

**ACIDENTE DE TRÂNSITO: UM RECORTE DO OESTE BAIANO<sup>1</sup>****TRAFFIC ACCIDENT: A CUTOUT IN BAHIA'S WEST***Cleber Montanholi de Sena<sup>2</sup>**Marlene Alves da Silva<sup>3</sup>**Leonardo Augusto Couto Finelli<sup>4</sup>***RESUMO**

A violência no trânsito, caracterizada pelos acidentes de trânsito, têm sido uma preocupação mundial. Conforme dados da ONU e OMS que convocaram todos os países signatários para um esforço mundial em prol da redução dos acidentes de trânsito, no Brasil se estabeleceu a década de 2011-2020 como a Década de Ação para Segurança Viária. Este estudo objetivou caracterizar de forma descritiva os acidentes de trânsito ocorrido em dez meses do ano de 2014 na região oeste da Bahia. Trata-se de dados documentais fornecidos pelo Batalhão da Polícia Militar da cidade de Barreiras. Ocorreram 933 acidentes de trânsito, sendo que a maioria foi colisão, seguido de choque e abalroamento. Do total dos casos, 192 com vítimas. Os condutores, na maioria do sexo masculino. Conclui-se com esses dados uma real necessidade dos serviços públicos e demais atores da área desenvolver ações que reduzam os acidentes de trânsito e melhorem a segurança viária.

**Palavras-Chave:** Acidente de trânsito. Cidadania. Segurança viária.

**ABSTRACT**

Violence in traffic, characterized by traffic accidents have been a global concern. As UN and WHO data called all signatory countries for a global effort for the reduction of traffic accidents in Brazil settled the decade of 2011-2020 as the Decade of Action for Road Safety. This study aimed to characterize descriptively traffic accidents occurred in ten months of 2014 in western Bahia. This is documentary evidence provided by the Military Police of the city of Barreiras. There were 933 traffic accidents, most of which was collision, followed by shock and collision. Of the total cases, 192 with victims. The drivers, mostly male. It is concluded from these data a real need for public services and other actors in the area to develop actions to reduce traffic accidents and improve road safety.

**Keywords:** Traffic accident. Citizenship. Road safety.

**INTRODUÇÃO**

A necessidade do ser humano de deslocar-se de um lugar para o outro e transportar objetos, animais e produtos em geral surgiu concomitantemente aos primeiros registros de sua existência. No entanto, um fator determinante para a evolução do trânsito para os dias atuais foi a invenção da

<sup>1</sup> Artigo apresentado como Trabalho de Conclusão do Curso de Especialização em Psicologia do Trânsito da UNIGRAD de Vitória da Conquista.

<sup>2</sup> Especialista em Psicologia do Trânsito (UNIGRAD), graduação em Psicologia.

<sup>3</sup> Doutora em Psicologia (USF), graduação em psicologia. Coordenadora do curso de Especialização em Psicologia do Trânsito da UNIGRAD.

<sup>4</sup> Doutor em Ciências da Educação (UEP), Mestre em Psicologia (USF), Graduado em Psicologia (UFMG), Graduado em Pedagogia (FETAC), Professor adjunto das Faculdades Integradas do Norte de Minas – FUNORTE, E-mail: <finellipsi@gmail.com>

roda que permitiu que se fizesse cada vez menos esforço físico, criando novos veículos para a locomoção e o transporte, transformando simples caminhos em estradas (MENDES, 2011).

Dessa forma para a organização da sociedade surgiram às leis de trânsito sendo a última delas publicada, Código de Trânsito Brasileiro – CTB, que em seu artigo 1º, inciso 1º, nos dá a definição de trânsito: “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.”

Devido a sua problemática e complexidade, o tema trânsito tem sido objeto de estudo e discussão no mundo nos derradeiros 50 anos devido ao seu expressivo crescimento na maior parte dos países, o que em grande parte aconteceu de maneira desordenada devido o aumento do fluxo de veículos e a incapacidade de absorção desse fluxo pelas suas vias de locomoção. Ademais, em relação ao humano faltam pesquisas, no Brasil ainda pouco se conhece sobre o comportamento do motorista, do pedestre, assim como, das condições de vias e veículos, dos custos humanos e ambientais causados pelos veículos motorizados e das consequências traumáticas deixadas pelos acidentes de trânsito, devido às fontes de informações não serem uniformizadas em sua coleta de dados (MARIN; QUEIROZ, 2000; SILVA, 2009).

