

TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA: O FLUXO DE MOTOCICLETAS EM MOSSORÓ, RN¹

Annacintya Rodrigues de Souza

Graduada em Geografia – Campus Central/UERN

cintyards@gmail.com

Tereza Sandra Loiola Vasconcelos

Profa. Dra. Curso de Geografia - CAMEAM/UERN

terezavasconcelos@hotmail.com

Resumo

A compreensão dos fluxos nos centros urbanos perpassa o conhecimento proporcionado pela Geografia, haja vista que discussões acerca dos conceitos de espaço urbano, mobilidade, acessibilidade, dentre outros podem oferecer uma melhor análise crítica da realidade. É nesse caminhar que a pesquisa objetivou analisar a mobilidade urbana da cidade de Mossoró, no Estado do Rio Grande do Norte, com enfoque nos fluxos dos transportes conduzidos pelos motociclistas, entre os anos de 2010 a 2014. Para alcançar esse propósito, a pesquisa teve como objetivos específicos: compreender o espaço urbano de Mossoró, RN; identificar os bairros onde ocorreram maior incidências de trânsito, envolvendo motociclistas; e analisar a dinâmica socioespacial que contribuiu ao agravamento dos acidentes relacionados às motocicletas. O aporte teórico fundamentou-se, principalmente, em Santos (2006); Limonad (2002); Levy (2000); Nascimento (2010); Rocha (2005); Elias e Pequeno (2010) e Felipe (2010), além de termos nos aportado em documentos oficiais, tais como o Estatuto da Cidade (2001) e a Constituição Federal Brasileira (1988), onde estão estabelecidas as diretrizes gerais para a implementação da política urbana no Brasil, bem como o Plano Diretor que se tornou o instrumento responsável pela regulamentação do planejamento municipal. No decorrer do trabalho pretendemos entrelaçar as leituras ao real, trazendo aos leitores as problemáticas do espaço geográfico dessa porção potiguar envoltas à política de mobilidade, considerando os acidentes com os transportes (motocicletas).

Palavras-chave: Fluxos. Motociclistas. Mobilidade urbana. Mossoró, RN.

TRAFFIC AND URBAN MOBILITY: THE FLOW OF MOTORCYCLES IN MOSSORÓ, RIO GRANDE DO NORTE STATE

Abstract

Understanding the flows in urban centers permeates the knowledge provided by Geography, given that discussions about the concepts of urban space, mobility, accessibility, and others may offer a better critical analysis of the reality. It is in this walk that research aimed to analyze the urban mobility of the city of Natal, in the state of Rio Grande do Norte, with a focus on flows of transport conducted by motorcyclists, between the years 2010-2014. To achieve this purpose, the research has the following objectives: understand the urban area of Mossoró, Rio Grande Do Norte; identify neighborhoods where higher traffic incidences occur involving motorcyclists; and analyze the socio-spatial dynamics that contribute to increased motorcycle related traffic accidents. The theoretical framework was based on the

¹ O presente artigo relaciona-se ao Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) em Geografia, desenvolvido na Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN) e apresentado em 2014 no *Campus* Avançado Profa. Maria Elisa de Albuquerque Maia (CAMEAM) sob orientação da Professora Dr^a Tereza Sandra Loiola Vasconcelos. Agradecemos as contribuições proporcionadas pela Professora Dr^a Larissa da Silva Ferreira Alves e pelo Professor Me. Thiago Roniere Rebouças Tavares, integrantes da banca.

following works: Santos (2006); Limonad (2002); Levy (2000); Nascimento (2010); Rocha (2005); Elias and Pequeno (2010) and Felipe (2010), besides having contributed in official documents, such as the City Statute (2001) and the Brazilian Federal Constitution (1988), where they are established general guidelines for the implementation of urban policy in Brazil, as well as the Master Plan that became the instrument responsible for the regulation of municipal planning. In the following study, the intention is to understand the socio-spatial dynamics, interweaving reality with different studies and bringing to readers the problems of geographical space surrounding mobility policy, transport and accidents (motorcycles).

Keywords: Flow. Motocyclists. Urban mobility. Mossoró, RN.

1 Introdução

A carência de um planejamento urbano mais eficiente, que apresente melhorias consideráveis e atenda aos anseios da população local, contribui para um trânsito conturbado nas vias de maiores fluxos, ocasionando, por vezes, acidentes e trazendo consigo prejuízos, desde a danificação dos bens materiais às lesões físicas e psicológicas entre os agentes envolvidos, muitas de modo irreversível.

A partir do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) e da Constituição Federal Brasileira (1988) foram estabelecidas diretrizes gerais para a implementação da política urbana no Brasil, enquanto o Plano Diretor tornou-se o instrumento responsável pela regulamentação do planejamento municipal.

A compreensão dos fluxos nos centros urbanos perpassa o conhecimento proporcionado pela Geografia, haja vista que discussões acerca dos conceitos de espaço urbano, mobilidade, acessibilidade, dentre outros podem oferecer uma melhor análise crítica da realidade. É nesse caminhar que a pesquisa objetivou analisar a mobilidade urbana da cidade de Mossoró no Estado do Rio Grande do Norte (**figura 01**), entre os anos de 2010 a 2014, com enfoque nos fluxos dos transportes conduzidos pelos motociclistas. Para alcançar esse propósito, a pesquisa teve como objetivos específicos: compreender o espaço urbano de Mossoró, RN; identificar os bairros onde ocorreram maior incidências de trânsito envolvendo motociclistas; e analisar a dinâmica socioespacial que contribuiu ao agravamento dos acidentes de trânsitos relacionados às motocicletas.

