse sentido, a extensão do asfalto, da malha viária, de viadutos e de

conjuntos habitacionais confinados figuram num segundo plano, mas também de modo privilegiado". (OLIVEIRA e CHAVEIRO. 2010. pág. – 113)

Os serviços nos setores de produção, de trabalho, saúde, o próprio consumo e outras ofertas especializadas, fazem do centro goianiense não apenas relevante perante a condição de capital como cria concentricidades em relação à região metropolitana da cidade. A capital é, portanto eixo de desenvolvimento econômico e polo atrativo para migrantes e migrantes pendulares.

A metrópole goiana mostra-se então como reflexo do modo de produção capitalista, do mundo globalizado, dos interesses do poder local em função do global. Caracteriza-se assim como essencialmente toda metrópole, com a expansão urbana e a formação de periferias; pelas contradições e conflitos quanto à organização de suas funções; com fluxos e influxos próprios desse tipo de estrutura espacial, com dinâmicas emaranhadas por diferentes fenômenos típicos de um ritmo acelerado e relações complexas.

A segregação espacial, a precarização do trabalho, a violência em suas diversas dimensões, os interesses políticos, são alguns dos diversos exemplos dessa realidade metropolitana influentes diretamente no que concerne a mobilidade urbana – assunto deste trabalho.

Observa-se nessa perspectiva que a privatização da cidade pelo neoliberalismo, culmina na segregação residencial, bem como a oferta de serviços no centro metropolitano implica na necessidade de rotas. Essas rotas de trabalho são problematizadas com a distância, o tempo acelerado da metrópole, os problemas no transporte coletivo, o congestionamento de vias pela densidade de veículos particulares, entre tantos outros aspectos característicos deste tempo e condição.

Compreender as multifaces que caracterizam a metrópole abordando especialmente aspectos que influenciam nos fluxos, exige, portanto a interpretação das relações existentes nesse espaço em que se está inserido e, sobretudo as estruturas e relações nele presentes.

2 - Dimensão espacial da violência no/do trânsito

Após ter apresentado a estrutura, as características, os conflitos e os desafios impostos pela metrópole contemporânea à vida dos sujeitos, na tarefa de refletir a violência e sua relação com Goiânia, uma questão se coloca: como produzir a vida humana, organizar o cotidiano e definir as relações sociais no espaço urbano da metrópole goianiense?

Esta pergunta, de acordo com o trabalho que se apresenta, faz referência a um pressuposto teórico que balizará as reflexões que serão feitas. Trata-se de compreender que as práticas sociais dos diferentes grupos humanos se traduzem como práticas espaciais. Essas práticas são condicionadas pelo modo como o arranjo espacial da metrópole se estrutura – e se organiza, tal como preconiza as considerações de Santos (1986), segundo o qual a relação entre sociedade e espaço é determinada pela lei da inércia-dinâmica ou contrafinalidade, em que a sociedade produz o espaço na mesma proporção que o espaço produz as relações sociais.

No caso específico do estudo da violência e sua implicação no trânsito, as considerações de Santos (1986) podem se definir desta maneira: o regime de fluxo dos sujeitos que agem na metrópole goianiense, especialmente para desenvolver a atividade do trabalho, cria a conduta da violência no trânsito. Mas é o trânsito, estruturado pelas características da metrópole, que violenta o sujeito. Assim, o sujeito em trânsito vive o risco de atropelamentos, insultos. Ou seja, é objeto da estrutura espacial da metrópole.

Dessa maneira, o trânsito não é apenas um palco da violência, mas o seu condicionador. E há que se dizer: embora o trânsito seja produto humano, portanto realidade histórica, social e cultural, num regime de alienação do trabalho dentro da estrutura do modo de produção de mercadorias, ganha expressão de sujeito, pois submete a todos os cidadãos às suas leis.

O fato de o trânsito de aglutinar, na sua efetivação, componentes funcionais e sociais do arranjo metropolitano, como as distâncias da moradia com os locais de trabalho; o ritmo acelerado imposto pela urgência das tarefas de trabalho; a disputa privada dos espaços públicos como as ruas, as avenidas, as calçadas; o individualismo marcado pelo controle privado do automóvel e a sua força de locomoção; os ruídos e a poluição visual que acometem a percepção de motoristas, pedestres etc. ele, ao mesmo tempo, se coloca como uma necessidade vital e como um perigo iminente à vida.

