

TRÂNSITO URBANO EM CAETITÉ-BA: DINÂMICA E CONSTATAÇÕES NA AVENIDA WOQUINTON FERNANDES TEIXEIRA

URBAN TRAFFIC IN CAETITÉ-BA: DYNAMICS AND FINDINGS ON AVENIDA WOQUINTON FERNANDES TEIXEIRA

TRÁFICO URBANO EN CAETITÉ-BA: DINÁMICA Y HALLAZGOS SOBRE LA AVENIDA WOQUINTON FERNANDES TEIXEIRA

Geiziane Oliveira de Azevedo ¹
Junívio da Silva Pimentel ²

Manuscrito recebido em: 17 de novembro de 2022.

Aprovado em: 18 de setembro de 2023.

Publicado em: 20 de novembro de 2023.

Resumo

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), o trânsito brasileiro é o quarto mais violento do continente americano. Com números significativos de acidentes e cidadãos envolvidos, se fazem necessários debates e conscientização. O trânsito que não dispõe de sinalizações adequadas prejudica a comunicação entre condutores e vias, além de dificultar a proteção e prevenção de possíveis acidentes. Partindo dessa conjuntura, houve a necessidade de compreender a dinâmica do trânsito na cidade de Caetité, a partir da verificação da sinalização e segurança das vias. Esta pesquisa está fundamentada com referenciais bibliográficos como Ferraz et al (2012) acerca da sinalização, como também em referenciais documentais principalmente o Código de Trânsito Brasileiro, Departamento Nacional do Trânsito e a Lei Orgânica do Município. A análise da cidade de Caetité, a partir da pesquisa de campo e questionário lançado para os pedestres e condutores, permite apontar que a cidade encontra falhas em termos da sinalização de trânsito e mobilidade, identificou-se ainda que a Avenida Woqinton Fernandes Teixeira oferece riscos à segurança de condutores e pedestres.

Palavras-chaves: Caetité; Segurança Viária; Trânsito.

Abstract

According to the World Health Organization (WHO), Brazilian traffic is the fourth most violent in the American continent. With significant numbers of accidents and citizens involved, debates and awareness are needed. Traffic that does not have adequate signs impairs communication between drivers and roads, in addition to making it difficult to protect and prevent possible accidents. Based on this situation, there was a need to understand the dynamics of traffic in the city of Caetité, from the verification of signaling and road safety. This research is based on bibliographical references such as Ferraz et al (2012) about signaling, as well as documental references mainly the Brazilian

¹ Licenciada em Geografia pela Universidade do Estado da Bahia. Assistente da Alfabetização na Rede Municipal de Caetité.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4151-0704> Contato: juniviopimentel@yahoo.com.br

² Mestre em Ciências Geodésicas e Tecnologias da Geoinformação pela Universidade Federal de Pernambuco. Docente na Universidade do Estado da Bahia. Líder do Grupo de Estudos em Geoprocessamento.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8401-1409> Contato: geizeazevedo16@gmail.com

Traffic Code, National Department of Traffic and the Organic Law of County. The analysis of the city of Caetité, based on field research and a questionnaire launched for pedestrians and drivers, allows us to point out that the city has flaws in terms of traffic signs and mobility. the safety of drivers and pedestrians.

Keywords: Caetite; Road Safety; Traffic.

Resumen

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el tráfico brasileño es el cuarto más violento del continente americano. Con un número significativo de accidentes y ciudadanos involucrados, se necesitan debates y concienciación. El tráfico que no cuenta con la señalización adecuada perjudica la comunicación entre los conductores y las vías, además de dificultar la protección y prevención de posibles accidentes. Con base en esta situación, surgió la necesidad de comprender la dinámica del tráfico en la ciudad de Caetité, a partir de la verificación de la señalización y la seguridad vial. Esta investigación se basa en referencias bibliográficas como Ferraz et al (2012) sobre señalización, así como referencias documentales principalmente del Código de Tránsito Brasileño, Departamento Nacional de Tránsito y la Ley Orgánica del Municipio. El análisis de la ciudad de Caetité, basado en una investigación de campo y un cuestionario lanzado para peatones y conductores, permite señalar que la ciudad tiene fallas en cuanto a la señalización del tránsito y la seguridad de los conductores y peatones.

Palabras clave: Caetite; Carretera segura; Tráfico.

Introdução

O trânsito urbano é um dos itens de relevância para a qualidade e ordenamento do ambiente nas cidades, o trânsito com sinalizações adequadas serve de comunicação, visa a proteção e prevenção de possíveis infrações. É preciso refletir sobre as pessoas em seu dia a dia, onde é frequente o uso de suas vias, se são de fácil acesso e deslocamento com segurança (PINTO, 2013). As vias urbanas precisam ser espaços que ofereçam mobilidade e segurança viária. De acordo com dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil (Datasus, 2020), o Brasil demonstra um crescente número de acidente. E esse aumento vem desde a esfera nacional, estadual e municipal.

Um trânsito em condições seguras deve haver contribuições das vias, sinalizações, gestores, pedestres e condutores, utilizando-o de forma responsável, cooperando para evitar possíveis acidentes, muitas vezes fatais (HONORATO, 2009). Assim como ressalta Vilas Boas e Silva (2015, p. 119) “O trânsito é um espaço público e como tal, um direito do cidadão que deve utilizá-lo com segurança e, assim, paralelamente produzir segurança - um dever de todos”.

A partir dessas premissas e observações, surgiram questionamentos sobre a falta de estudos acerca do trânsito municipal de Caetité. Desta forma, desenvolvemos esta pesquisa em busca de analisar a sua mobilidade, segurança dos pedestres e condutores na cidade, para que possa servir de referência para projetos futuros, para melhoria e organização do trânsito.

As falhas na infraestrutura das vias geram conflitos entre condutores e pedestres e sem uma intervenção das políticas viárias esses problemas acabam se tornando frequentes. Nessa perspectiva, esse trabalho nos traz conhecimentos de que a via Woquinton Fernandes Teixeira, converge riscos de acidentes identificados em observações de campo pelas inadequações de sinalização, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e apontado pelos entrevistados.

Metodologia

Esse estudo de caso sobre o trânsito e mobilidade urbana de Caetité, se baseia numa pesquisa descritiva, focando na real situação da cidade. Com abordagem qualitativa, oriunda de informações documentais, pesquisas bibliográficas e quantitativas, com utilização de formulário online para reconhecer a percepção da população em relação ao trânsito da cidade.