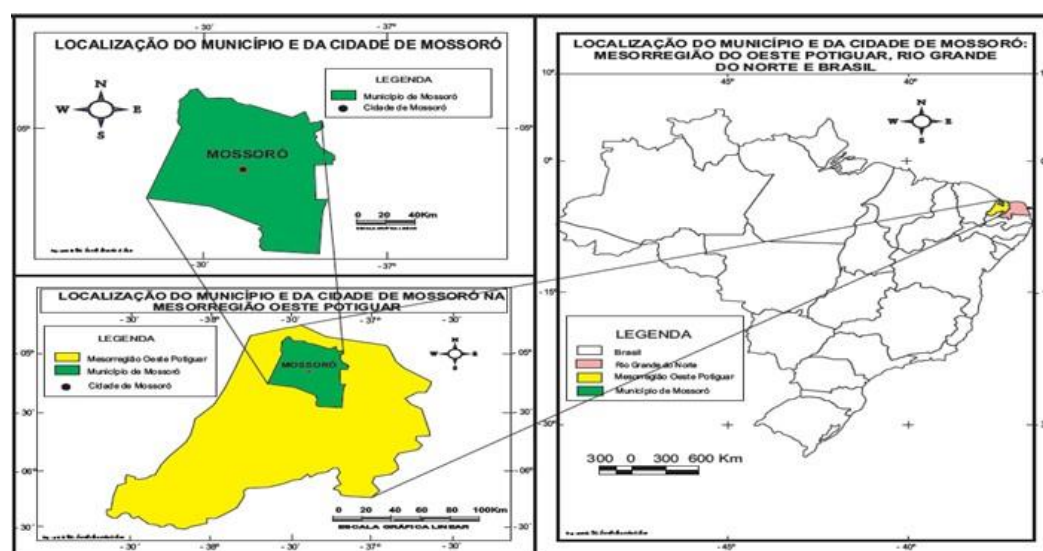


Figura 01: Localização de Mossoró, na Mesorregião Oeste Potiguar, Rio Grande do Norte.

Fonte: Everaldo Bernardino, 2014.

A escolha do recorte espacial justifica-se, dentre outros fatores, pelo destaque de algumas matérias jornalísticas (**figura 02**) que veiculam o expressivo crescimento da frota de motocicletas na cidade de Mossoró. A partir da necessidade de compreendermos essas questões no âmbito da ciência geográfica, pretendeu-se analisar o espaço urbano e a mobilidade, possibilitando identificar os pontos de maiores fluxos e as possíveis relações destes com os acidentes de trânsito, envolvendo motocicletas.



Figura 02: “Número de acidentes com motos em Mossoró e região segue liderando sinistros de trânsito”

Fonte: www.correiodatarde.com.br. Acesso: 28 mar. 2013.

A relevância do recorte temporal se conjuga com os dados sistematizados pelo último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2013), bem como as informações disponíveis pelos órgãos oficiais, possibilitando a partir destes um contraponto com a realidade.

No intuito de analisá-los, o aporte teórico fundamentou-se nas seguintes obras e conceitos: Santos (2006), compreendendo o espaço geográfico, enquanto sistema de objetos e ações, fixos e fluxos; Limonad (2002), abordando os fluxos na organização do espaço; Levy (2000) em “Os novos espaço da mobilidade”, considerando o conceito de mobilidade e suas interlocuções; Nascimento (2010), no que tange à mobilidade e acessibilidade, considerando as experiências e leituras da pesquisadora acerca da capital do estado potiguar: Natal; Rocha (2005), por abranger aspectos da expansão urbana de Mossoró, entre os anos de 1980 a 2004; Elias e Pequeno (2010) em “Mossoró: O novo espaço da produção globalizada e aprofundamentos das desigualdades socioespaciais” e Felipe (2010) contribuindo para compreendermos Mossoró na leitura da formação socioespacial do Rio Grande do Norte.

O levantamento bibliográfico, parte integrante do caminhar metodológico, foi acompanhado pelos trabalhos de campo. Nos trabalhos de campo relacionamos os dados sistematizados pelo Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), órgão que contribuiu significativamente com a disponibilidade dos seus arquivos, bem como também os dados estatísticos presentes no portal do IBGE, de acordo com o último censo sistematizado, em 2013. Vale destacar a importante colaboração do 2º Distrito de Polícia Rodoviária Estadual, através da disposição dos relatórios anuais, onde foi possível comparar o crescimento da frota de motocicletas e o aumento no índice de acidentes, contribuindo para um melhor entendimento dessas dinâmicas no espaço geográfico. Ademais, nessa etapa de trabalho, nos foi possível a realização dos registros fotográficos e as entrevistas, possibilitando identificar os pontos de maiores fluxos e os bairros com os maiores índices de acidentes, envolvendo motocicletas.

Quanto aos entrevistados, estes foram identificados ao longo do trabalho por iniciais no sentido de resguardá-los.

Desta feita, relacionamos os principais órgãos responsáveis pela fiscalização do trânsito em Mossoró: Secretaria de Gerenciamento do Trânsito (GETRAN), que atua nas áreas de competência municipal e o Departamento de Polícia Rodoviária Estadual (DPRE), que atua nas vias estaduais que passam pela cidade. No entanto, mesmo nas áreas municipais, um acidente com danos, vítimas lesionadas ou fatais, compete ao DPRE prestar serviços e fazer os registros dessas ocorrências. Este órgão trabalha com dados estatísticos elaborados pelo próprio Departamento, que foram concedidos para fins deste trabalho, por meio do relatório com dados de 2011 a 2013.

As questões que abriram caminhos para a investigação foram: Houve, de fato, um maior crescimento na frota de motocicletas em Mossoró, RN? Qual a relação entre as políticas de acessibilidade, os fluxos gerados pelo trânsito de motocicletas e o número de acidentes no espaço urbano?

Pretendemos que a leitura possibilite compreender as dinâmicas socioespaciais, entrelaçando as leituras ao real, trazendo aos leitores as problemáticas do espaço geográfico envoltas à política de mobilidade, aos transportes e acidentes.

2 O espaço urbano de Mossoró

O espaço urbano de Mossoró expandiu-se influenciado, especialmente, pelo crescimento econômico da região. Podemos destacar três importantes atividades econômicas que apresentaram crescimento, desde a década de 1980: o agronegócio da fruticultura tropical, principalmente melão e banana; a exploração do petróleo e do gás natural; e a extração e beneficiamento do sal (ELIAS; PEQUENO, 2010).

A extração de sal é a que ocorre há mais tempo, tendo passado por intensas mudanças nos processos produtivos, a partir dos comandos dos capitais externos, nacionais e multinacionais. O agronegócio da fruticultura e a exploração do petróleo estão entre as que se dinamizaram, principalmente pós década de 1990. Realizadas em Mossoró e na área sobre sua influência, destacam-se os seguintes municípios: Açú, Apodi, Patu, Umarizal, Baraúna, Ipanguaçu, São Rafael, Serra do Mel, Porto do Mangue, Areia Branca, Alto do Rodrigues, Felipe Guerra, Grossos, Governador Dix-Sept Rosado e Tibau² (ELIAS; PEQUENO, 2010).