Ao refletir o problema da violência e a sua relação com o trânsito mediado pela estrutura da metrópole, pode-se dizer que há, de maneira inseparável, a violência no trânsito e a violência do trânsito. Ou seja, os sujeitos violentam o trânsito na mesma operação que são violentados por Ele. Ambos resultam do modo pelo qual o ritmo urbano na metrópole interfere na vida diária das pessoas. E a maneira pela qual a metrópole circunscreve à formação socioespacial do mundo contemporâneo.

Pode-se dizer que além das formas do trânsito, das condutas de motoristas, pedestres, motociclistas, ao considerar a metrópole como espaço que funcionaliza uma economia de mercado que subjuga o trabalho, o tempo acelerado da necessidade de produção do lucro e de reproduzir o capital, expressa o ritmo das pessoas e a materialidade do fluxo metropolitano.

Isso vale dizer que o transparente caos urbano cuja expressão é o trânsito e seus problemas, tais como os engarrafamentos, as disputas, o barulho, o cansaço dos motoristas de ônibus, a pressa, a neurose urbana – e também os infindáveis problemas no sistema viário que cria necessidades recorrentes de organização de anéis viários, deslocamento de fluxos de caminhões, construções de viadutos, passarelas etc, não se trata apenas do limite do espaço urbano metropolitano. O que está em questão é a estrutura do modo de produção dentro do qual a metrópole cumpre contraditoriamente o papel de aglomerar trabalhadores e não efetivar a sua qualidade de vida.

Daí, poder-se-ia sintetizar: o trânsito é gerador de violência porque se situa num regime de alienação do trabalho, retirando do trabalhador as condições de produzir a sua própria existência. Ele não se separa da estrutura da economia que, no caso específico de Goiânia, representa na região Centro-Oeste na oferta de serviços para uma região agrícola moderna.

Ao fazer essas referências, convém raciocinar que a violência no/do trânsito não se separa de outros tipos de violência, mas particulariza os conflitos de acordo com o arranjo espacial metropolitano. A essência é a desigualdade social que no arranjo espacial metropolitano, pela via da segregação socioespacial, separa o trabalhador pela via da moradia do posto de trabalho, uma vez que a moradia também é uma mercadoria. Um dos conflitos proeminentes é: as ruas e/ou avenidas engarrafadas violentam o corpo, o sistema nervoso, dilacera o tempo livre; as ruas com pouco veículos no trânsito tendem a ser objetos de uma rapidez exagerada, o que pode ocasionar atropelamentos.

A cidade tem sido pensada como o lugar da modernidade, da inovação e da democracia, onde ocorrem os principais sinais da globalização. Por isso é onde o modo produção capitalista tem mais ênfase expressando as desigualdades das classes sociais. As desigualdades existentes materializadas na forma da segregação residencial, da distribuição desigual dos serviços urbanos, da diferença da renda monetária e do bem-estar social, demonstra o modo pelo qual a sociedade burguesa se reproduz nos dias de hoje.

Segundo Villaça (2011)

O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja: sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. (...). Daí decorrem a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana. (VILLAÇA, 2011, p. 56).

Um (a) trabalhador (a) que necessita atravessar uma metrópole para poder exercer seu ofício de trabalho ou outro que lhe permite construir a existência, certamente será uma pessoa prejudicada na qualidade de vida. O seu deslocamento está sujeito a imprevistos ou perigos que, em seu veículo ou até mesmo em um transporte coletivo, a fluidez do mundo acomete a sua vida.

Mas o mais crucial é que a gestão pública do espaço metropolitano, mesmo militarizando o controle do trânsito com normatização da velocidade, semáforos inteligentes, multas etc. não é capaz de controlar a quantidade de veículos e os problemas causados, como uma certa delinquência no modo de ligar-se às normas.

Costa Freire (1994), ao avaliar o que denomina “privatização da solução”, dá uma pista para mostrar a fragilidade do sistema de controle, bem como de uma educação para uma ética no trânsito, pois o que está em questão é a estrutura causal que leva os motoristas a usarem uma ética cínica baseada na resolução privada dos problemas. Pela via desta ética, o Outro não se importa, não tem nome, não merece respeito e atenção, pois a solução é privada como foi a aquisição de seu veículo.

