

UM ESTUDO SOBRE O TRÂNSITO DA CIDADE DE ARAGUAÍNA-TO: UMA ANÁLISE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NA ÁREA URBANA

*A STUDY ABOUT THE ARAGUAÍNA-TO CITY TRAFFIC: AN ANALYSIS OF
THE TRAFFIC ACCIDENTS IN THE URBAN AREA*

Ricardo Rodrigues dos Santos
Aires José Pereira

Universidade Federal do Tocantins – UFT/Campus de Araguaína
ricardo.rodrigues.d.santos@gmail.com

Universidade Federal Mato Grosso – UFMT/Campus de Rondonópolis
airestga@gmail.com

RESUMO

O presente artigo é um estudo sobre o trânsito de Araguaína – TO. Inicialmente aborda o trânsito no Brasil, com uma pequena análise sobre algumas estatísticas anuais de acidentes que ocorrem no país, depois falamos um pouco sobre o município de Araguaína – TO estudamos como se deu o processo de ocupação do seu espaço urbano e como essa ocupação reflete no trânsito, isso porque, para estudar o trânsito de Araguaína é essencial que se tenha um mínimo de conhecimento sobre cidade, trabalhamos alguns aspectos como falta de planejamento, crescimento da população e a falta de mobilidade urbana. Apontamos questões voltadas diretamente para o trânsito de Araguaína: trouxemos, assim, alguns gráficos com dados estatísticos de quantidade de veículos registrados, quantidade de acidentes de trânsito e acidentes de acordo com o tipo do veículo. Através desses dados estatísticos, percebemos que houve aumento do número de acidentes no período de 2011 a 2015 e que várias são as causas, entre elas está o crescimento populacional, aumento da frota de veículo e o desrespeito às normas de trânsito. Por fim nas considerações finais, retomamos os pontos mais importantes da pesquisa e apontamos possíveis soluções para melhoria do trânsito dessa cidade.

Palavras-Chave: Trânsito; Cidade; Estatística; Veículo; Araguaína.

ABSTRACT

This article is a study about the transit of Araguaína - TO. Initially addresses traffic in Brazil, with a small analysis of some annual statistics of accidents occurring in the country, then we talk a little about the city of Araguaína - TO study how the process of occupation of its urban space took place and how this occupation reflects In traffic, because to study the transit of Araguaína it is essential to have a minimum of knowledge about the city, we worked on aspects such as lack of planning, population growth and lack of urban mobility. We point out issues directly related to the Araguaína traffic: we have brought some graphs with statistical data on the number of vehicles registered, number of traffic accidents and accidents according to the type of vehicle. Through these statistical data, we noticed that there was an increase in the number of accidents in the period 2011 to 2015 and that there are several causes, among them is the population growth, increase of the vehicle fleet and disrespect to traffic regulations. Finally, in the final considerations, we return to the most important points of the research and point out possible solutions to improve the traffic of this city.

Keywords: Transit; City; Statistic; Vehicle; Araguaína.

INTRODUÇÃO

O trânsito faz parte do cotidiano das pessoas e por isso deve ser um ambiente de convivência social. Mas nem sempre essa convivência é harmoniosa devido aos diversos transtornos que passamos ao enfrentar o trânsito das cidades. Melhorar as condições do trânsito, tornando-o fluido e seguro é uma demanda almejada atualmente que beneficiará toda a sociedade visto que, estudos apontam que melhorando as condições de trânsito, as pessoas reduzem o estresse, melhora o desempenho no trabalho, chegam mais rápidas aos seus destinos e assim ganham tempo e dinheiro. Neste sentido, promover um trânsito seguro (que é um grande desafio) os benefícios são diversos: diminuição da violência no trânsito, redução de mortes vítimas de acidentes, redução das filas nos hospitais públicos, economia nos gastos com Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT). Enfim, são inúmeros os ganhos os quais influirá, não somente na vida das pessoas, quanto em ganhos econômicos para o país.

Por isso, estudar o trânsito urbano de Araguaína - TO é de relevância social, pessoal e científica, tanto para a sociedade quanto para o poder público tomar medidas de prevenção, minimizando os transtornos diários provocados pelo trânsito e das diversas transformações pelas quais vêm ocorrendo nas vias da cidade. Além disso, este trabalho também se torna ainda mais necessário pelo fato de haver poucos estudos sobre o assunto nesta cidade.

Em razão de o pesquisador deste trabalho ser um agente de trânsito a pesquisa contribuirá com informações úteis para a melhoria da qualidade do exercício profissional, trazendo uma realidade científica para intervenções futuras em seu trabalho, visto que apesar de fazer parte do dia a dia dos moradores desta cidade, poucos têm conhecimento sobre o assunto.