Atualmente, Mossoró é a segunda cidade do estado do Rio Grande do Norte com cerca de 220 mil habitantes. Dista, aproximadamente, 200 km da capital (Natal) e, de acordo com o IBGE, possui uma área de influência com mais de 638 mil habitantes composta por quarenta municípios situados no respectivo estado (ELIAS; PEQUENO, 2010). A localização estratégica de Mossoró, situada entre duas metrópoles regionais: Recife (PE) e Fortaleza (CE), ligando os municípios do Oeste Potiguar com Natal (RN) destacou, ainda mais, sua posição geográfica, passando a ser referenciada como “cidade pólo”, haja vista o comércio e a prestação de serviços (ROCHA, 2005).

Nesse ínterim, as vias e os meios de transportes são considerados como importantes elementos que contribuíram para a expansão geográfica, por meio dos fluxos de mercadorias, pessoas e ideias, tornando-se variáveis consideráveis no processo de crescimento do espaço urbano. Rocha (2005, p.228) traz considerações relevantes, quanto à mobilidade ou a precariedade desta, em Mossoró:

² Segundo Elias e Pequeno (2010) aportados nos dados da Região de Influência das Cidades (REGIC).

Diante da carência do transporte coletivo, surgiram os mototáxis, uma média de 2.500 motos prestando serviço de transporte dos quais 1.200 credenciadas pelo Sindicato dos Mototaxistas – SINDIMOTO. A carência de ônibus é expressa pelo número de motos que a cidade possui. De acordo com o instituto técnico-científico de polícia de Mossoró ITEP, 63 pessoas morreram vítimas de acidentes de moto e 48 vítimas de carros, no ano de 2004.

Nesse sentido, o crescente número da frota de motos em Mossoró, entrelaça-se, em parte, à realidade apontada, em que a precariedade dos serviços de transporte, a necessidade de planejamento urbano mais adequado e, especialmente, a fragmentação socioespacial se despontam, frente a uma distinção entre classes sociais bastante evidenciadas em Mossoró (**figuras 03 e 04**).



Figuras 03 e 04: Residências na Rua Eng. Fábio Araújo – Nova Betânia, Mossoró, RN.

Fonte: Daniel Melo, 2014.

Na compreensão de Corrêa (2002, p.9), “o espaço urbano revela-se como fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas”. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais.

Esse conjunto de diferentes usos do solo é definido por Corrêa (2002) como centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, serviços e gestão, áreas industriais e áreas residenciais, áreas de lazer, entre outras. Compreendemos que o acesso aos mais diversos pontos do espaço urbano se dá de modo desigual e fragmentado. O deslocamento é posto, aqui, como ação fundamental para o acesso e o direito ao espaço na sua totalidade. Isso porque “[...] para o capital a cidade é mercado, local de produção e o lugar de deslocamento de homens e mercadorias” (FELIPE, 1980 *apud* ROCHA, 2005, p.11).

Considerando o aumento da frota e dos fluxos, os acidentes de trânsito são significativos, muitos destes com vítimas fatais. Na **figura 05** há uma comparação entre o crescimento da frota municipal de 2011 a 2014. Ainda que se destacasse o crescimento do automóvel em 1º lugar e a motocicleta em 2º, é necessário atentar para o crescimento das motonetas (3º posição), conhecidas como as “motos cinquentinhas”³.

³ Segundo dados do Ministério das Cidades (2013) as motonetas correspondem a 11% da frota em Mossoró, RN. Em relação aos demais meios de transportes, relacionam-se: automóveis (34,12%), motocicletas (37,35%), caminhonetes (7,35%), caminhões (3,90%), micro-ônibus (0,25%), ônibus (0,24%), utilitários (0,84%) e tratores (0,01%).

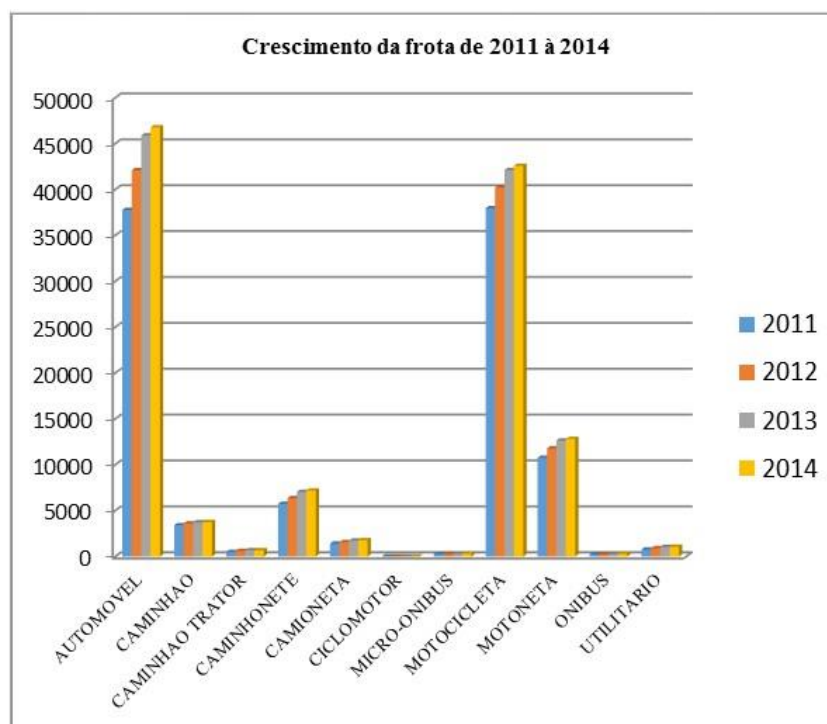


Figura 05: Crescimento da frota de veículos (2011-2014)

Fonte: Adaptado de DENATRAN, 2014 por Annacintya de Souza, 2014.

Disponível: <www.denatran.gov.br> Acesso em: 28 Jun. 2014.