2.1 – Goiânia e o Trânsito:

De acordo com o DENATRAN (2010) em 2010 na maioria das grandes metrópoles brasileiras, um número grande de pessoas utiliza grande parte de seu tempo de vida em seus deslocamentos cotidianos. Os acidentes de trânsito, decorrentes dos deslocamentos, são responsáveis por grande parte das ocorrências de socorro prestados pelo SAMU e Corpo de Bombeiros.

Há a indicação que os acidentes matam mais do que qualquer outra modalidade de violência, sendo assim alvo de preocupação dos planos de políticas públicas e preocupações

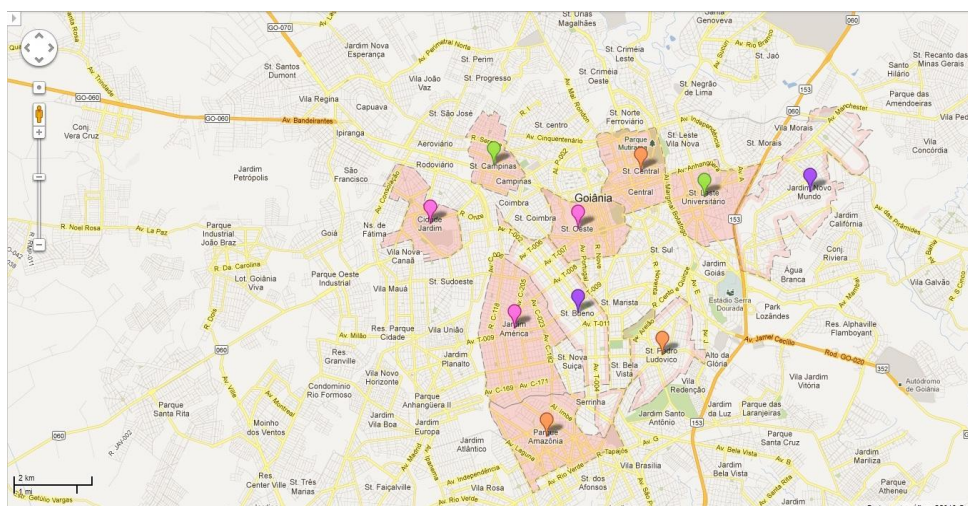
voltadas à busca de melhor gestão do espaço urbano. Por isso, a compreensão da dimensão espacial nos estudos dos eventos dessa natureza consiste numa importante ferramenta para possíveis projetos que almejam amenizar os problemas priorizando áreas para intervenção. Todavia, como já foi explanado anteriormente, a questão tem causas estruturais.

A análise que tem sido feitas sobre a problemática do trânsito, tem levado em conta diversos fatores responsáveis direta ou indiretamente, como: aumento significativo da frota veicular; vias desprevenidas e inexperiência dos condutores; crescimento acelerado das cidades etc. Todos esses pontos, que devem ser observados na hora fazer estudos, possuem um lastreamento com a economia nacional.

No caso dos grandes centros urbanos ou das metrópoles, a distribuição espacial dos acidentes de trânsito encontra-se dispersa em praticamente toda área urbana, incluindo as rodovias que cortam as cidades. Mas há uma lógica do fluxo que define pontos perigosos e situações de riscos, como esquinas, ultrapassagens etc.