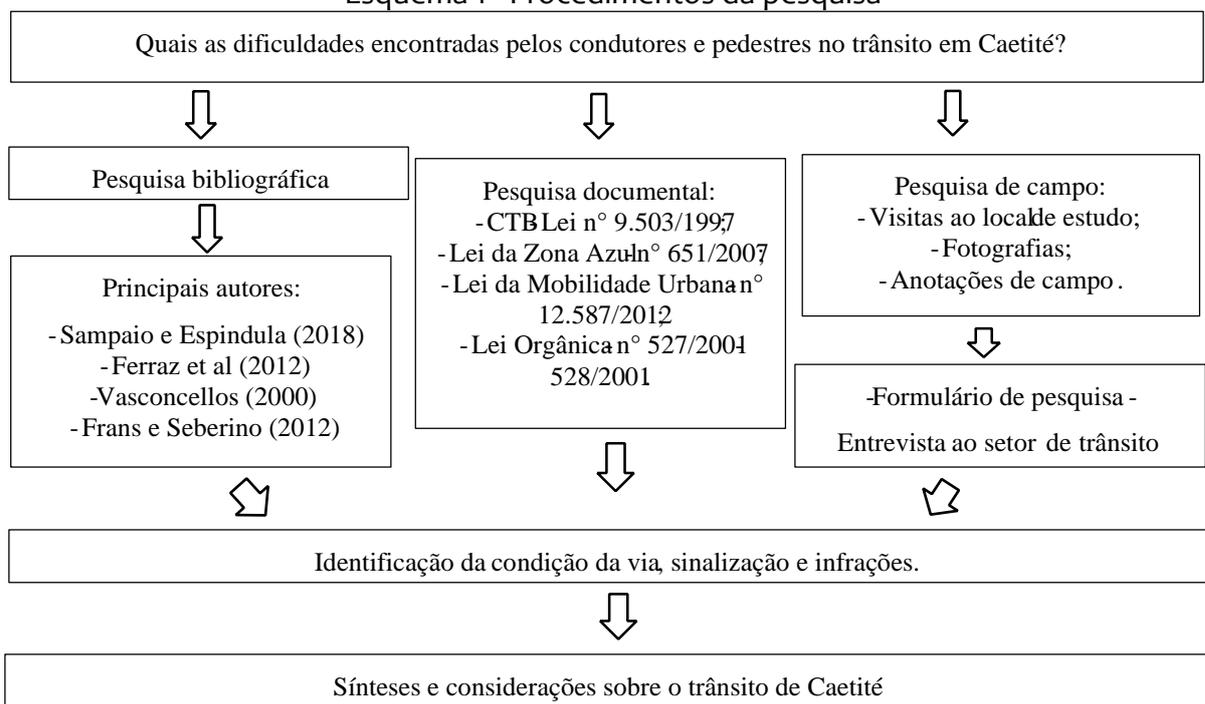
Foram realizadas pesquisas através de revisões bibliográficas e documentais, sites e órgãos de controles como, os sites do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), entre outros, para identificar os principais conceitos, normativas e tipos de ocorrências no Brasil.

A metodologia adotada é de natureza quantitativa e qualitativa, oriunda de informações documentais e acrescida de formulário, estruturado para que os pedestres e condutores de veículos do município, pudessem respondê-lo. O questionário foi organizado através da plataforma do Google Forms (link: <https://forms.gle/EWzzCEvM9KCir9j56>) e disponibilizado via redes sociais aos cidadãos residentes e frequentadores da cidade de Caetité, o qual contou com a participação de 180 pessoas. O questionário se dispôs de 20 questões, sendo 18 questões objetivas e 2 perguntas subjetivas, aplicado entre os dias 01 a 30 de setembro de 2021.

Foi realizada pesquisa de campo exploratória para analisar a situação da cidade em relação ao trânsito e as suas sinalizações verticais e horizontais. Selecionou o trecho viário da Avenida Woquiton Fernandes Teixeira, para verificação e análises, fundamentada em matérias veiculadas em sites como HR BAHIA (<https://www.hrba.com.br>), SUDOESTE BAHIA (<https://www.sudoestebahia.com>) e informações da Prefeitura Municipal de Caetité. Complementarmente, realizou-se entrevista com setor do Departamento de Trânsito do município de Caetité, no mês de outubro do ano de 2021, para a verificação das condições de trabalhos, ações e perspectivas do setor de trânsito.

Visitas técnicas ocorreram no trecho viário da cidade entre os meses de abril de 2020 a outubro de 2021 para verificação e análise. Foram feitos registros fotográficos da realidade do trânsito da cidade, para associá-los ao CTB, principalmente nas sinalização e mobilidade. O esquema 1 representa o resumo das atividades de pesquisa.

Esquema 1 - Procedimentos da pesquisa



- Diretrizes do Código Nacional de Trânsito: gestão e ordenamento

Para existir segurança viária, se faz necessário planejamento, conscientização e sinalização eficiente, pois esta está relacionada aos acidentes viários, Ferraz et al (2012, p.61) afirma:

Uma sinalização deficiente está diretamente associada à ocorrência de acidentes. Em especial, três aspectos são considerados críticos: falta de visibilidade das linhas de demarcação de borda, de separação de faixas e de parada obrigatório; ausência de elementos verticais refletivos demarcadores de curvas de pequeno raio, ilhas, obras, etc.; e inexistência de avisos prévios de mudanças nas características da via devido à presença de obras na pista, semáforos, cruzamentos com via preferencial, acidentes, incidentes, etc.

Como exemplo disso o Código de Trânsito Brasileiro traz artigos relevantes, que buscam a organização no trânsito, o artigo 6º expõe os principais objetivos do Código:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

- I - Estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- II - Fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997).

O Código relata exigências que competem aos municípios, em que as cidades precisam de planejamento para a movimentação do trânsito em condições seguras, além de extrair dados sobre ocorrências para que os órgãos competentes possam realizar mudanças a fim de melhorias. Assim como preconiza o artigo 24º:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição

- I - Cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;
- II - Planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário;
- IV - Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito e suas causas;
- V - Estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito;
- VI - executar a fiscalização de trânsito em vias terrestres, edificações de uso público e edificações privadas de uso coletivo, autuar e aplicar as medidas administrativas cabíveis e as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas neste Código, no exercício regular do poder de polícia de trânsito, notificando os infratores e arrecadando as multas que aplicar, exercendo iguais atribuições no âmbito de edificações privadas de uso coletivo, somente para infrações de uso de vagas reservadas em estacionamentos (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997).

O CTB traz sobre a importância das sinalizações nas vias para que o trânsito funcione em harmonia no seu Art. 80, “Sempre que necessário, será colocada ao longo da via, sinalização prevista neste Código e em legislação complementar, destinada a condutores e pedestres, vedada a utilização de qualquer outra” (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997). Sobre o estacionamento, parada ou carga/descarga:

Art. 48. Nas paradas, operações de carga ou descarga e nos estacionamentos, o veículo deverá ser posicionado no sentido do fluxo, paralelo ao bordo da pista de rolamento e junto à guia da calçada (meio-fio), admitidas as exceções devidamente sinalizadas.