Apontadas como uma das envolvidas nos casos de imprudência no trânsito, as motonetas ou motos abaixo de 100 cilindradas - as “cinquentinhas” -, vêm ganhando destaque nos índices de crescimento, não apenas como parte da frota, mas também como um dos desafios para os setores de fiscalização do trânsito. B. R. (representante do setor de engenharia do tráfego em Mossoró, RN) destaca que “[...] por não serem emplacadas, não há como quantificar sua participação efetiva na frota municipal e isso dificulta também a fiscalização” (Entrevista realizada por Annacintya de Souza, em 16 de Junho de 2014, Mossoró, RN).

Nessa mesma entrevista, o entrevistado dialogou acerca dos procedimentos de fiscalização, as principais dificuldades enfrentadas pelos agentes de trânsito e os projetos a serem desenvolvidos pela secretaria. Dentre as limitações identificadas, está o desconhecimento em parte da população acerca do código de trânsito e suas devidas regulamentações. A fiscalização das motos abaixo de cem cilindradas fica a cargo do município, mas não compete ao mesmo o emplacamento e sim ao Estado, por meio do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) que o realiza conjuntamente com o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). A ideia é fazer um convênio entre GETRAN e DETRAN para que tais veículos (motonetas) sejam emplacados. Segundo B. R. os registros de ocorrências quanto às motos são feitos, em geral, pela DPRE por estarem relacionados à significativas quantidades de acidentes com vítimas.

3 Os transportes, as motocicletas e os fluxos

O espaço é relacionado como um sistema de objetos, integrado por um sistema de ações imbuídas de artificialidade tendentes a fins estranhos ao lugar. Santos (2006) retrata as mudanças advindas dos processos de produção, que carregam consigo a concretude trazida pelas tecnologias e pela relação tempo-espaço, cada vez mais dinâmicos. Ainda nessa

perspectiva, Santos (2006, p.40) resalta os seguintes elementos intrínsecos ao espaço geográfico, destacando a importância dos fixos e fluxos:

Os elementos fixos e os fluxos, sendo eles: fixos, fixado em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações que atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor ao mesmo tempo em que, também se modificam.

Atualmente, os fixos são gradativamente mais artificiais e fixados ao solo, enquanto os fluxos são mais rápidos, amplos e diversos. Estes interagem, expressando a realidade geográfica e aparecem, aqui, como possibilidades para o entendimento da mobilidade e dos processos envolvidos, a partir dos fluxos dos transportes-motocicletas na construção da análise científica, por meio das observações do real.

Nesse contexto, podemos destacar a necessidade do trabalhador em deslocar-se, ou seja, mobilizar-se em busca da disponibilidade de vagas empregatícias não restritivas ao seu local de residência. Isso aumenta à medida que ocorrem os processos de expansão urbana, onde na contemporaneidade as cidades se tornam envolvidas à dinâmica do capital. Nesse sentido, Limonad (2002, p.154) nos chama atenção para que “As transformações recentes acompanhadas pela reengenharia industrial e modernização da agricultura contribuíram para aumentar a mobilidade setorial e espacial do trabalho e fragmentar a estrutura de classes com uma ampliação da margem da pobreza”. Mossoró insere-se, nessa realidade.

Segundo a REGIC e os estudos de Elias e Pequeno (2010), Mossoró é considerada cidade de porte médio, haja vista as influências no seu entorno geográfico, concentrando interesses da população residente nas cidades vizinhas, logo que sentem a necessidade de deslocarem-se para além do comércio, em busca dos serviços de hospitais, escolas, universidades e também por *shoppings* e eventos culturais, lugares de lazer e consumo.

Como um dos fatores para a expansão do setor terciário em Mossoró, seja no comércio especializado, seja nos serviços, ampliando sua área de influência e suas relações com as regiões metropolitanas, está o crescimento das atividades produtivas no seu entorno (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Em 1975, Mossoró passou a contar com seu primeiro Plano Diretor que teve como um dos desafios tratar das questões associadas ao crescimento desordenado e viabilizar alternativas para o desenvolvimento da cidade. Dentre as mudanças, elencamos a implantação das principais vias que hoje ligam os pontos de maior concentração dos serviços, como a criação do distrito industrial ao longo da BR 304 na direção Noroeste e outro induzido pela expansão de universidades, com a Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN) e a Universidade Federal do Semiárido (UFERSA). Destacamos que, entre as intervenções urbanísticas propostas, houve a implantação da alça de contorno da BR 304, diminuindo o fluxo regional que atravessava a área central (ELIAS e PEQUENO, 2010).

Considerando a política de mobilidade associada ao papel relevante na expansão da infraestrutura urbana, o crescimento urbano de Mossoró ocorreu paralelamente à expansão dos corredores de transportes. Tais políticas voltadas à mobilidade urbana possuem, para Elias e Pequeno (2010, p. 243), a seguinte importância: “Nas relações socioespaciais produzidas pelos sistemas de transporte, as políticas de planejamento da mobilidade visam atenuar os problemas referentes à acessibilidade, capacidade, transferência, confiabilidade e integração dos sistemas de transportes”.

Para analisar as desigualdades socioespaciais no processo de desenvolvimento das redes de infraestrutura e dos fluxos que viabilizam a política de mobilidade, principalmente nas áreas

urbanas, Ferreira, Morais e Pereira (2012) propuseram a “Geografia dos transportes”, associando a relevância dos estudos geográficos, nesse entendimento. Essa mobilidade envolve diferentes modos de transporte, multiplicidades de origens e destinos dos fluxos, bem como a variedade, quantidade e qualidade do tráfego relacionado ao atual crescimento urbano.

Segundo Lévy (2000), podemos definir mobilidade como a relação social ligada ao conjunto de modalidades, pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. A acessibilidade pode ser analisada através da mobilidade, considerando a oferta de transporte. Utilizando-se de outras realidades, Levy (2000, p.6) realiza a seguinte explanação para abordar a mobilidade relacionada aos transportes coletivos:

Uma pesquisa comparativa *MetroParis*, efetuada por *Vill Europe*, sobre Tóquio (Japão), Los Angeles (Estados Unidos) e Paris (França), mostra a vantagem oferecida pela densidade, neste aspecto. Duas vezes mais povoada que Los Angeles e quase três vezes mais que Paris, Tóquio mantém para mais de 80% da população residente da aglomeração (24 milhões de pessoas), uma acessibilidade, de menos de uma hora para uma vasta zona central, que reúne a maioria da população. Isto se tornou possível pela associação entre fortes desigualdades e a primazia dos transportes urbanos. Em Los Angeles somente o automóvel pode proporcionar uma boa acessibilidade.