Nesse sentido, nas últimas décadas, tem ocorrido um crescimento notável das pesquisas científicas a respeito do fenômeno trânsito no mundo com o intuito de promover melhorias na segurança viária. No Brasil é evidente uma vontade política em melhorar o quadro nacional e reduzir as taxas de acidentes, tomam-se como exemplo as adaptações do CTB desde 1997, com as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, órgão regulador no trânsito, campanhas do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN e os esforços das forças policiais em fiscalizar as vias de trânsito, palavra essa que muitas vezes vem acompanhada de outros significantes, e entre eles, tem-se debruçado constantemente sobre a problemática dos acidentes. Nesse direcionamento, fica a indagação: será que uma dimensão mais aproximada, realista e regional dos eventos dessa natureza, poderá oferecer um melhor direcionamento para reflexões e ações mais pontuais de acordo com as suas necessidades locais? Trabalhos com essa natureza pontual podem ser eficientes em levantar dados relevantes que levem a informações, sobre o trânsito de uma localidade, que ficam ocultas e muitas vezes passam despercebidas aos olhos da maioria das pessoas?

Essas inquietações motivaram o presente artigo que se propôs a fazer um levantamento dos acidentes de trânsito no município de Barreiras – BA e mais especificamente descrever os tipos de acidentes de trânsito, os tipos de veículos envolvidos, discriminar as ocorrências com vítimas das sem vítima correlacionando esses dados com o tipo de veículo envolvido, bem como analisar o gênero e a faixa etária das pessoas envolvidas. Infere-se que estes dados serão capazes de fornecer

um panorama situacional do tema estudado na região, e, que possa instigar mais pesquisas, assim como a criação de ideias que possam ajudar na melhoria da situação do trânsito local.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

Este trabalho foi desenvolvido no município de Barreiras, município localizado na Bacia do Rio Grande, extremo Oeste do estado da Bahia, distante 873 km de Salvador e a 632 km de Brasília. Na atualidade, a população local está estimada em 152.208 habitantes, com uma frota de 67.042 veículos, a maior parte dela composta de automóveis, somadas as caminhonetes e caminhonetes (33,54%) e motocicletas somadas às motonetas (32,34%). Barreiras é o 12º maior município em termos populacionais no estado da Bahia e possui a 7ª maior frota de veículos do estado, mas se dividirmos o número de habitantes pela frota municipal entre essas 12 cidades, Barreiras é o 1ª em número de veículos por habitante, atingindo a marca de um veículo para cada 2,27 habitantes, superando municípios como Feira de Santana que possui uma média de 2,66, Vitória da Conquista com 2,99 e a capital Salvador com 3,54 (IBGE, 2014).

Além da frota local deve-se levar em consideração que a região é um grande polo de grãos do país, impondo assim um denso fluxo de carretas nas rodovias, formando um entroncamento que envolve as rodovias BR 242, que ligam Brasília à Salvador, e a BR 135, ligando o estado da Bahia ao sul para Minas Gerais e ao norte o Piauí.

O estudo baseou-se em dados secundários obtidos a partir dos Registros de Acidente de Trânsito – RAT disponibilizados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar de Barreiras que foram analisados por meio de estatística descritiva. Os dados obtidos referem-se ao intervalo compreendido entre janeiro e dezembro de 2014 excetuando-se os meses de fevereiro e outubro que continham dados insuficientes e incompletos.

## **RESULTADOS**

Em um panorama estatístico do ano de 2014 foram registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar de Barreiras 933 acidentes de trânsito, o que representa uma média de 93,3 acidentes por mês no município. O mês com maior número de ocorrências foi julho, com 115, enquanto o mês em que houve menos casos foi o de março com 68 registros. Entre os tipos de acidente os mais recorrentes situam-se entre colisões com 53,38%, seguido de choques com 25,29% e abalroamentos com 12,22%. Outro dado que chama a atenção é número de atropelamentos, o que representa uma média de 3,33 por mês, ou seja, 3,54% da soma anual do total de registros, conforme pode ser verificado na Tabela 1.

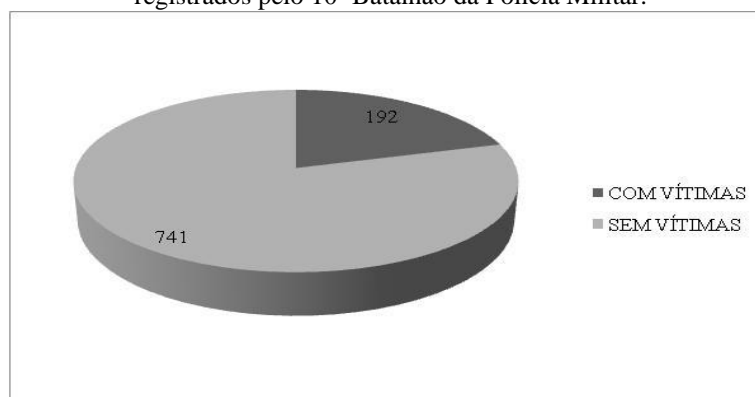
**Tabela 1:** Tipos de acidentes de trânsito com vítimas e total no município de Barreiras – BA no ano de 2014 registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar.