No que diz respeito à relevância científica, esta pesquisa preencherá lacunas referente a estudos realizados sobre o trânsito na cidade de Araguaína, pois os poucos que se têm notícias são levantamentos esporádicos de dados estatísticos dos órgãos estaduais e federais de trânsito como o Departamento Estadual de trânsito (DETRAN – TO), Polícia Militar (PM) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Porém, os dados levantados por esses órgãos não abrangem por completo os impasses do trânsito de Araguaína, tampouco aponta as raízes e as possíveis soluções na intervenção do problema.

Sendo assim, os principais objetivos deste artigo são: fazer um levantamento estatístico do trânsito da cidade de Araguaína, falar um pouco sobre o município de Araguaína, comentar sobre o trânsito urbano de Araguaína, e apontar possíveis soluções para melhoria do trânsito nessa cidade. Para isso, faz-se necessário definir o conceito de trânsito e mostrar como é a organização do trânsito no Brasil e suas interfaces com a mobilidade urbana.

Como metodologia, adotou-se a pesquisa bibliográfica fundamento teórico para a compreensão do tema estudado. Utilizou-se também a pesquisa eletrônica que foi de suma importância para aquisição de informações sobre os dados da pesquisa como quantidade de veículos, habitantes, entre outros. Assim, a pesquisa eletrônica também possibilitou o acesso a vídeos, fotos e aos sites oficiais. Este artigo também utilizou pesquisa a campo.

No que se refere ao componente teórico, fizemos uma leitura crítica das obras pertinentes ao tema da pesquisa, como em artigos, livros, teses de doutorado, monografias e legislação de trânsito. Buscamos no site do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) informações sobre a quantidade de veículos em Araguaína, e no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) os dados referentes à população dessa mesma cidade. Com isso, foi possível analisar o aumento da população ao longo dos anos, além disso, pesquisamos outras informações sobre trânsito com intuito de facilitar o estudo e dar sustentação aos argumentos aqui realizados.

Ainda na execução deste trabalho, mobilizaram-se dados estatísticos sobre acidentes de trânsito em Araguaína. Para essa fase, realizamos uma pesquisa a campo na qual foram coletados os dados obtidos no Departamento Estadual de trânsito (DETRAN-TO), no Departamento de Estradas e Rodagens do Tocantins (DERTINS) e na Polícia Rodoviária Federal (PFR). Esses órgãos nos disponibilizaram as planilhas que ficam registradas todas as ocorrências de acidente de trânsito em Araguaína que são feitas mês a mês. Em posse dessas planilhas, foi possível contabilizar os acidentes, e colocar as informações nos gráficos.

Este artigo se constrói a partir de um estudo sobre o trânsito da cidade de Araguaína em seus diversos aspectos, sendo que os dados levantados correspondem ao período de 2011 a 2015.

O TRÂNSITO NO BRASIL

Ao falarmos de trânsito é inevitável não mencionar a quantidade de pessoas que morrem todos os anos vítimas de acidente no Brasil. Segundo o Ministério da saúde mais de 43 mil pessoas morreram vítimas de acidente de trânsito em 2014 e outras 500 mil ficaram com invalidez permanente, segundo o DPVAT.

De 2008 a 2013, o número de internações devido a acidentes de transporte terrestres aumentou 74,4%. Considerando apenas os acidentes envolvendo motociclistas, o índice chega a 115%. Em 2013, o SUS registrou 170.805 internações por acidentes de trânsito e R\$ 231 milhões foram gastos no atendimento às vítimas. Desse total, 88.682 foram decorrentes de motos, o que gerou um custo ao SUS de R\$ 114 milhões – crescimento de 170,8% em relação a 2008. Esse valor não inclui custos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde. (PAULA, 2015).

O trânsito é uma das principais causas de morte no Brasil entre jovens e adultos.

De acordo com dados da Organização Panamericana de Saúde (OPS), os acidentes decorrente do trânsito representam a primeira causa de morte em crianças entre 5 e 14 anos e é a principal causa de morte de jovens entre 15 e 29 anos de idade. (FÉLIX, 2016).

Os fatores que contribuem para esses índices são sempre os mesmos tais como: embriaguez ao volante, excesso de velocidade, cansaço, o desrespeito às normas de trânsito entre outros.