Embora estas comparações tenham sido realizadas em metrópoles mundiais, buscamos compreender as necessidades criadas nos diferentes espaços do processo de urbanização em maior ou menor grau inseridas no aspecto da mobilidade.

No estado do Rio Grande, tendo como recorte espacial Mossoró, percebemos a falta de prioridade no setor de transporte público, principalmente no caso dos ônibus. Bairros como o “Abolição V” na zona Norte, o “Alto do Sumaré” ao Sul e o “*Vingt Rosado*” ao Leste, dispõem de poucas linhas de ônibus para dar acesso aos mais diferentes centros comerciais que estão cada vez menos centralizados. O *West Shopping*, por exemplo, foi estrategicamente instalado na zona Oeste da cidade, onde antes não despertava maiores interesses por parte da especulação imobiliária, mas que, posteriormente, tornou-se uma das áreas mais caras para se morar. É também uma área de difícil acesso aos moradores das periferias sociais que não disponibilizam transporte próprio⁴.

Uma das alternativas encontradas por grande parte da população mossoroense para sanar a necessidade de locomoção foi a aquisição do transporte individual. Por conta da dificuldade de locomover-se, entre a residência e o local de trabalho, o transporte motocicleta/motoneta tornou-se o mais difundido, entre a população por apresentar rapidez, praticidade e, principalmente, economia nos custos com a compra e manutenção do transporte.

4 A dinâmica socioespacial e os acidentes de trânsito

Durante as entrevistas realizadas com motociclistas no período de construção da pesquisa foram levantadas questões como: renda, moradia, profissão e os motivos para a escolha da moto. Outras questões foram abordadas, tais como os riscos de acidentes e a influência das políticas públicas de regulamentação do trânsito. Foram entrevistados 10 motociclistas, entre estes oito homens e duas mulheres. Sete possuíam renda de 2 a 3 salários mínimos⁵, três usavam a moto como fonte de renda, sendo estes dois mototaxistas e um

⁴ Os bairros citados acima podem ser visualizados na **figura 12**.

⁵ Levando-se em consideração que o salário mínimo no ano de 2014 era de R\$ 724,00 reais.

motoboy. A amostragem dos entrevistados, embora não permita uma maior análise da realidade, possibilita, decerto, aos leitores identificar algumas relações que envolvem às temáticas dos fluxos, mobilidades e acidentes de trânsito, envolvendo motociclistas no espaço urbano, tendo como recorte espacial Mossoró.

A moto é considerada pelos entrevistados um veículo perigoso, “por não haver segurança e o motoqueiro estar muito exposto, diferente do carro” (F., motoboy entrevistado por Annacintya de Souza, em 16 de junho de 2014, Mossoró, RN).

Quanto às questões sobre a administração pública, referente às políticas de mobilidade, três entrevistados consideraram que houve melhoria na fiscalização, a partir da criação da Gerência de Trânsito (GETRAN) em 2009, como órgão municipal e principal agente regulador do trânsito. Outros sete desacreditavam numa melhoria e consideraram as ações despercebidas, ineficientes, fracas, péssimas ou, até mesmo, inexistentes.

Outro fator apontado, durante as entrevistas foi a insatisfação, quanto ao conhecimento do restante da população sobre as normas de trânsito e uma das principais medidas sugeridas pelos entrevistados foi a “reeducação no trânsito” para minimizar os acidentes originados, em sua maioria, por imprudências, como mostram algumas das ações de negligência, por parte dos condutores (**figuras 06, 07 e 08**).



Figura 06: O motociclista ultrapassa pela direita do automóvel.

Fonte: Daniel Melo (2014). Mossoró, RN.



Figura 07: A placa de PARE e a faixa de pedestre Pedestre.



Figura 08: Colisão, entre moto e ônibus.

Fonte: Daniel Melo (2014). Mossoró, RN.

As imagens retratam a realidade do contexto urbano de Mossoró, com problemáticas que dificultam a fluidez no trânsito. Desse modo, são corriqueiros os relatos com vítimas que sofreram prejuízos materiais, lesões ou danos irreparáveis. Nos dados sistematizados pela **tabela 01**, é possível observar os registros envolvendo vítimas com lesões (L) e vítimas fatais (VF) causados pelos acidentes nos anos de 2012 e 2013.

ANO	Bicicleta		Veículo de carga		Carro		Ciclomotor		Motocicleta		Não informado		Propulsão animal		Pedestre	
	L	VF	L	VF	L	VF	L	VF	L	VF	L	VF	L	VF	L	VF
2012	13	00	02	00	83	06	106	01	346	06	01	00	02	00	14	00
2013	07	01	00	00	65	03	110	04	325	13	01	00	00	00	18	04

Tabela 01: Acidentes envolvendo vítimas fatais (VF) e vítimas com lesões (VL), 2012 e 2013.

Fonte: Adaptado por Annacintya de Souza (2014), a partir do relatório anual de acidentes de trânsito (2 DPRE 2014).

É importante destacar o número de vítimas lesionadas, quando o condutor é um motociclista, com 346 pessoas, em 2012 e 325 pessoas, em 2013. Esse número representa, de fato, o maior número de acidentes envolvendo motociclistas nos anos de 2012 e 2013. O condutor da moto desprotegido é exposto aos atritos em maior ou menor grau. Embora o automóvel seja ainda o transporte com maior envolvimento nos acidentes (**figura 09**), isso geralmente ocorre na colisão, entre carros e motos.