§ 1º Nas vias providas de acostamento, os veículos parados, estacionados ou em operação de carga ou descarga deverão estar situados fora da pista de rolamento.

§ 2º O estacionamento dos veículos motorizados de duas rodas será feito em posição perpendicular à guia da calçada (meio-fio) e junto a ela, salvo quando houver sinalização que determine outra condição.

§ 3º O estacionamento dos veículos sem abandono do condutor poderá ser feito somente nos locais previstos neste Código ou naqueles regulamentados por sinalização específica (CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO, 1997).

Esses e outros artigos do Código de Trânsito Brasileiro (1997) são relevantes para o funcionamento do trânsito e ajuda na compreensão das problemáticas existentes nas vias do perímetro urbano da cidade.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2010) cerca de 1,25 milhões de pessoas morrem a cada ano em acidentes de trânsito, este fator é a principal causa de morte entre os jovens com idade entre 15 e 29 anos e cerca de 90% das mortes nas vias públicas. Metade das pessoas que morrem nas vias no mundo são usuários vulneráveis das vias: pedestres, ciclistas e motociclistas. Caso não haja ações, os acidentes de trânsito devem se tornar a sétima principal causa de mortes em 2030 (OMS, 2010).

O quadro 1 apresenta o número de óbitos por causas externas nos últimos 20 anos no Brasil, Bahia e Caetité. Percebe-se que o número de óbitos no Brasil e Bahia obteve crescimento, principalmente em 2017, mas em contrapartida o Município de Caetité apresentou um dos menores números de óbitos no mesmo ano, entretanto ano seguinte houve um aumento significativo.

Segundo Braga (1993), para o avanço e melhoria das condições de segurança viária, é necessária compreensão ampla e profunda do processo que leva ao acidente. Os fatores contribuintes para acidentes (NAING et al., 2007; BRASIL, 2006) geralmente são agrupados em: **fatores humanos**, relacionados ao comportamento e ações das pessoas; **fatores viárioambientais**, relacionados à via ou ao meio-ambiente no qual está inserida; **fatores**

veiculares, relacionados aos veículos seja seu desenho ou falha mecânica; **fatores institucionais**, relacionados às leis, modo de fiscalização e ao investimento em transporte e segurança; e **aspectos socioeconômicos** (SANTANTA, 2005).

Quadro 1 – Óbitos por causas externas.

Ano	Óbitos		
	Brasil	Bahia	Caetité
2000	118.397	6.324	15
2001	120.954	6.463	16
2002	126.550	7.222	12
2003	126.657	7.365	26
2004	127.470	7.523	14
2005	127.633	7.666	17
2006	128.388	8.406	20
2007	131.032	9.406	20
2008	135.936	10.630	12
2009	138.697	11.500	32
2010	143.256	12.184	30
2011	145.842	11.954	30
2012	152.013	13.254	26
2013	151.683	12.533	40
2014	156.942	13.009	32
2015	152.136	12.728	38
2016	155.861	13.693	32
2017	158.657	13.810	18
2018	150.814	13.015	30

Fonte: DATASUS, 2020.

Segundo Braga (1993), para o avanço e melhoria das condições de segurança viária, é necessária compreensão ampla e profunda do processo que leva ao acidente. Os fatores contribuintes para acidentes (NAING et al., 2007; BRASIL, 2006) geralmente são agrupados em: **fatores humanos**, relacionados ao comportamento e ações das pessoas; **fatores viárioambientais**, relacionados à via ou ao meio-ambiente no qual está inserida; **fatores veiculares**, relacionados aos veículos seja seu desenho ou falha mecânica; **fatores institucionais**, relacionados às leis, modo de fiscalização e ao investimento em transporte e segurança; e **aspectos socioeconômicos** (SANTANTA, 2005).

Os fatores acima são os principais responsáveis que induzem ocorrências no trânsito. Ainda em exemplo dos fatores contribuintes, tem-se o processo de urbanização e crescimento da cidade, com isso, a densidade demográfica aumenta, conseqüentemente eleva o número de veículos, o que contribui para o crescente número de ocorrências. Como explica Vasconcellos, alguns fatores que contribuem para o crescente número de acidentes são o acelerado processo de urbanização, que resultam no aumento populacional, padrão de ocupação desordenado do solo como também o aumento do número de veículos no trânsito, que trazem conseqüências negativas para a qualidade das pessoas que nas vias perpassam e sobre a qualidade das vias públicas das áreas urbanas (VASCONCELLOS, 2000).

Existem relações entre o homem e a cidade, quando a população se movimenta pelo espaço urbano, a fim de cumprir suas tarefas do dia a dia, passeio, trabalho, lazer, dentre outros, não necessariamente dentro de um veículo de quatro rodas, mas através de bicicleta, motocicleta e principalmente a pé. No entanto, existem falhas que prejudicam a mobilidade nesse espaço. Sampaio e Espindola (2018) mostram que o espaço urbano precisa de melhoria, mas não somente para favorecer os veículos.

Atualmente, quando o assunto sobre melhoria do espaço urbano é retratado, maioria das pessoas tendem a pensar em problemas que atrapalham o movimento dos carros dentro das cidades, por isso só visam vias mais largas, mais vagas para estacionamentos, todas as melhorias possíveis que favorecem os carros, pois é este o modal que estão acostumadas a utilizar. A mobilidade urbana retrata as formas de acesso de toda a população às diferentes alternativas de deslocamento, seja ela transporte por veículos automotores, bicicleta ou a pé. A circulação urbana pode ser definida como qualquer um desses deslocamentos, mas a prioridade em si é como as pessoas têm se deslocado a pé, se a cidades oferecem mais oportunidades e benefícios para aqueles que estão em um veículo motorizado ou para aqueles que estão caminhando ou de bicicleta (SAMPAIO ESPINDOLA, 2018, p. 02).

De acordo com Art. 2º da Lei 12587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) 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 (BRASIL, 2012). O Art. 4º, vem trazer, que:

Para os fins desta Lei, considera-se:

I-transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II-mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III-acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

Na Lei Orgânica do Município de Caetité, o artigo 7º afirma que compete ao município legislar sobre os assuntos dos interesses locais e, “XVI - Elaborar e executar o plano diretor de desenvolvimento integrado, com o objetivo de ordenar as funções sociais da cidade, e garantir o bem estar de seus habitantes (...)”, bem como “XXIV - Sinalizar as vias urbanas e as estradas municipais, bem como regulamentar e fiscalizar sua utilização; XXV - Fixar e sinalizar as zonas de silêncio e de trânsito e tráfego em condições especiais;” (LEI ORGÂNICA DE CAETITÉ, 1990). O poder público municipal deve gerir o ordenamento urbano, como ressalta o artigo 167º da Lei Orgânica: “Art. 167º - A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes” (LEI ORGÂNICA DE CAETITÉ, 1990).