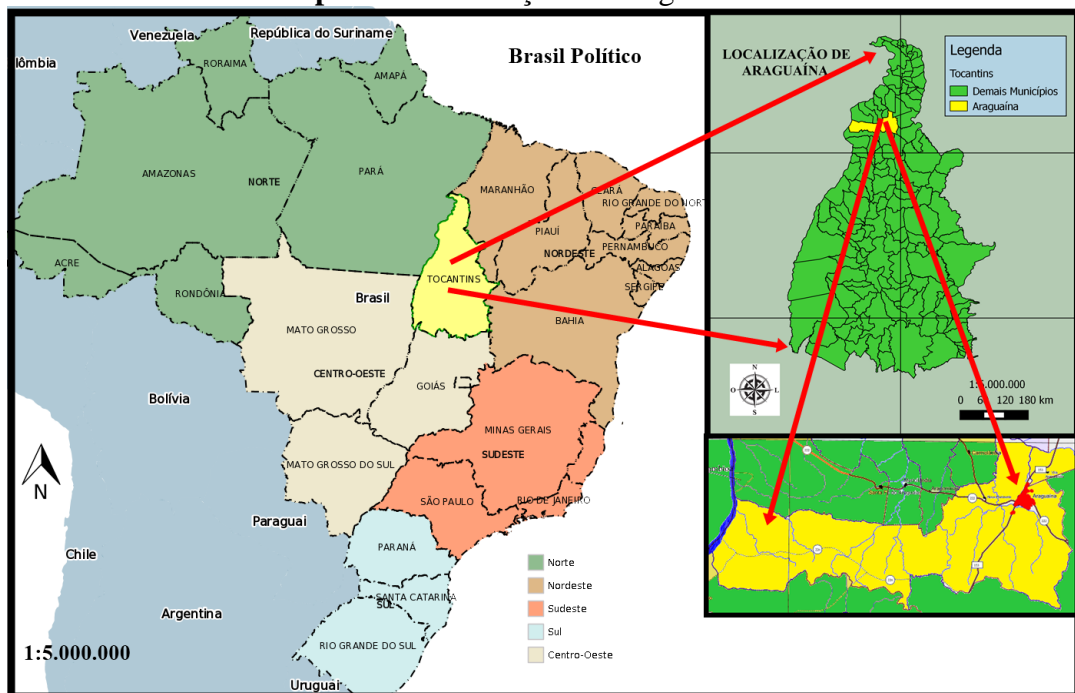
A falta de educação no trânsito, a precariedade das estradas e dos sistemas de segurança, e o desrespeito às leis figuram como os principais fatores de risco para os usuários. E as principais causas de acidentes são a ingestão de bebida alcoólica e drogas, e a realização de manobras arriscadas. 39% das vítimas são pedestres, ciclistas ou motociclistas e 79% dos mortos são do sexo masculino. (FÉLIX, 2016).

Como podemos observar, os números são alarmantes, convivemos com uma verdadeira guerra no trânsito com milhares de pessoas hospitalizadas diariamente, sufocando ainda mais o sistema público de saúde gerando superlotação e gastos exorbitantes com despesas no tratamento dos acidentados. Notamos que tanto o poder público quanto a sociedade se conformam ao tratarem os acidentes de trânsito no Brasil como simples acaso, fatalidade, como coisa do destino fechando os olhos diante dessa trágica situação.

O MUNICÍPIO DE ARAGUAÍNA - TO

Araguaína é uma cidade localizada no norte do estado do Tocantins que fica na região norte do Brasil. Segundo dados do censo demográfico de 2010, realizado pelo IBGE, a população estimada para o ano de 2015 é de aproximadamente 170 mil habitantes. Com área de unidade territorial de 4.000,416 quilômetros quadrados, possui uma densidade demográfica de 37,62 habitantes por quilômetro quadrado, sendo a segunda maior cidade do estado (perdendo apenas para capital Palmas). O mapa 01 mostra a Localização de Araguaína no mapa do Tocantins.

Mapa-01: Localização de Araguaína – TO



Fonte: IBGE. 2010. Digitalização COSTA, D. P.; SANTOS, R. R. (2016).

No que se refere a sua localização, está situada entre as duas principais bacias hidrográficas do estado do Tocantins: a bacia do Rio Araguaína e a do Rio Tocantins, próximo à divisa com os estados do Para e Maranhão.

Araguaína é chamada por muitos de capital econômica do estado, sua economia é baseada principalmente na agropecuária, educação, saúde e comércio. Esses setores impulsionam a economia local, atraindo milhares de imigrantes de regiões vizinhas e até mesmo de outros estados, atraídos por oportunidade de emprego, educação e melhoria de vida. Mas assim como em toda cidade existe problemas, Araguaína não é diferente, e apesar de ser considerada uma cidade de médio porte, apresenta uma série de problemas de natureza social, econômica e ambiental. Podemos dizer que essa cidade apresenta os mesmos problemas enfrentados pelas grandes metrópoles, tais como desigualdades sociais, violência, enchentes e problemas no trânsito, o que têm causado vários transtornos para a população da cidade. Assim, reduzir esses problemas tem sido um desafio constante do poder público na luta pela melhoria da qualidade de vida da população araguaíense.

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ARAGUAÍNA - TO E SEUS REFLEXOS NO TRÂNSITO

Os primeiros habitantes de Araguaína eram índios da tribo Carajás, posteriormente chegaram migrantes da região Nordeste, mais precisamente do estado do Piauí. Por volta do ano de 1876, eles se instalaram às margens do Rio Lontra, dando origem a um pequeno povoado que foi inicialmente denominado de “Livre-nos Deus” devido aos conflitos com os povos indígenas da região.