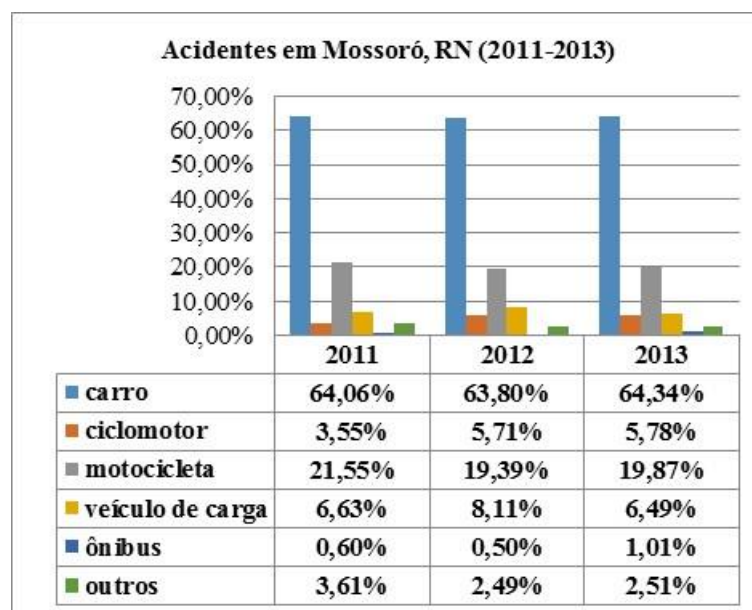
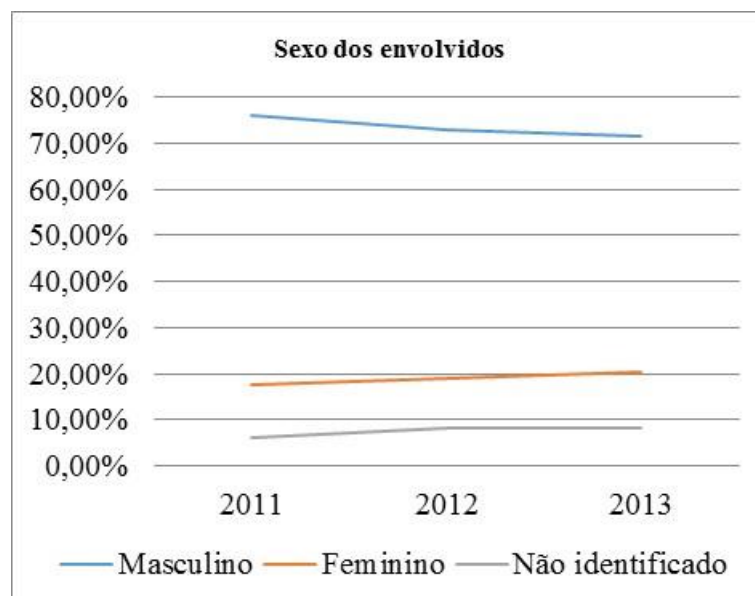


Figura 09: Acidentes em Mossoró, RN (2011-2013)

Fonte: Adaptado por Annacintya de Souza (2014), a partir do relatório anual de acidentes de trânsito (2DPRE 2014)

Quanto ao gênero, a **Figura 10** apresenta que o sexo masculino predomina entre os índices, apontando que os homens são os maiores alvos dos problemas no trânsito. Nota-se também um decréscimo da participação masculina, ao contrário do que ocorre com a população feminina envolvida.

**Figura 10:** Sexo dos envolvidos

Fonte: Adaptado por Annacintya de Souza (2014), a partir do relatório anual de acidentes de trânsito (2DPRE 2014).

Quanto aos horários de maior incidência, compreendem (**Tabela 02 e 03**):

Ano: 2012

Ord	HORÁRIO	Total	%
01	das 10:01 às 12:00	264	15,76
02	das 16:01 às 18:00	230	13,73
03	das 12:01 às 14:00	215	12,84
04	das 8:01 às 10:00	207	12,36
05	das 14:01 às 16:00	195	11,64
06	das 18:01 às 20:00	171	10,21
07	das 6:01 às 8:00	156	9,313
08	das 20:01 às 22:00	92	5,493
09	das 22:01 às 00:00	56	3,343
10	das 4:01 às 6:00	28	1,672
11	das 0,01 às 2:00	23	1,373
12	das 2:01 às 4:00	20	1,194
13	Hora Não Especificada	18	1,075
TOTAL GERAL		1675	100

Ano 2013

Ord	HORÁRIO	Total	%
01	das 10:01 às 12:00	252	15,7
02	das 16:01 às 18:00	219	13,64
03	das 12:01 às 14:00	219	13,64
04	das 8:01 às 10:00	191	11,9
05	das 14:01 às 16:00	182	11,34
06	das 18:01 às 20:00	170	10,59
07	das 6:01 às 8:00	128	7,975
08	das 20:01 às 22:00	92	5,732
09	das 22:01 às 00:00	52	3,24
10	das 4:01 às 6:00	34	2,118
11	das 0,01 às 2:00	26	1,62
12	das 2:01 às 4:00	24	1,495
13	Hora Não Especificada	16	0,997
TOTAL GERAL		1605	100

Tabelas 02 e 03: Horários de maior incidência (2012 e 2013)

Fonte: Adaptado por Annacintya de Souza (2014), a partir do relatório anual de acidentes de trânsito (2DPRE 2014)

Os horários de maior incidência estão entre as dez horas da manhã até o meio dia, tanto em 2012, quanto em 2013. Compreendemos que os deslocamentos motivados pela pausa do almoço, sejam dos trabalhadores, bem como dos estudantes, período este do dia que a população possui horário regulado, influencie em tais estatísticas. No mesmo relatório, concedido pela DPRE, foi feita a divisão por bairro, destacando os locais de maiores incidências (**Tabela 04 e 05**):

Ano: 2012

Ord	LOCAL	Tot al	%
01	Centro	444	26,51
02	Santo Antônio	230	13,73
03	Nova Betânia	172	10,27
04	Alto de São Manoel	88	5,254
05	Abolições	76	4,537
06	Bom Jardim	72	4,299
07	Doze Anos	65	3,881
08	Boa Vista	54	3,224
09	Alto da Conceição	52	3,104
10	Paredões/Barrocas	50	2,985
11	Aeroporto	43	2,567
12	Santa Delmira	23	1,373
13	Planalto Treze de Maio	22	1,313
14	Pres. Costa e Silva	21	1,254
15	Ulrick Graff/D. Jaime Câmara/Sumaré	21	1,254
16	Belo Horizonte	18	1,075
17	Vingt Rosado	11	0,657
18	Redenção/Integração	9	0,537
19	Alameda dos Cajueiros	5	0,299
20	Bom Jesus	5	0,299
21	Liberdade	4	0,239
22	Alto do Xerém	3	0,179