Para isso, em 08 de setembro de 1999 o poder público municipal aprovou a Lei n. 26/1999 que cria o Departamento de Trânsito Municipal, assim disposto “Art. 1º - Fica criado o Departamento Municipal de Trânsito de Município de Caetité, com atividades vinculadas ao Conselho Estadual de Trânsito, conforme preconiza a lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que dispõe sobre o Código de Trânsito Brasileiro” (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAETITÉ, 1999). Em seu artigo 2º a Lei orienta que:

Art. 2º- O Departamento Municipal de Trânsito tem a seu cargo a adequação das atividades de competência Municipal, através dos seguintes serviços:

Coordenação educacional, na administração de esclarecimentos ao público das coisas de trânsito rodoviário, bem como nas escolas de primeiro 1º e 2º graus, públicas e particulares;

Coordenação, orientação e fiscalização de trânsito de veículos e de produtos; Registro e licenciamento de veículos de propulsão humana, dos ciclomotores e dos veículos de tração animal.

A fim de se adequar ao Código de Trânsito Brasileiro e com a necessidade de ordenamento do trânsito no município, se fez mais que necessário a criação do departamento de trânsito municipal. Após alguns anos, especificamente em 2007, o poder público municipal sanciona a lei Nº 651 de 23 de outubro, em que implanta o sistema de ocupação rotativa de vias e logradouros públicos – conhecido como Zona Azul. Nesse sentido, a lei consta que “Art. 2º - A ocupação de cada vaga componente do sistema de "Zona Azul" terá duração de até (02) duas horas contínuas para cada veículo”.

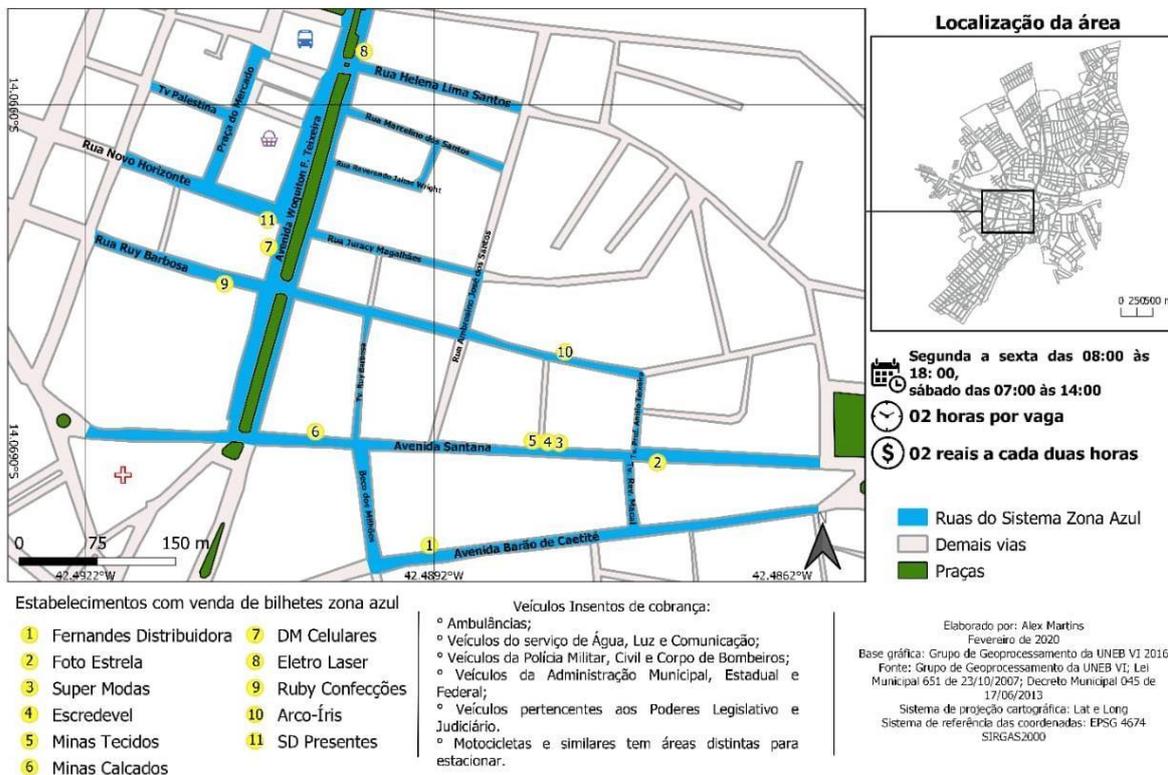
Assim, quando o usuário permanecer na mesma vaga por um período superior ao tempo estipulado por este artigo, este excesso será considerado como uma segunda opção, o qual não poderá ultrapassar 60 minutos. Ultrapassados o período de duração normal e o excesso, o usuário terá que se deslocar para outra vaga, para que se dê início a um novo processo de ocupação.

Dentro das áreas de implantação do sistema, foram criadas vagas exclusivas para motocicletas e similares, distintas das demais. A definição dos locais para implantação desse sistema é feita pelo poder público municipal.

O mapa 1 mostra a área de estacionamento da Zona Azul e localização na planta urbana de Caetité. Entre as ruas se encontram vias principais da cidade, como a Avenida Woquiton Fernandes Teixeira e vias próximas a feira livre. Sabe-se que esta e demais vias de implantação desse sistema são vias de movimentação de veículos, além de serem ruas comerciais.

Com a pandemia da COVID-19, entre os anos, 2020 e 2021, o qual as pessoas permaneceram em casa inicialmente para se proteger do vírus, o sistema de Zona Azul foi suspenso no município, deixando de exercer suas atividades. A suspensão se deu por meio do decreto nº 19, de 12 de janeiro de 2021, emitido pela Prefeitura Municipal de Caetité. A Prefeitura afirmou que a decisão foi em sensibilidade à crise vivida pela população e pelo comércio, ocasionando movimento fraco nas ruas da cidade desde o início da pandemia.

Mapa 1– Zoneamento dos estacionamentos rotativos – Zona Azul, Caetité – BA.