O primeiro desbravador da região trouxe em sua companhia sua esposa, Rosalina de Jesus Batista e seus filhos do primeiro matrimônio/ do segundo casamento vieram 10 filhos entre os quais, Tomás Batista, na época com nove anos de idade, ao qual muitos atribuem, erroneamente, a fundação do município. Poucos meses após a chegada da primeira família, ainda no mesmo ano, outras começaram a chegar e foram fixando-se no mesmo local formando um povoado ao qual denominaram Lontra, por localizar-se à margem do rio do mesmo nome (SILVA, 2010, p 15).

Esses primeiros moradores que aqui chegaram inicialmente sobreviviam da agricultura de subsistência com o cultivo de alguns cereais, o excedente era levado para vender no povoado do Coco (atual cidade de Babaçulândia), posteriormente surgiram às pequenas lavouras de café.

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

A partir de então, a cidade de Araguaína passa por um longo período de aumento populacional e expansão do centro urbano que teve seu ápice na década de 60 do século passado com a construção da BR-153, na qual a necessidade de mão de obra atraiu milhares de pessoas de todo o Brasil, havendo um deslocamento populacional para essa região. Somado a isso, esse período coincide com o momento em que os inúmeros fazendeiros da região passam a fixar suas moradias na cidade e assim várias outras pessoas que moravam no campo começam a fazer desse local sua nova moradia. A cidade foi gradativamente concentrando demanda de novos serviços como saúde, educação, telefonia, serviços bancários e com isso atraindo cada vez mais pessoas. Vejamos na tabela 1(um) o crescimento populacional de Araguaína ao longo dos anos:

Quadro 03- Crescimento Populacional de Araguaína.

População			
Ano	Total	Urbana	Rural
1960	10.826	2.382	8.444
1970	37.780	17.372	20.408
1980	72.063	47.956	24.107
1991	103.315	84.614	18.701
2000	113.143	105.874	7.269
2010	150.484	142.925	7.559

Fonte: Dados de 1960, 1970, 1980, (FARIAS & AMEIDA, p 03) e 1991, 2000 e 2010 (IBGE-Censo). Organização: SANTOS, Ricardo Rodrigues dos; 2016.

Observe que no ano de 1960, o município de Araguaína, que na época ainda pertencia ao estado de Goiás, contava com uma população de 10.826 habitantes, sendo que destes, a maioria vivia na zona rural. A partir daí, o município sofre um aumento considerável em sua população, atingindo no ano de 1970 a marca de 37.780 habitantes, mas com a grande maioria ainda residindo na zona rural. O período de transição entra a década de 70 para a de 80 do século XX é muito marcante para o nosso estudo, pois é o momento em que Araguaína sofre uma verdadeira explosão demográfica, chegando a 72.063 habitantes segundo o IBGE. Outro fato relevante a ser destacado é que pela primeira vez a população urbana supera a rural.

Percebemos que considerando a quantidade de habitantes após a criação do município no final de 1958 os picos maiores se dão de forma assustadora se considerar os índices em escala nacional, da década de 60 a 90, períodos de grandes contingentes migratórios induzidos pelo Estado nacional (militar e civil), através de grandes obras de infraestrutura em primeiro momento como estratégia de segurança nacional no caso do período da ditadura militar e como área de exploração e produção de mercadorias para exportação do capital internacional já com a abertura democrática. Considerando a quantidade de habitantes na década de 1960 até os dias atuais percebemos que o município de Araguaína teve durante todos esses anos uma verdadeira explosão demográfica através do recebimento de fluxo migratório de outras regiões do país e consequentemente de fluxo de capital também originário dessas regiões (SANTOS; OLIVEIRA & FILHO, 2013,p 11).

Como podemos perceber o Estado brasileiro teve papel significativo nessas transformações que ocorreram no espaço urbano de Araguaína durante essas décadas, como por exemplo, o incentivo à expansão da fronteira agrícola, que proporcionou a modernização do campo e a disseminação da monocultura, expulsando milhares de trabalhadores rurais para a cidade.

Provocando desta forma um novo reordenamento do espaço urbano araguainense, os bairros e setores se multiplicaram de forma desordenada fugindo ao controle do poder público local. Estes novos setores inicialmente caracterizaram-se como periferias do centro, baseados num grande contingente de habitantes vivendo em condições

subumanas. A economia da cidade vivenciou novos rumos com a chegada de investidores oriundos de distintas regiões do país. (FARIAS & ALMEIDA 2010, p 3).