Ano 2013

Ord	LOCAL	Total	%
01	Centro	435	27,1
02	Santo Antônio	227	14,14
03	Nova Betânia	154	9,595
04	Alto de São Manoel	87	5,421
05	Abolições	69	4,299
06	Doze Anos	67	4,174
07	Boa Vista	62	3,863
08	Bom Jardim	61	3,801
09	Paredões/Barrocas	50	3,115
10	Alto da Conceição	42	2,617
11	Aeroporto	33	2,056
12	Santa Delmira	33	2,056
13	Belo Horizonte	23	1,433
14	Pres. Costa e Silva	21	1,308
15	Planalto Treze de Maio	19	1,184
16	Ulrick Graff/D. Jaime Câmara/Sumaré	14	0,872
17	Vingt Rosado	12	0,748
18	Liberdade	9	0,561
19	Bom Jesus	8	0,498
20	Redenção/Integração	3	0,187
21	Alameda dos Cajueiros	2	0,125
22	Alto do Xerém	1	0,062

Tabelas 04 e 05: Os bairros por incidência (2012 e 2013)

Fonte: Adaptado por Annacintya de Souza (2014), a partir do relatório anual de acidentes de trânsito (2DPRE 2014)

O centro comercial constitui-se como o bairro que concentra o maior número de incidências. Considerado como pontos de maior dinamicidade de mercadorias, pessoas e ideias, são onde observamos o intenso congestionamento de veículos e as colisões no tráfego. O bairro Santo Antônio, que ocupa a segunda posição, é caracterizado como uma extensão da zona central, principalmente na Avenida Rio Branco, umas das principais ruas de Mossoró, como também a Delfim Moreira composta por muitas lojas de automóveis e motocicletas, farmácias, oficinas, supermercados, escolas, entre outros. Na **figura 11** podemos visualizar a localização desses bairros:

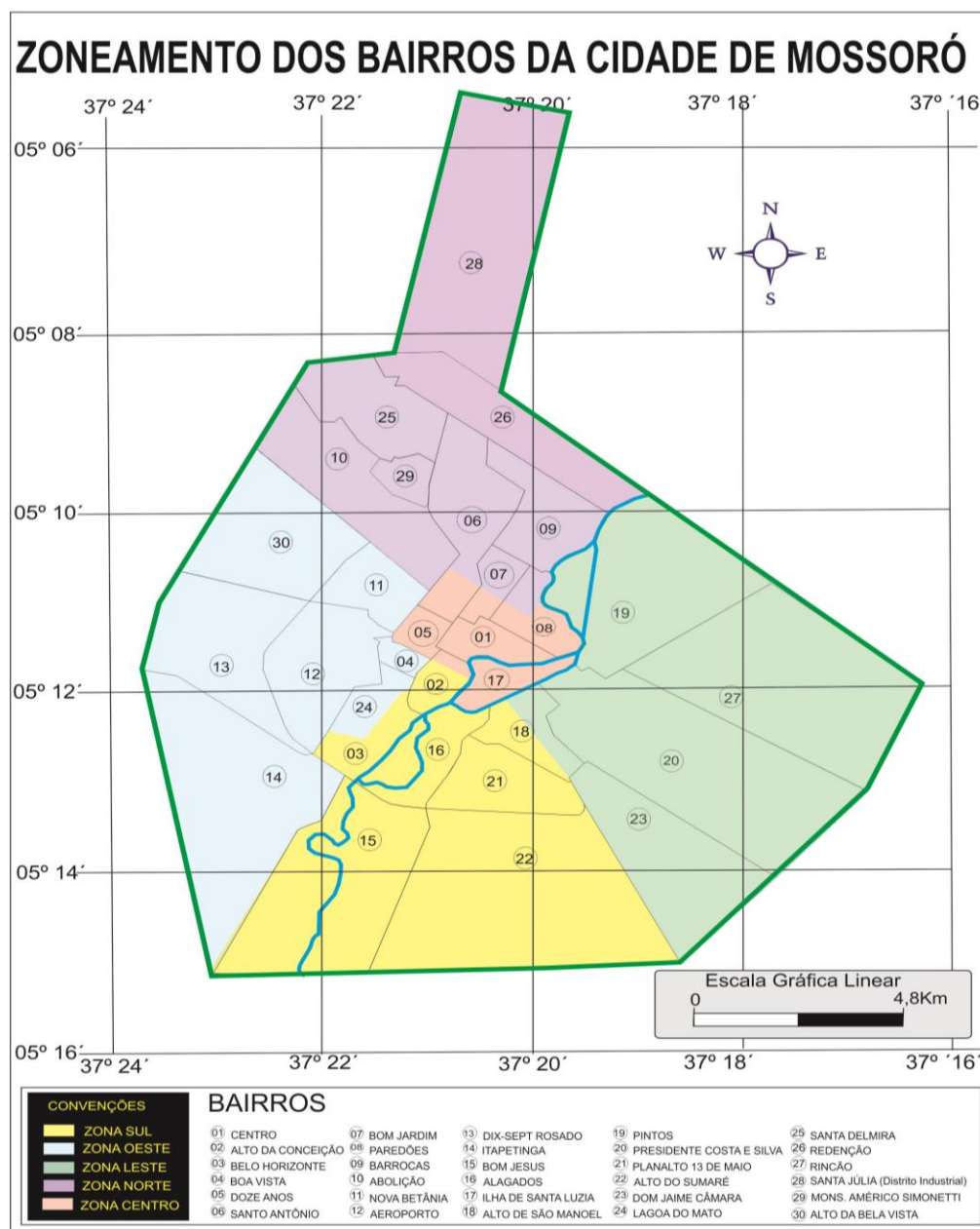


Figura 11: Zoneamento dos bairros da cidade de Mossoró, RN.

Fonte: Everaldo Bernardino, 2014.

A Avenida Rio Branco, conhecida como “corredor cultural” por conter as principais praças de eventos, esportes, alimentação, teatro e a Estação das Artes, liga os bairros de Mossoró de Norte a Sul, assim como a Avenida Alberto Maranhão, que corta o centro comercial da cidade (figura 12).