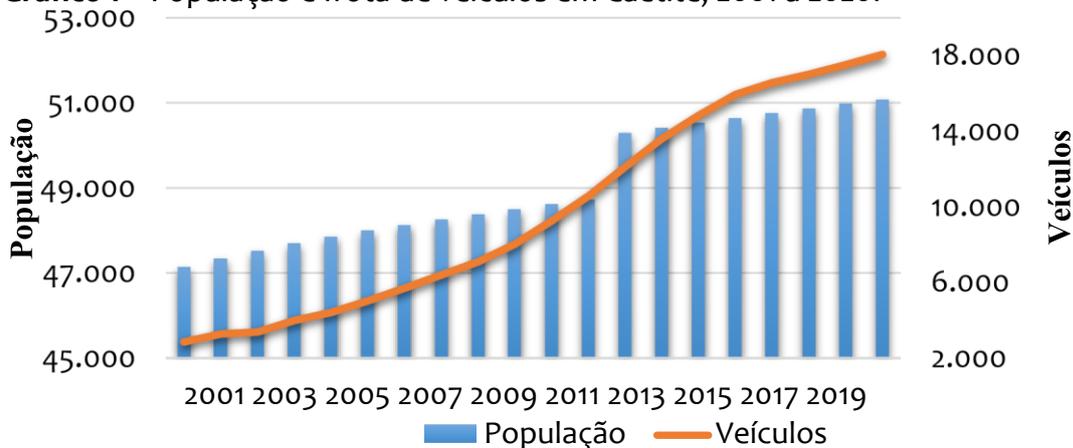
Fonte: Laboratório de Cartografia, UNEB campus VI.

Resultados e Discussão

- Ocorrências e constatações na Avenida Woquinton Fernandes Teixeira

Caetité é um município baiano, localizado a 645 quilômetros da capital Salvador, com a população de cerca de 51.081 habitantes, conforme a estimativa de 2020 do IBGE. A população urbana do Município de Caetité obteve crescimento ao longo do tempo com a instalação de empresas e oportunidades de emprego, dentre outras atividades urbanas nos seus setores de serviço e comércio, que acabaram atraindo trabalhadores para o meio urbano conseqüentemente, havendo adensamento populacional. Conforme gráfico 1, o número de veículos aumentou num ritmo maior do que o crescimento população entre os anos de 2001 a 2020.

Gráfico 1 – População e frota de veículos em Caetité, 2001 a 2020.



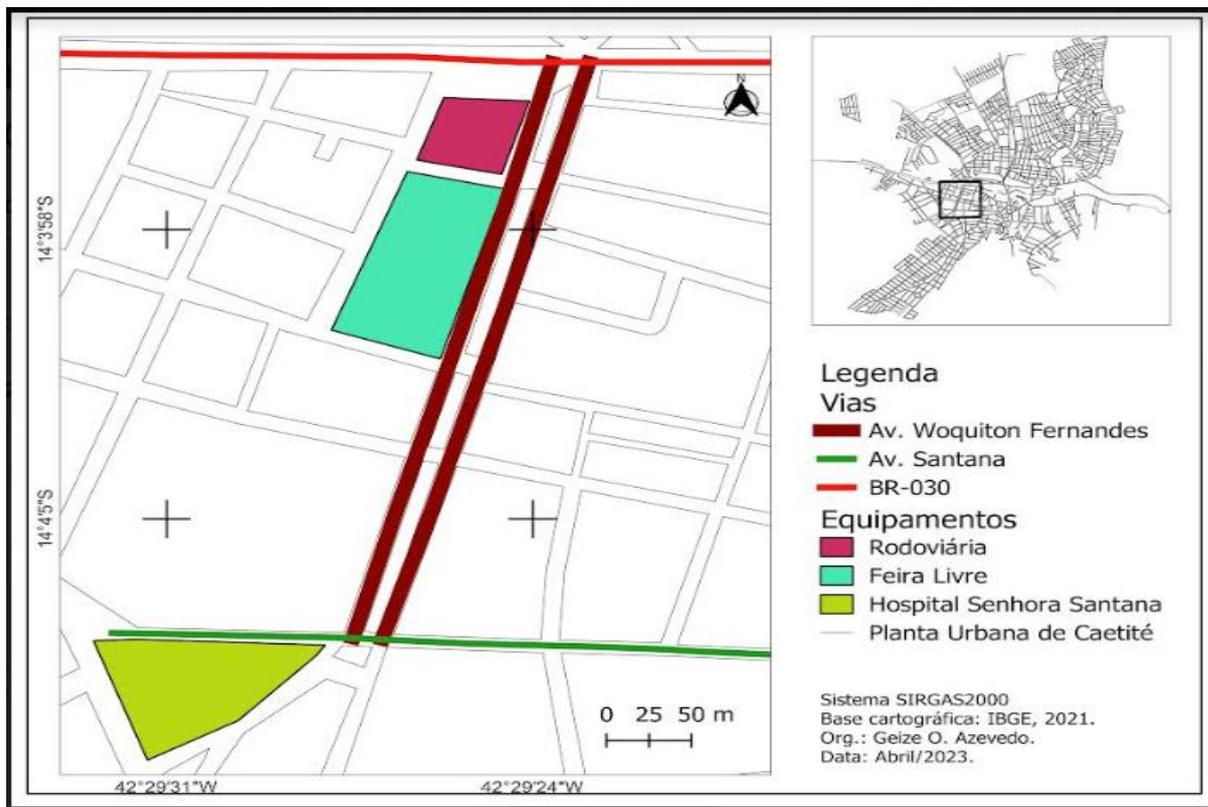
Fonte: IBGE e MINISTÉRIO DE INFRAESTRUTURA.

A cidade de Caetité vem enfrentando problemas no trânsito em termos das sinalizações e circulação em suas vias, comprometendo a segurança de pedestres e condutores de veículos. A presença das falhas na sinalização persiste no perímetro urbano, assim como a movimentação significativa de veículos e pedestres, fazendo com que a segurança de pedestres e condutores seja comprometida, como na Avenida Woquinton Fernandes Teixeira.

A avenida Woquinton (Figura 1) é uma das principais vias do perímetro urbano do município com duas pistas de rolagem separada pelo canteiro central, localizada no centro da cidade, próximo à praça do mercado, feira livre e rodoviária, onde é comum acontecer infrações e acidentes nesse trecho, pois o fluxo de veículos e de pessoas é intenso, principalmente nos dias de feira livre.

Ao observar o trânsito na cidade de Caetité, na Avenida Woquinton Fernandes Teixeira, nas imediações do mercado municipal, pode-se perceber infrações em relação a operação de carga e descarga, (fotografia 1). De acordo com o artigo 47 do Código de Trânsito Brasileiro, algumas vagas de estacionamento nas vias públicas são reservadas para a operação de carga e descarga- imobilização do veículo, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de animais ou carga, na forma disciplinada pelo órgão ou entidade responsável de trânsito, competente com circunscrição sobre a via.

Figura 1 – Localização da Avenida Woquiton Fernandes



Fonte: Laboratório de Cartografia, UNEB campus VI.