De acordo com os dados do IBGE no ano de 1991 Araguaína já contava com mais de 100 mil habitantes. Esse número expressivo de moradores já demandava por uma infraestrutura de serviços mais eficientes como saúde, educação, telefonia, serviços bancários, e serviços de transportes, e como a cidade cresceu sem planejamento, os problemas decorrentes da ineficiência desses serviços tornam-se crônicos, especificamente no nosso objeto de estudo, o trânsito, que se torna caótico e perigoso, pois com o aumento da população há conseqüentemente um maior número de veículos nas vias, maior demanda por estacionamento, sinalização e fiscalização.

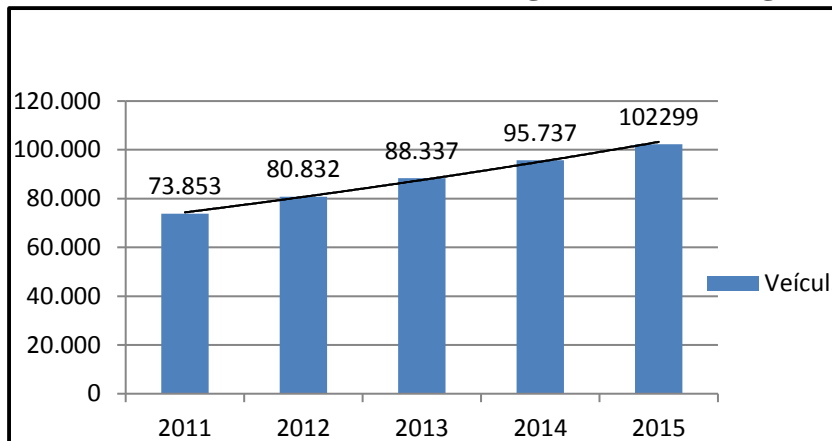
A circulação e fluidez do trânsito de Araguaína são lenta, pelo crescente aumento do número dos veículos, o que ocasiona o maior número de espera e aceleração dos motores e conseqüentemente maiores emissões de dióxido de carbono e outros derivados poluentes no ambiente urbano. A confusão no ordenamento das vias é gritante, os traçados das ruas foram feitos sem considerar o crescimento da cidade, o que traz transtornos para o fluxo dos veículos e para o uso do estacionamento na área central, já que os carros em alguns trechos não podem ficar estacionados, pois obstrui por completo o fluxo dos veículos na via. (SANTOS; OLIVEIRA & FILHO, 2010, p 18).

Segundo o censo demográfico de 2010 o município de Araguaína já conta com 150.484 habitantes sendo que destes apenas 7.559 moram na zona rural. Portanto o que podemos perceber é que a cidade não foi projetada para receber esse quantitativo populacional, o trânsito também não foi pensado dessa forma, as ruas estreitas do centro já não suportam o grande fluxo de veículos, falta local adequado para estacionar e há um alto índice de acidentes.

O TRÂNSITO DE ARAGUAÍNA - TO

Araguaína - TO é considerada uma cidade média, segundo o IBGE a população estimada para o ano de 2015 é de 170 mil habitantes. A cidade já começa a apresentar problemas no trânsito, as ruas estreitas e o grande fluxo de veículos causam uma verdadeira confusão nos horários de pico. Os altos índices de acidentes são assustadores, tornando o trânsito caótico e perigoso. Tudo isso é reflexo da falta de planejamento no desenvolvimento da cidade que vivenciou uma verdadeira explosão demográfica e conseqüentemente um aumento extraordinário no número de veículos conforme consta no gráfico 1.