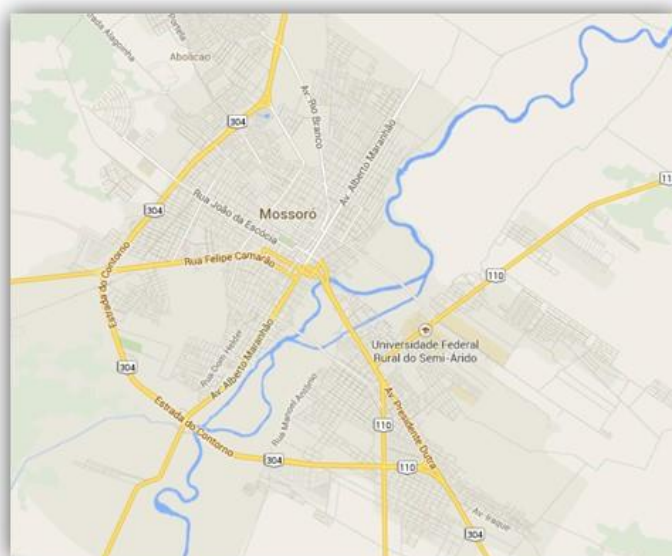


Figura 12: Mossoró foto via satélite

Fonte: Adaptado por Annacintya de Souza (2014) do *Google Maps* (2014). Disponível: <www.google.com/maps> Acesso: 27 jun. 2014.

Nos dados adquiridos para as análises não constam com exatidão os pontos de maiores fluxos, como cruzamentos ou locais exatos, apenas o número de ocorrências por bairros e ruas. Não podemos afirmar que os dados de acidentes estejam diretamente relacionados aos lugares de maiores fluxos, visto que estes podem ser bem sinalizados e acessíveis à população, mesmo que haja movimento intenso de transportes.

Diante do que foi analisado, ao longo da pesquisa, elencamos como os principais agravantes para os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas no espaço urbano de Mossoró, RN: a falta de sinalização adequada, a deficiência de uma fiscalização efetiva, o desconhecimento acerca das leis de trânsito, alta velocidade, condutores alcoolizados, vias com infraestruturas precárias e, principalmente, a necessidade do planejamento urbano que priorize o transporte coletivo.

5 Considerações finais

A política de mobilidade urbana na cidade de Mossoró está voltada para o transporte particular, priorizando cada vez mais a circulação de automóveis, em detrimento da política de transporte público. As condições das vias não são adequadas para dar suporte ao transporte não motorizado, desta forma o trânsito torna-se um dos problemas urbanos com os acidentes, provocando danos materiais e imateriais.

A “Geografia dos Transportes” tem grande importância nos estudos sobre a organização do espaço urbano, auxiliando na compreensão das redes de transportes e dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Desse modo, uma visão mais crítica ajudará a compreender as desigualdades socioespaciais e a propor uma mobilidade mais inclusiva.

Na política de planejamento e gestão urbana o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor contêm diretrizes para o espaço urbano, mas, na prática, tais documentos ainda não viabilizaram as políticas públicas propostas por eles mesmos. Isso está entrelaçado, de certo modo, ao “jogo” de interesses da política local, que, associada aos empresários do setor imobiliário, trabalha em prol dos interesses individuais em contraposição dos interesses coletivos. Sendo assim, as

idades permanecem com sérios problemas sociais, como: falta de moradia, violência, ocupação de áreas irregulares, deficiências no transporte público, dentre outros.

Os dados estatísticos disponibilizados pelos órgãos municipais e estaduais, responsáveis pela fiscalização do trânsito apresentam características de um espaço urbano sem planejamento adequado para dispor de uma política de mobilidade eficiente e eficaz para a população. As principais vítimas do trânsito, em detrimento do fluxo cada vez mais intenso, são os condutores motociclistas. Sem desconsiderar a imprudência de parte dos condutores e a responsabilidade que lhes cabe, não podemos deixar de destacar a ausência de prioridade nos projetos de mobilidade urbana.

6 Referências bibliográficas

BRASIL. Ministério das Cidades. **Curso de gestão integrada da mobilidade urbana.**

Brasília: Ministério das Cidades, 2006. Disponível:

<<http://www.ministeriodascidades.gov.br>> Acesso: 28 jun. 2014.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano Diretor de Mossoró.** Do sistema viário de transportes e mobilidade, Mossoró/RN, LEI COMPLEMENTAR N.º 012/2006. Disponível:

<<http://www.ministeriodascidades.gov.br>> Acesso: 28 jun. 2014.

BRASIL. Lei nº 10.257. **Estatuto da Cidade e legislação correlata.** Brasília: Senado Federal, 2001.
CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano.** 4ª ed. São Paulo: Editora Ática, 2002.

ELIAS, D; PEQUENO, R. Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamentos das desigualdades socioespaciais. In: SPÓSITO, M. E. B.; ELIAS, D. ; SOARES, B. R. (Orgs.) **Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional:** Passo Fundo e Mossoró. São Paulo: Expressão Popular, 2010. p.103-283.

FELIPE, J. L. A. **Rio Grande do Norte:** uma leitura geográfica. Natal: EDUFRN, 2010.

FERREIRA, W. R; MORAIS, S. D. Q; PEREIRA, L. A. G. A geografia dos transportes na organização do espaço. **Caminhos da Geografia.** Uberlândia, v.13, n.42, p.240-257, 2012.

LEVY, J. Os novos espaços da mobilidade. Artigo publicado com o título original de Les Nouveaux Espaces de La Mobilité, em Bonnet, M. e Desjeux, D. **Les Territoires de La Mobilité.** Tradução: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.

LIMONAD, E. Urbanização e Organização do Espaço na Era dos Fluxos. In: SANTOS, M.;

BECKER, K. B. **Território territórios:** ensaios sobre o ordenamento territorial. 3. ed. Rio de Janeiro, 2006.

NASCIMENTO, G. F. **Território usado e transporte coletivo:** mobilidade e acessibilidade no Bairro Lagoa Azul. Dissertação (Mestrado em Geografia) Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes. Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. Natal, 2010.

ROCHA, A. P. B. **A expansão urbana de Mossoró (período de 1980 a 2004).** Natal: EDUFRN, 2005.

SANTOS, M. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4 ed. São Paulo: EDUSP, 2006.