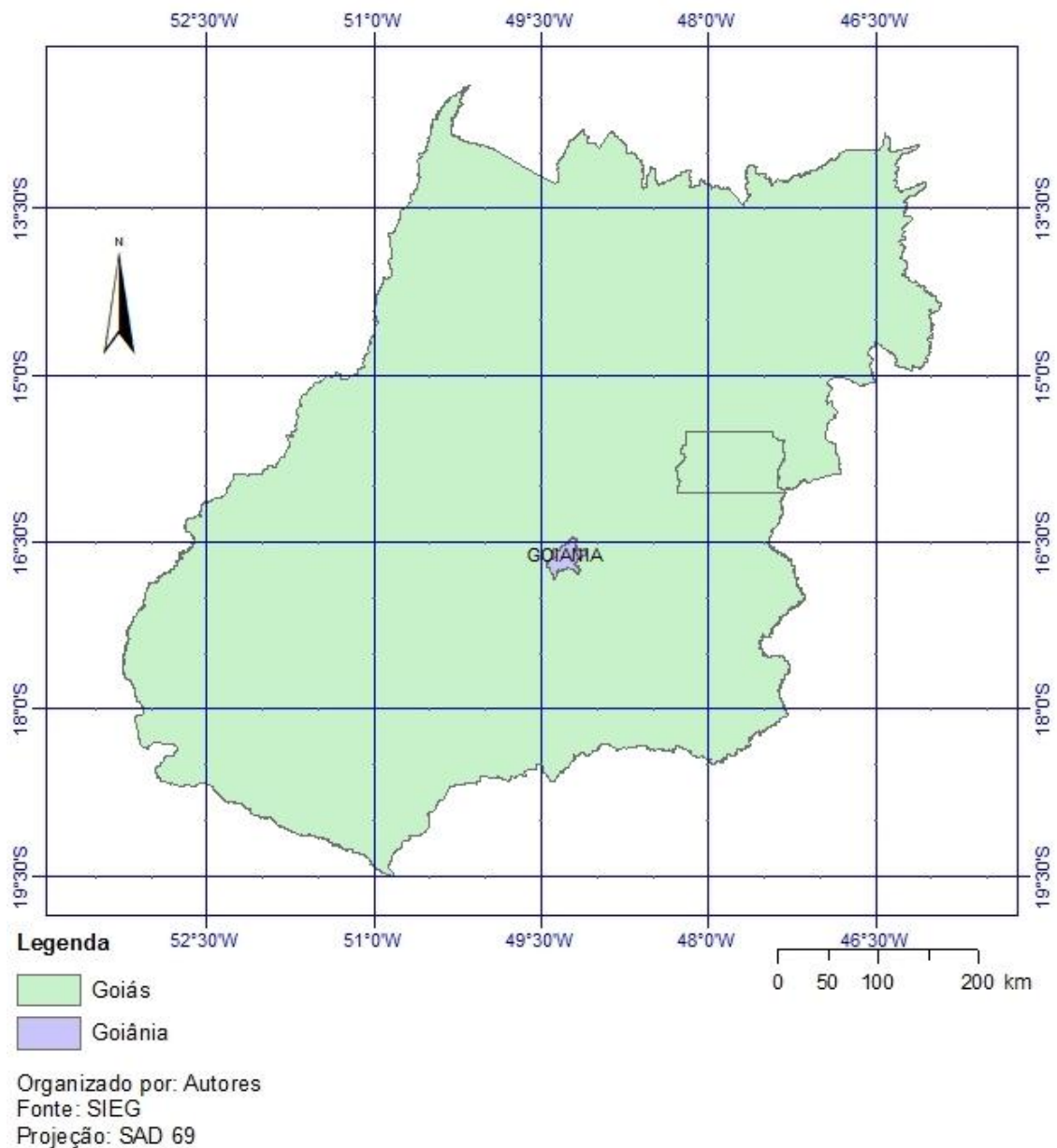
De acordo com o IBGE (2009), em 2009, algumas capitais do país possuíam uma proporção de cerca de 1 carro para 1,7 habitante, mostrando, assim, um grande contingente de automóveis nessas cidades. Esse é o caso de Goiânia de acordo com o mesmo instituto. Com cerca de 90% da população vivendo na cidade e uma taxa de 98% de urbanização, Goiânia enfrenta vários problemas infra-estruturais já que os planejadores não esperavam a explosão demográfica que se iniciou a partir de 1970.

Croqui dos setores do município de Goiânia com maiores ocorrências atendidas pelo corpo de bombeiros em 2012.