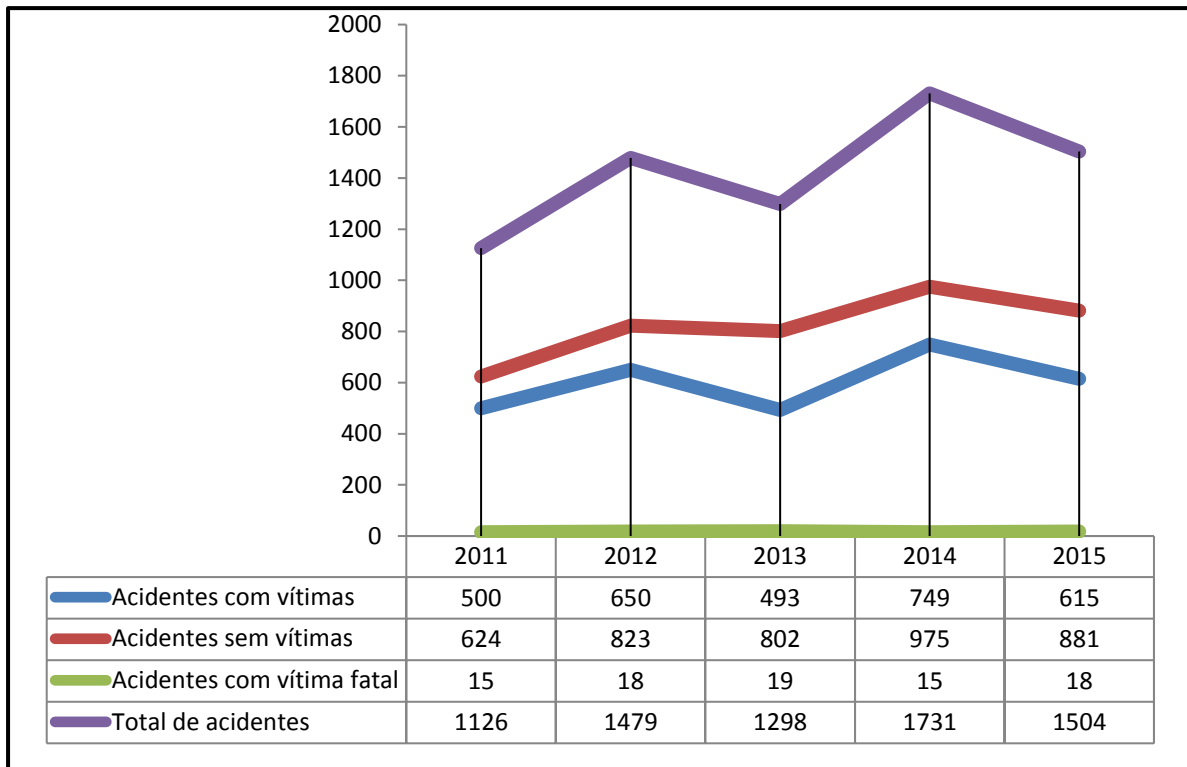
Gráfico 01- Quantidade de veículos registrados em Araguaína



Fonte: DENATRAN Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação Dez/2011, 2012, 2013, 2014 e 2015 Organização SANTOS, Ricardo Rodrigues dos 2016.

Como podemos observar, Araguaína teve um aumento considerável de veículos dentro de um período de cinco anos, atingindo a marca de 102.299 veículos no ano de 2015. Vale lembrar que na realidade o número de veículos que circulam pela cidade é ainda maior, tendo em vista que os dados levam em consideração apenas os veículos registrados em Araguaína, não abrangendo os veículos registrados nas cidades vizinhas que também circulam por essa cidade. Esse aumento extraordinário de veículos traz sérias consequências para o trânsito, pois não houve planejamento adequado para receber esse quantitativo de veículos circulando pelas suas vias, isso vai refletir diretamente na trafegabilidade, causando tumulto, poluição, infrações de trânsito, falta de estacionamento e, conseqüentemente, aumento do número de acidentes, conforme dados do gráfico 2.

Gráfico – 02 Acidentes de Trânsito em Araguaína perímetro urbano.



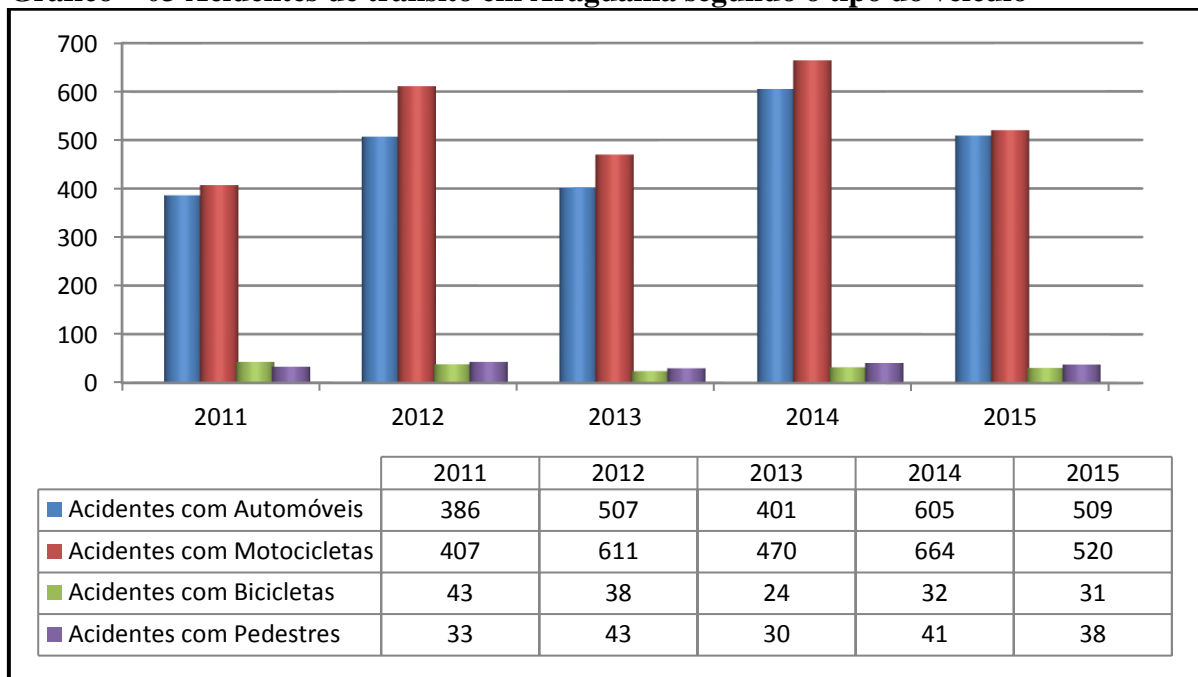
FONTE: PRF, DETRAN-TO; DERTINS, Organização de SANTOS, Ricardo Rodrigues (2016).