Portanto, ao estacionar nessas áreas de CARGA E DESCARGA, o condutor de veículo, necessariamente, deve estar executando o que está descrito na placa de identificação, caso contrário, soma-se multa na infração.

Art. 181. Estacionar o veículo: XVII – em desacordo com as condições regulamentadas especificamente pela sinalização (placa – Estacionamento Regulamentado): Infração – grave;
Penalidade – multa
Medida administrativa – remoção do veículo.

Ao observar a Avenida Woquinton Fernandes Teixeira, encontravam-se veículos e motocicletas estacionados. Como mostra a (fotografia 1), nota-se que não eram veículos que estavam carregando ou descarregando.

Fotografia 1 – Infração de carga e descarga, Av. Woqiton Fernandes Teixeira



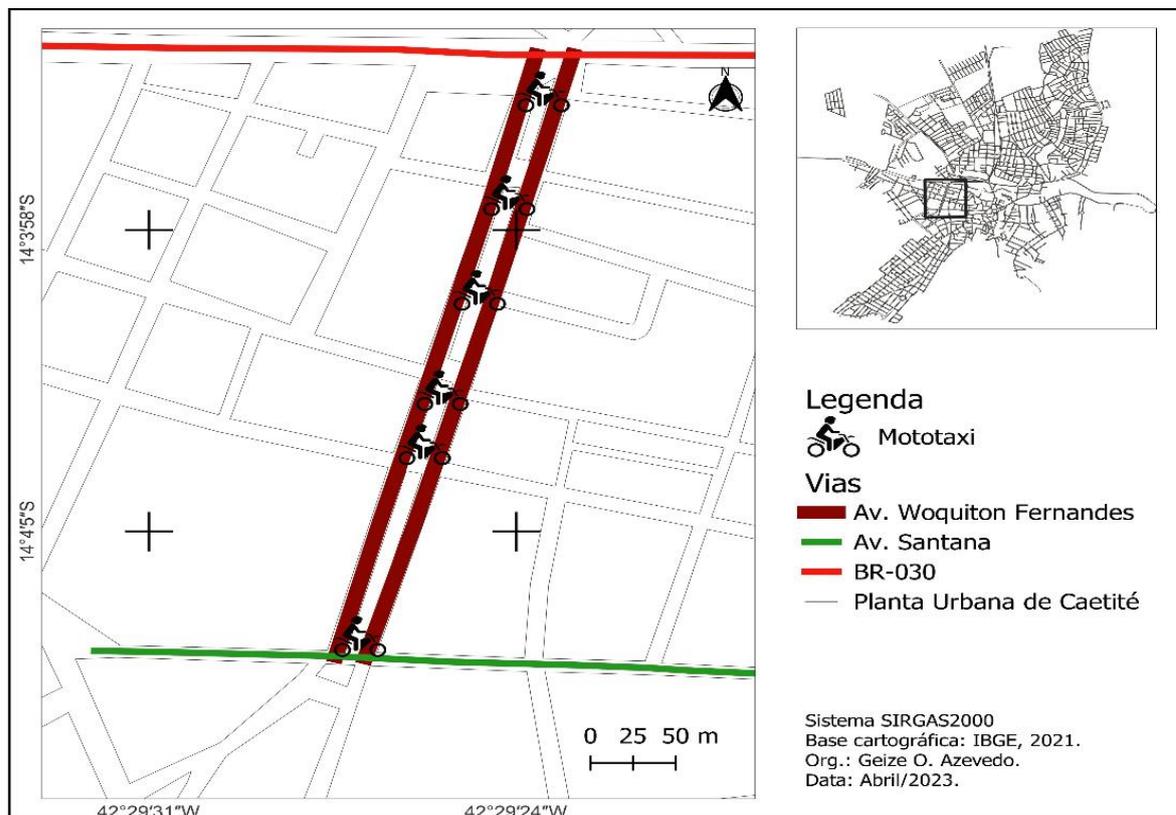
Fonte: Pesquisa de campo, março de 2021.

Ainda nesse trecho urbano, é comum infrações pela sua movimentação de veículos e pedestres, principalmente em dias de feira livre, mais precisamente nas sextas-feiras e sábados. Nesses dias pela manhã e início da tarde, há desorganização do trânsito na cidade, concentração de carros, pessoas e muitas vezes, condutores cometem infrações.

Devido a Woqiton Fernandes ser uma das principais vias de movimentação de pessoas, seja condutor ou pedestre, faz parte do centro comercial e da feira livre. Há seis pontos de moto-taxista distribuídos pela via que corrobora para a dinâmica de chegada e saída de pessoas pela cidade. A (figura 2) mostra a localização dos pontos de moto taxistas na AV. Woqiton Fernandes.

Verificamos que na Avenida Woqiton Fernandes Teixeira falta estrutura tanto na organização quanto na acessibilidade das calçadas laterais, que estão em contato com o comércio, apresentando, assim, limitações aos pedestres com necessidades especiais, pois não dispõem de rampas de acesso para determinados espaços, como supermercados, lojas e farmácias. As fotografias 2 e 3 mostram essa inadequação das calçadas.

Figura 2 – Av. Woquiton F. T. e Pontos de moto-taxistas



Fonte: Laboratório de Cartografia, UNEB campus VI.

Fotografia 2 e 3- calçadas com degraus inapropriados para pessoas com necessidades.



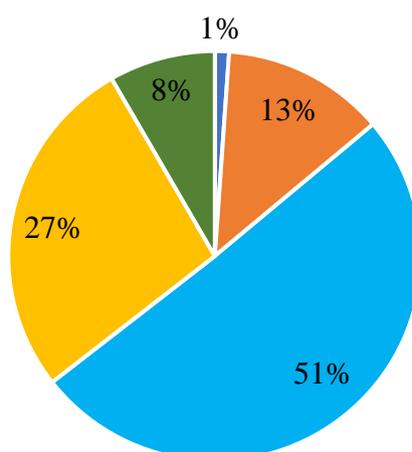
Fonte: Pesquisa de campo, outubro de 2021.

Elaboramos questionário de pesquisa através do Google Forms e divulgamos por meio das redes sociais, destinadas as pessoas que residem na cidade bem como às que a visitam. O referente questionário foi enviado no dia 01 de setembro de 2021 e deu-se encerramento no dia 30 de setembro, solicitando ajuda dos moradores/trabalhadores/visitantes de Caetité, a responder e a divulgar, com o objetivo de coletar dados e opiniões sobre o trânsito urbano do município. Após ser coletado 180 respostas e fazer análise destas, percebemos que os sujeitos demonstram insatisfações acerca das condições das vias, gestão e segurança no trânsito urbano do município.