Fonte: Google Map

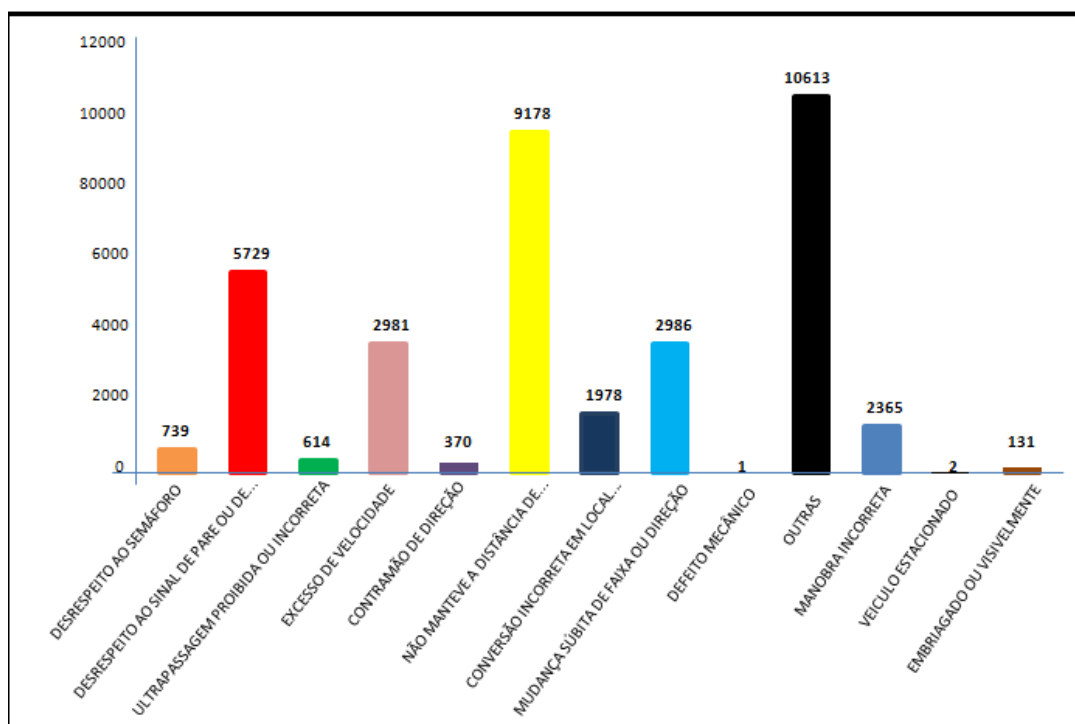
Mapa do estado de Goiás, e o município de Goiânia em destaque.



2.2 Características dos Acidentes de trânsito em Goiânia.

As principais vítimas dos acidentes de trânsito são os pedestres e os motociclistas, devido a sua maior exposição nas vias de circulação. A vulnerabilidade dos motociclistas é mais evidente, uma vez que, ao cair o seu corpo absorve todo o impacto da colisão, ocasionando diversas fraturas, dependendo da gravidade do acidente. Acidentes envolvendo esse tipo de vítima é umas das principais características dos acidentes de trânsito em Goiânia.

O gráfico abaixo demonstra as principais causas de acidentes que ocorreram na capital Goiana no ano de 2011, é possível averiguar que o maior índice dos acidentes fora por impudência dos condutores, como por exemplo, excesso de velocidade, desrespeito do sinal e do pare e por não manter a distância mínima entre um veículo e outro.



Fonte: Coordenadoria do RENAEST – DETRAN-GO [adaptação autores]

O Hospital de urgências de Goiânia – HUGO - é uma fonte imprescindível ao pretender-se vislumbrar amostras que permitam analisar alguns fatores característicos nos acidentes de trânsito. O meio de transporte, o tipo de vítima e o consumo de bebidas alcoólicas, são alguns dos elementos que merecem atenção nesta leitura, informações essas disponibilizadas freqüentemente pelo HUGO para sensos, pesquisas e estudos.

A tabela 1 logo á baixo apresenta a relação de acidentes e o consumo de bebidas alcoólicas. Os indagados sobre o consumo trazem a seguinte amostragem:

- Tabela 1

SIM	NÃO	IGNORADO	TOTAL
133 (13,5%)	818	35	986

Fonte: Pesquisa "serviços sentinelas para violências e acidentes: o caso do hospital de urgências de Goiânia – Hugo", IPTSP, 2007.[Adaptação: os autores]

Mesmo que a quantidade de registros de condutores alcoolizados seja menor comparada com os que não estão, esse fator continua sendo bastante repercutido pelas autoridades, uma vez que, é possível reduzir ainda mais essa porcentagem. Algumas leis e campanhas recentemente, tem atuado á favor, da diminuição desse índice como a “lei seca”.

A tabela 2 refere-se aos tipos de vítimas de acidentes de trânsito registrados no hospital em 2007:

- Tabela 2

Tipo de vitimas	Total Geral	Nº (%)
Pedestre	89	9,0
Condutor	654	66,3
Passageiro	228	23,2
Outro	1	0,1
Ignorado	14	1,4
Total	986	100,0

Fonte: Pesquisa “serviços sentinelas para violências e acidentes: o caso do hospital de urgências de Goiânia – Hugo”, IPTSP, 2007.[Adaptação: os autores]

Nesta tabela é evidente que os condutores são os mais afetados nos acidentes de trânsito, desta forma, a melhor maneira de diminuir esse quantitativo é fazendo uma reeducação aos condutores de automóveis, de forma a proporcionar a reflexão sobre os riscos que estes estão potencializados.