O gráfico 2 mostra a quantidade de acidentes ocorridos no período de 2011 a 2015 em Araguaína. Esses dados levam em consideração o número de acidentes ocorridos apenas no perímetro urbano. Observe que todos os tipos de acidentes tiveram um aumento comparando com o ano de 2011. Percebemos também que o ano de 2014 foi o período em que ocorreu o maior número de acidentes, chegando a um quantitativo de mais de 1700.

Através do gráfico também chegamos à conclusão que o número de vítimas fatais de acidentes de trânsito aumentou durante esses cinco anos. Isso significa que mais pessoas estão morrendo a cada ano no trânsito de Araguaína. Essa situação se explica pelo aumento da frota de veículos, crescimento da população, além das outras causas mais comuns de acidente de trânsito como: embriaguez ao volante, excesso de velocidade, falta de atenção, cansaço e o desrespeito às normas de circulação.

O gráfico 03 nos mostra a distribuição dos acidentes segundo o tipo do veículo:

Gráfico – 03 Acidentes de trânsito em Araguaína segundo o tipo do veículo



Fonte: PRF, DETRAN-TO, DERTINS; Organização, SANTOS, Ricardo Rodrigues dos, 2016.

Através do gráfico 03, percebe-se a presença majoritária das motocicletas envolvidas em acidentes de trânsito em Araguaína. Essas ocorrências, provavelmente, são devido ao grande número desse tipo de veículo na cidade, chegando a representar quase 50% do total da frota. Outro fator que contribui para o envolvimento das motocicletas em acidentes é o elevado número de infrações de trânsito cometidas pelos condutores, colocando em risco sua vida e a de terceiros. Este tipo de veículo deixa os condutores expostos, sujeitos a sérias lesões, muitos deles chegam até óbito no local do acidente.

Contudo, analisando o gráfico percebemos ainda uma pequena redução de acidentes envolvendo bicicletas. Provavelmente, isso se deu por falta de ciclovias e/ou vias adequadas ao ciclismo, havendo desestímulo ao uso desse tipo de veículo. Dessa forma, ultimamente houve uma adesão extraordinária aos veículos automotores. Em contrapartida, percebe-se um leve aumento no número de acidentes envolvendo pedestres. Dois fatores podem explicar esse cenário: primeiro a falta de respeito do condutor de veículos com o pedestre, pois muitos deixam de dar sua devida preferência que lhe é de direito, como previsto no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Sendo assim acabam causando acidentes. O segundo fator que contribui para o aumento de acidentes envolvendo pedestre é o desrespeito por parte dele mesmo. Muitos andam desatentos, atravessam fora das faixas que lhes são destinadas; muitos entram repentinamente na via sem fazer nenhum tipo de sinal e muitas vezes o condutor não consegue “adivinhar” as intenções do pedestre. Outro fato curioso e comum na cidade é o pedestre entrar na faixa quando o sinal luminoso do semáforo estiver vermelho para ele. O Código de Trânsito Brasileiro prevê que, em locais onde haja o sinal luminoso, mesmo que exista faixa de pedestre o mesmo tem que obedecer ao sinal do semáforo. Vale lembrar ainda que o CTB também prevê penalidade para os pedestres que desrespeitam as normas previstas na legislação de trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito na cidade de Araguaína é caótico e perigoso, devido ao crescimento desordenado da cidade, aumento extraordinário da população e da frota de veículos ao longo dos anos como vimos anteriormente. Atualmente a cidade conta com mais de cem mil veículos. Portanto, isso, somado a falta de planejamento, é um problema sério, pois reflete diretamente no trânsito da cidade, com o aumento da frota de veículos e, conseqüentemente, aumento do número de acidentes, poluição do ar (com a emissão de gás carbônico - CO₂), falta de estacionamentos, aumento de infrações de trânsito e comprometimento da mobilidade urbana. Tudo isso afeta diretamente a qualidade de vida da população.