Geralmente ao se locomover pela cidade, 42% dos entrevistados disseram ser pedestres e condutor, 33% apenas pedestre e 25% apenas condutores. Sobre as sinalizações de trânsito no perímetro urbano do município, a maioria do público afirmou ser ‘regular’, correspondendo 51%, outros disseram ‘ruim’ correspondendo a 23,3%, o restante ficou entre ‘péssimo’, ‘bom’ ou ‘ótimo’. Podemos perceber que a maioria está entre regular e ruim, o que mostra que as sinalizações no trânsito ainda precisam de melhorias.

Questionamos sobre as condições que se encontram as vias da cidade, o gráfico 2 revela que a maioria, revela ser ‘regular’, em seguida ‘ruim’ em terceiro ‘péssimo’.

Gráfico 2 – Condições das vias em Caetité-BA

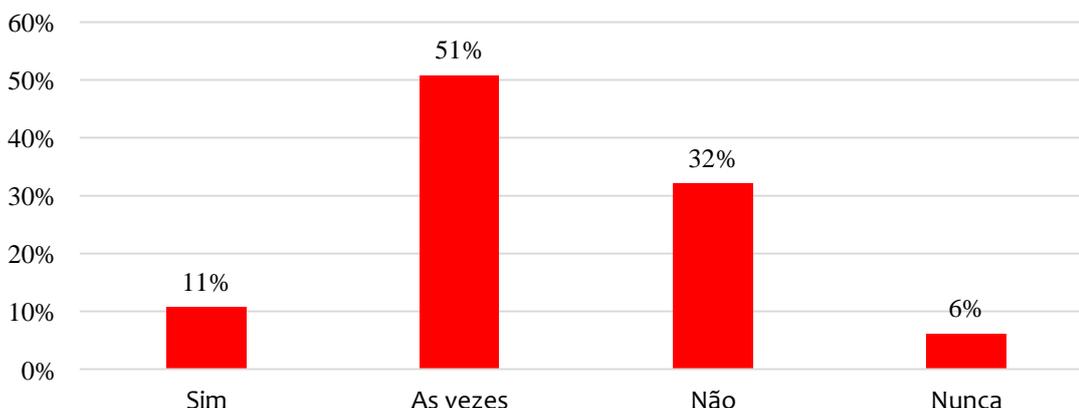


■ Ótimo ■ Bom ■ Regular ■ Ruim ■ Péssimo

Fonte: Pesquisa de campo, 2021.

Perguntamos a opinião dos entrevistados sobre a segurança das calçadas, se eles acreditam que estas poderiam ser consideradas seguras para circulação dos pedestres. Deles, apenas 11% disseram que sim, 32% disseram que não, outros detalhes no gráfico 3.

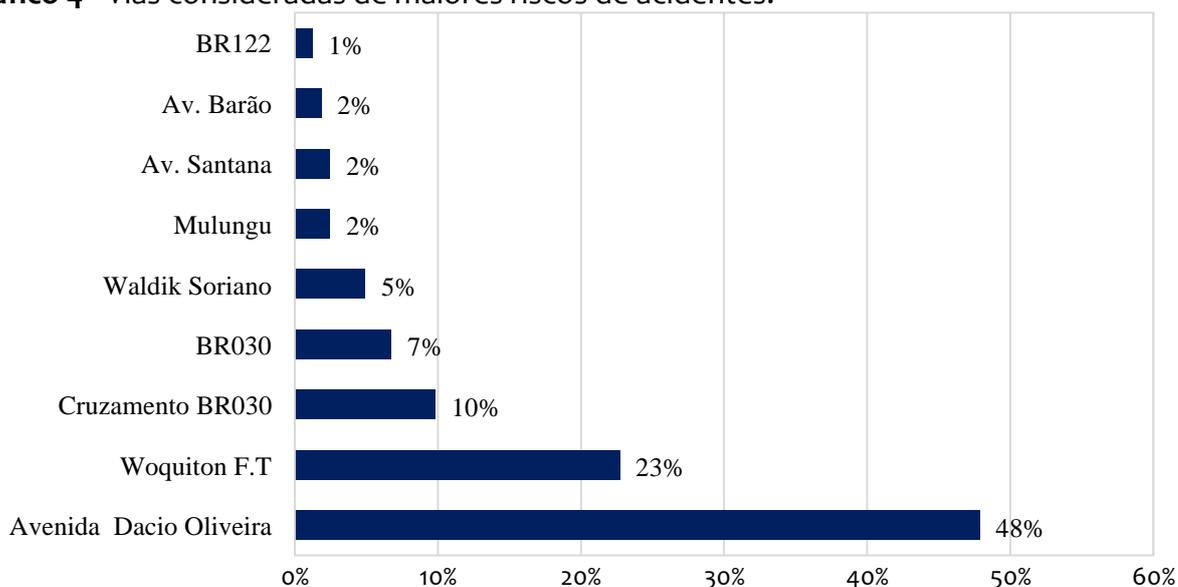
Gráfico 3 – Opinião do público sobre a segurança das calçadas da cidade



Fonte: Pesquisa de campo, 2021.

Perguntamos a opinião do público, sobre quais vias da cidade ofereciam maiores riscos de acidentes, 141 respostas foram coletadas, cerca de 48% consideraram a Avenida Dácio Oliveira, 23% citaram a Avenida Woquiton Fernandes Teixeira. Foram citadas também vias como a BR-030, Waldik Soriano, Mulungu, Av. Santana, Av. Barão, BR-122 dentre outras, veja o gráfico 4:

Gráfico 4 – Vias consideradas de maiores riscos de acidentes.



Fonte: Pesquisa de campo, 2021.

Quando referimos sobre opiniões para melhorias do trânsito da cidade, foram coletadas e selecionadas respostas como:

Quadro 2 – Sugestões para melhoria do trânsito na cidade de Caetité.

As pessoas no geral tivessem mais consciência e bom senso, os motociclistas deveriam transitar com mais responsabilidade, pois andaram sempre com muita velocidade por ex.: entregadores, motoboys, moto táxis etc. deveriam ter mais semáforos bem como mais faixas de pedestres, dentre outros.
Uma certa obrigatoriedade no respeito a sinalização, como também a reforma dessas, pois algumas se encontram defeituosas, e algumas vias precisam de mais adequação para transitar, pois oferece perigo constante.
Melhores sinalizações, semáforos adequados tanto para o pedestre quanto para os motoristas.
em todos os lugares da cidade, não apenas em alguns, mais respeito dos motoristas para com os pedestres, a implantação de ciclovias e calçadas mais adequadas que facilitem o acesso a cadeirantes e pessoas cegas em todos os locais da cidade...
Primeiro, zona azul urgentemente, educar a população, porque não adianta encher a cidade de placas se as pessoas muitas vezes as desconhecem ou não respeitam. E leis mais duras com relação a motoqueiros que infringem o tempo todo, causando a maioria dos acidentes.
Colocar mais placas de trânsito, pintar as faixas horizontais, distribuir uma cartilha para os motoristas, motociclistas e ciclistas. Fazer orientações de campo aos pedestres, condutores e motoristas mostrando o certo a se fazer, sem necessariamente punir. Melhorar a sinalização nas transversais da Feira e rodoviária e rotatórias das rodovias.
Dar mais poder aos guardas de trânsito e treinamento para todas as pessoas, sendo uma matéria fundamental na unidade escolar.
Colocar semáforos nas faixas de pedestres e fazer campanhas de conscientização do trânsito, reeducar os motoristas também, ser mais rígidos, em questão de multas na cidade.