Já a tabela 3 apresenta sobre os meios de transporte das vítimas:

- Tabela 3

Meio de transporte da vitima	N. Absoluto	Nº (%)
A pé	6	3,4
Automóvel	7	4,0
Motocicleta	132	75,9

Bicicleta	22	12,6
Coletivo	2	1,2
Outro	5	2,9
Total	174	100,0

Fonte: Pesquisa "serviços sentinelas para violências e acidentes: o caso do hospital de urgências de Goiânia – Hugo", IPTSP, 2007.[Adaptação: os autores]

Mais uma vez, pode-se observar que o número de motociclistas vítimas nos acidentes de trânsito é exorbitante. Fatores como a facilidade de locomoção no espaço impulsionadora na impudência desses condutores e a vulnerabilidade desses sujeitos já citadas devem ser levadas em consideração, para compreensão desse índice.

3 - A violência no trânsito sob a leitura da ética e da cultura

Faz-se necessário, entretanto pautar-se também em uma interpretação sobre a influência da cultura, da ética e até da subjetividade nessa perspectiva. Chaveiro (2011, pg.34) trás que "... as metrópoles são lugares de violência, da desigualdade social, do desemprego, de problemas ambientais os mais diversos, do medo...".

Qual é a relação entre o comportamento de motoristas, motociclistas ou mesmo de pedestres, que, invariavelmente, promovem cotidianamente ações de desrespeito legal, falta de ética, cinismo, arrogância e, com cinismo, exercem uma tirania na estrada – ou nas ruas – como se fossem donos do mundo, com a ética e com a cultura?

Pergunta parecida com esta é a que desenvolve o psicanalista Jurandyr Freire Costa (2002) quando examina os temas da ética e da cultura. Ao apregoar que existe "um elo indissolúvel entre o político que lesa o erário público, o cidadão que ultrapassa o sinal vermelho e o assaltante que mata (2002)", o autor demonstra que vive-se, hoje, um universo simbólico que desmorona.

Dessa maneira, um profundo privatismo das soluções produto de uma desconfiança nas instituições que regem o comando social, a banalização da vida e a desconsideração pelo Outro, transformam o trânsito num "espelho da cultura".

Nas palavras do autor, 4 (quatro) características estruturam a vida subjetiva do sujeito contemporâneo, especialmente das metrópoles. O cinismo, a delinquência, a violência e o

narcisismo são componentes dessa subjetividade que, no trânsito, numa competição pelo tempo, numa demonstração de força, recaem na delinquência como costume e na violência como resultado. O autor argumenta com clareza que,

“O motorista que estaciona na faixa de pedestres é, em certo sentido, tão violento quanto uma assaltante que metralha sua vítima. Ambos se julgam acima da lei e estão se destruindo. A cultura da delinquência é uma cultura suicida, por que nós, homens, enquanto espécie, não temos o instinto de sobrevivência para nos proteger” (2002)

O que parece ser importante na análise do autor é o modo com que enxerga a violência no trânsito como uma face coletiva em que se situam a ética, a lei e a cultura. Sendo assim, num processo social intenso, o que está sendo cooptado é o desejo do cidadão. A formação de seu inconsciente a partir do cinismo leva-o a aceitar a delinquência como modo de preservação.

Não somente as estatísticas de mortes no trânsito de Goiânia, mas junto a explosão do medo, os traumas pelos acidentes, o legado subjetivo doloroso para quem perde entes da família, a tensão de enfrentar diariamente o trânsito como uma espécie de guerra declarada, e, especialmente, as fórmulas de autossegregação com a criação de condomínios fechados, mecanismos de vigilância como radares, ou a contratação de seguranças, instalação de câmeras, o que se vê é “a escravidão pelo medo” ou a tática do autoenclausuramento.

Ao lançar a análise para esse campo, duas perspectivas teóricas são delineadas: primeiramente é que a violência no trânsito, independente do ato individual das pessoas, ela ocorre como produto de um problema ético comandado pela cultura da delinquência; posteriormente, é que a consagração efetiva da violência, a sua materialização em termos de brigas no trânsito, exercício de palavrões, xingamentos, colisões, assassinatos, mortes por batidas e outros, se realiza a partir da organização do espaço.