Portanto, percebe-se que o problema do trânsito em Araguaína é algo que foi construído ao longo de sua história, desde os primeiros moradores até os dias atuais. Assim, esse problema teve impulso na década de 60 do século XX com a construção da BR- 153, quando a cidade recebeu um grande número de imigrantes de várias regiões do país. As décadas de 70 e 80 desse mesmo século, também tiveram impactos significativos no desenvolvimento de Araguaína, pois foi o momento em que o país, como um todo, vinha passando por transformações no espaço urbano e no campo, fazendo com que a população rural deixasse o campo e passasse a morar na cidade. Araguaína não ficou de fora dessa transformação, sendo que nesse período a cidade teve um grande salto demográfico, a população urbana supera a rural e aí novos problemas começam a surgir, entre eles o trânsito que se tornou mais perigoso e violento, pois a cidade não acompanhou o ritmo dessas transformações.

Nesta pesquisa, mostramos através de dados estatísticos que o número de acidentes de trânsito em Araguaína teve aumento nos últimos anos, inclusive com vítimas fatais. Percebemos também que os principais fatores que contribuíram para a elevação dos números de acidente de trânsito em Araguaína foram: crescimento da população, aumento da frota de veículos, e o desrespeito às normas de trânsito, tais como: ingestão de bebidas alcoólicas, excesso de velocidade, falta de atenção, e a não obediência às sinalizações de trânsito. Além disso, podemos atribuir também à falta de planejamento no desenvolvimento da cidade ao longo do tempo, na qual o crescimento desordenado não levou em consideração as questões do trânsito, impactando diretamente na vida das pessoas que hoje sofrem com a falta de mobilidade urbana e a acentuada violência no trânsito.

Acreditamos que para a melhoria das condições do trânsito de Araguaína é necessário um processo complexo, visto que consiste em um problema estrutural, necessita de uma ação conjunta do poder público e da sociedade. O poder público tem que cumprir com o seu papel obedecendo às obrigações impostas pela legislação; a sociedade tem o dever de cobrá-las e a obrigação também de obedecer às normas advindas da legislação, pois isso é fundamental para manter a ordem pública, algo muito difícil de concretizar em Araguaína, pois se tratando de legislação de trânsito, as pessoas têm a cultura da não-obediência.

Portanto percebemos que o planejamento urbano, melhorias nas infraestruturas das vias, investimento em transporte público de qualidade, incentivo ao uso de bicicletas, disseminação da sinalização, fiscalização, implantação de uma política efetiva de educação para o trânsito e, sobretudo o respeito às normas de trânsito, são algumas das possíveis soluções para que tenhamos um trânsito mais harmonioso em Araguaína.

REFERÊNCIAS

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503 de 1997.

BRITO, A. M; BARROS, E. S.; SILVA, M. C. Efeitos da ocupação desordenada do solo às margens do córrego Neblina em Araguaína (TO). **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), Ano 03, nº 01, jan-jul, 2014. (p. 11- 21,).

DENATRAN, **Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação Dez/2011, 2012, 2013 e 2014**. Disponível em: < <http://www.denatran.gov.br/>> Acesso em 10 de Dezembro 2015.

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

FÉLIX, Tatiana. **Trânsito é uma das principais causas de morte de jovens**. (Blogue): Portal da Juventude, 2016. Disponível em < <http://www.pj.org.blog/transito-e-uma-das-principais-causas-de-morte-de-jovens/>> Acesso em 20 de Junho de 2016.

IBGE, **Censo Demográfico 1991, 2000 e 2010**. Disponível em: < http://www.ibge.gov.br/home/mapa_site/mapa_site.php#populacao>. Acesso em: 10 de Dezembro 2015.

PAULA, Patrícia de. **Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito**. Blog da Saúde, 2015. Disponível em < <http://blog.saude.gov.br/35535-brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-notransito.html>> Acesso em: 20 de Junho de 2016.

PENA, Rodolfo F. Alves. **Mobilidade urbana no Brasil**. Brasil Escola, 2013. Disponível em <<http://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>>. Acesso em: 11 de fevereiro de (2016).

PEREIRA, Aires José. **Leituras de Paisagem urbana: um estudo sobre Araguaína - TO**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2013. (Tese de doutorado).

SANTOS, Katiane da Silva; OLIVEIRA, D. A. P; FILHO, J.M. V. A problemática da (re) produção do espaço urbano de Araguaína-TO e suas relações com o processo migratório. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), Ano 02, n o 03, jul - dez, 2013. (p. 35-54).

SILVA, Werles Rodrigues. **Acidentes de trânsito em Araguaína, um problema de educação**. Araguaína: Universidade Federal do Tocantins, 2010. (TCC).

TOLENTINO, Nereide. **O que é trânsito**. Educação para o trânsito (Blogue): Curitiba-PR, 2006. Disponível em < <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=84>> Acesso em: 05 de Dezembro 2015.

Recebido para publicação em 17 de junho 2018

Aceito para publicação em 20 de julho de 2018