Fonte: Pesquisa de campo, 2021

Entre elas haviam sugestões acerca das vias, sinalização, gestão, condutores e pedestres. Percebemos que, a maioria das sugestões, foram direcionadas a gestão pública e ao departamento de trânsito do município. Sabe-se que a gestão tem relevante participação para um trânsito seguro, acerca de atuações no setor, papel dos agentes de trânsito, campanhas de conscientização, exercendo atividades que ajudam no planejamento, fiscalização e organização.

Ampliando informações pertinentes ao tema, como descrito na metodologia desta pesquisa, realizou-se em novembro de 2021, entrevista com o diretor do Setor de trânsito do município. O Setor de Trânsito do município é estruturado pelos seguintes profissionais: diretor, gerente, assessor de gabinete, além de contar com 25 agentes, sendo estes, todos concursados.

Em entendimento à entrevista, o funcionário afirmou que o órgão está desorganizado tanto na infraestrutura logística, quanto na administração. Pretende-se contratar engenheiro de trânsito para verificar e fazer indicações para sua melhoria, sendo

elas: definir a sinalização horizontal e vertical; definir o sentido das vias (mão dupla, contramão etc.), além da criação de uma campanha educativa em parceria com a Secretaria de Educação sobre o trânsito para os habitantes da cidade.

Ao ser questionado sobre o treinamento dos agentes, o diretor disse que haverá disponibilidade de curso de treinamento para qualificação, buscando estruturação de pátio para melhor treinamento.

O diretor do setor relatou algumas pendências que o setor sofre atualmente. Segundo ele faltam veículos para os agentes transitarem pela cidade, além da limitação de instrumentos para realizarem notificações. Segundo o Departamento de Trânsito, a interação da população seria interessante, através das críticas, pontuando falhas no trabalho do órgão, sugerindo intervenções nas vias. O órgão estuda também, a possibilidade da implantação de Programa de Educação para o Trânsito, como tema transversal, na rede municipal de ensino.

Considerações finais

A cidade de Caetité vem enfrentando problemas no trânsito em termos das sinalizações e circulação em suas vias, comprometendo a segurança de pedestres e condutores de veículos. Com o passar dos anos, o número de veículos no município tem aumentado cada vez mais e a presença das falhas na sinalização ainda persiste no perímetro urbano.

Percebe-se um cenário preocupante, principalmente sem políticas adequadas para intervir no melhoramento das condições da via. Dessa forma, direcionar recursos que combatam acidentes e conscientizar a população sobre a importância dessas medidas é um desafio que ainda precisa ser alcançado.

Este artigo buscou apresentar e apontar adversidades e os principais problemas recorrentes no trecho viário da Avenida Woquinton Fernandes Teixeira no município de Caetité- BA. Fatores como o crescimento deste município ao longo das décadas, aumento de veículos, aliado ao planejamento estrutural, levou à conformação da cidade, bem como suas problemáticas e ocorrências em relação ao trânsito.

A avenida Woquinton Fernandes encontra-se no centro da cidade diariamente adensada de veículos e pessoas principalmente em determinados horários de pico, fazendo com que a segurança de pedestres e condutores sejam comprometidas.

A ênfase dada neste trabalho foi no âmbito da sinalização e condições das vias para mobilidade. Constatou-se através dos estudos realizados na pesquisa bibliográfica, documental e pesquisas de campo, que a cidade de Caetité, sofre com a falta de sinalização e organização do trânsito, como no caso da Avenida Woquinton Fernandes Teixeira.

O trabalho contou com a participação dos cidadãos da cidade, através do questionário aplicado em plataforma online, em que expuseram suas opiniões e queixas acerca das dificuldades encontradas ao transitarem por Caetité. Em complementariedade, houve entrevista com o Setor de Trânsito para compreensão de sua atuação.

Esse estudo sobre o trânsito em Caetité, é um dos pioneiros sobre a sinalização do e condições das vias em termos de mobilidade. Apesar de ser realizado em tempo pandêmico e das dificuldades enfrentadas na busca por informações e pesquisas de campo, saímos gratificados pela experiência única.

Referências

BRAGA, M. G. de C. A Percepção de motoristas e engenheiros de tráfego sobre a segurança em cruzamentos urbanos. **Transportes**, v.1, n.1, 1993. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/342>. Acesso em: 4 maio. 2021.

BRASIL. **Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: 2010.

DENATRAN, 2006. *CTB – Código de Trânsito Brasileiro: instituído pela Lei n 9.503, sw 23.09.97*

FERRAZ, A.C. P. C. F. **Segurança viária**. São Carlos: Suprema Gráfica e Editora: 2012.

HONORATO, C. M. **O Trânsito em condições seguras**. Campinas: Ed. Millennium, 2009.

NAING, C. et al. **Quais fatores e situações para falhas funcionais humanas?** Projeto nº 027763 - TRACE - D 5.2. Reino Unido, 2007.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – OMS. **Relatório Global de Segurança no Trânsito**. 2013. 2013. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/decadars/?p=1655>> Acesso em: 20 dez de 2021.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE. **Segurança no trânsito**. 2010. Disponível em:<<https://www.paho.org/pt/topicos/seguranca-no-trnsito> > acesso em 25 de outubro de 2021.

PIMENTEL, J. S.; MARTINS, A. O.; BARBOSA, G. K. S. S. Diagnóstico do zoneamento urbano do plano de desenvolvimento Municipal de Caetité-Bahia. In: OLIVEIRA, M. A. et al. (orgs.) **Escalas Geografias: tendências e múltiplos olhares**. Curitiba: Editora CRV, 2020.

SANTANNA, J. A. Acidentes de trânsito: Qual a responsabilidade da administração pública?, **Vitovius**, v.6, 2006. Disponível em:<[Http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.013/1671](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/06.013/1671)> Acesso em 10 janeiro de 2020.

PINTO, A. **Segurança Viária**. São Carlos: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3 Ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VILAS BÔAS. E; SILVA. M. Trânsito e segurança pública: impactos e consequências. **Revista humanidades**, v.4, n.2, 2015. Disponível em:
http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf acesso em 22 de out. de 2021.