O espaço metropolitano, especialmente o de Goiânia, por ter uma estatística elevada de veículos por morador, ao se estruturar conforme a dimensão demográfica, a pressão, a distância entre a moradia e o trabalho, o nível de estresse do condutor, a separação entre classes sociais, o nível de renda da população etc, torna-se mais grave.

De acordo com Freire (2002), o “pânico narcísico” é um dos redutos procurados pelo ser humano em situação de descrença coletiva e desequilíbrio social. Conduzir o veículo como se fosse a extensão de sua própria força, desconsiderar o sentido coletivo das vias, fazem da

máculo ética o espelho de uma cultura que, por sua vez, testemunha uma sociedade marcada pela desigualdade e pela injustiça social.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre Goiânia e seu fluxo metropolitano, bem como as principais características da metrópole, permite-nos refletir sobre elementos que influenciam diretamente na mobilidade urbana e a qualidade desta, como: redes, segregação espacial, fixos entre outros.

A compreensão dos fixos e fluxos do território e sua relação com os condicionantes sociais e subjetivos, agentes na situação do trânsito goianiense são basilares para uma leitura sobre os acidentes.

Goiânia enquanto metrópole regional cumpre funções que ultrapassam seu limite municipal. Essas funções aparecem adjacentes aos serviços oferecidos pela cidade que criam fluxos específicos neste contexto, ocasionando, por exemplo, a saturação de vias e competições pelo espaço.

Os meios de transporte são responsáveis pela organização das redes e dos fluxos já citados. A condição de serem privado ou público ditam a realidade sobre as políticas de mobilidade e esclarecem alguns fatores de comprometimento da qualidade de mobilidade.

Os congestionamentos e linhas de ônibus lotados explicitam os incentivos aos transportes privados, ou a comum atividade e semelhante uso do tempo pelos sujeitos, o consumismo e o individualismo versus o coletivo, as desigualdades socioespaciais reflexos das relações de produção e consumo.

A condição das vias e a sinalização destas tem sido recorrente fator de acidentes. Quando combinados ainda com a imprudência dos condutores a dimensão dos acidentes, ganham escalas ainda maiores.

A moral e a ética e a subjetividade dos indivíduos tem sido importante agravante da problemática. Para tanto programas de conscientização baseados na formação de uma identidade de sujeitos pertencentes á uma sociedade e que preze pelo bem comum pode ser uma boa saída.

A educação, estruturada em bases fortes na formação de condutores e na própria formação cidadã, apresenta-se como uma ótima alternativa de intervenção sobre essa realidade,

especialmente no que diz respeito às brechas permissivas das leis e no “jeitinho” da população de se encontrar impune.

REFERÊNCIAS

CHAVEIRO, Eguimar Felício; Pelá, Márcia Cristina Hizin; Práticas espaciais na metrópole contemporânea: norma e vida em contraponto.

DE OLIVEIRA, A., CHAVEIRO, E., CORIOLANO, G., RODRIGUES, J.. DEMOCRACIA E PLANEJAMENTO TERRITORIAL: Desenvolvimento urbano de Goiânia e Planos Diretores Participativos na RMG. Ateliê Geográfico. Goiânia-GO v. 4, n. 11 agosto/2010, p.107-126.

COSTA, Jurandir F. A ética democrática e seus inimigos – o lado privado da violência pública, publicado em 01/09/2002, acessado dia 10 de março de 2012 em: http://portalmultirio.rio.rj.gov.br/sec21/chave_artigo.asp?cod_artigo=81

<http://www.detran.goias.gov.br/index.php?idEditoria=1410>, acessado em 07 de fevereiro de 2012.

<http://www.detran.goias.gov.br/index.php?idEditoria=1417>, acessado em 07 de fevereiro de 2012.

<http://www.detran.goias.gov.br/index.php?idMateria=30857>, acessado em 31 de janeiro de 2012.

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=520870#>, acessado em 16 de maio de 2012.

MAIA, Lucas. O Transporte Coletivo como Gerador de Violência Urbana. Trabalho de conclusão de curso de Geografia – IESA-UFG; Goiânia. 2005. Pag. 17.

OLIVEIRA, Adão F., CHAVEIRO, F.. PLANEJAMENTO URBANO E IMAGÉTICA DA CIDADE: Signos Mercadológicos e Segregação Socioterritorial em Goiânia. Revista ACTA Geográfica, ANO IV, N°7, jan./jul. de 2010. pp.109-124.

Plano Diretor do Município de Goiânia, 2007; N° 4147.