TIPOS DE ACIDENTE		Jan	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Nov	Dez	Total
Abalroamento	Total	8	5	13	13	18	15	10	16	6	10	114
	C/ Vítimas	1	0	2	3	2	5	1	3	0	0	17
Atropelamento	Total	4	1	5	4	4	6	2	2	3	2	33
	C/ Vítimas	4	1	4	3	4	6	2	1	3	2	30
Capotamento	Total	1	1	0	1	1	3	1	1	0	0	9
	C/ Vítimas	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	3
Choque	Total	20	17	16	37	17	26	2	29	24	23	211
	C/ Vítimas	2	2	1	6	1	4	2	1	2	4	25
Colisão	Total	46	41	40	52	61	51	41	50	55	62	499
	C/ Vítimas	11	4	7	9	16	10	9	9	13	13	101
Engavetamento	Total	1	0	3	1	0	11	0	2	0	1	19
	C/ Vítimas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Queda	Total	1	2	0	2	2	2	2	0	2	0	13
	C/ Vítimas	1	2	0	2	1	2	2	0	0	0	10
Tombamento	Total	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	3
	C/ Vítimas	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
Outros	Total	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	5
	C/ Vítimas	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	5
Total	Geral	81	68	78	112	104	115	85	100	90	100	933
	C/ Vítimas	19	10	14	25	25	29	16	15	18	21	192

Fonte: Elaborado para a pesquisa.

Conforme pode ser observado do total de acidentes (933), a média foi de 93,3 acidentes por mês, e 3,04 acidentes por dia no município de Barreiras, lembrando que a análise refere-se a apenas 10 meses do ano de 2014.

Entre os tipos de acidentes com vítimas, os mais recorrentes foram colisão com 52,60%, seguido de atropelamento, com 15,63% e choque, com 13,02% das ocorrências com vítimas, porém, se observar o número de acidentes com vítimas dessa natureza percebe-se que alcança a faixa de 90,90% do total. Esse dado pode ser considerado um dado preocupante e que merece atenção dos órgãos envolvidos nesse fenômeno. Na figura 1 são apresentadas em números as vítimas.

**Figura 1:** Número de acidentes de trânsito com e sem vítimas no município de Barreiras - BA no ano de 2014 registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar.

Fonte: Elaborado para a pesquisa.

Dos 933 acidentes registrados 192 (20,58%) refere-se à presença de vítimas, o que significa que tiveram algum dano físico, enquanto a maioria não resultou em vítimas. Na Tabela 2 é possível visualizar os veículos envolvidos em acidentes.

**Tabela 2:** Tipos de veículos envolvidos em acidentes de trânsito no município de Barreiras – BA no ano de 2014 registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar.

VEÍCULOS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO												
	Jan	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Nov	Dez	Total	%
<b>Automóvel</b>	124	96	134	172	150	140	134	158	140	83	1331	79,2
<b>Moto</b>	31	24	24	39	44	28	28	37	30	20	305	18,1
<b>Ciclista</b>	2	0	4	4	0	0	0	0	1	0	11	0,65
<b>Tração animal</b>	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0,12
<b>Pedestre</b>	4	1	5	4	4	6	2	2	2	2	32	1,9
<b>Total</b>	<b>161</b>	<b>122</b>	<b>167</b>	<b>219</b>	<b>199</b>	<b>174</b>	<b>164</b>	<b>197</b>	<b>173</b>	<b>105</b>	<b>1681</b>	<b>100</b>

Fonte: Elaborado para a pesquisa.

Um montante de 1681 veículos foi implicado nos registros, o que importa em uma média de 1,8 veículos envolvidos por acidente. Dos tipos de veículos envolvidos o número de automóveis se destaca com 1331 aparições, o que representa aproximadamente 79% dos veículos envolvidos. Este valor foi seguido pelas motos com 305 veículos envolvidos, o que equivale a 18%. A Tabela 3 apresenta as vítimas por tipo de veículos.

**Tabela 3:** Acidentes com vítimas por tipo de veículo em acidentes de trânsito no município de Barreiras – BA no ano de 2014 registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar.

ACIDENTES COM VÍTIMAS POR TIPO DE VEÍCULO												
	Jan	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Nov	Dez	Total	%
<b>Automóvel</b>	23	4	11	20	18	27	16	11	17	15	162	52,43
<b>Moto</b>	5	8	11	21	23	24	11	16	14	7	140	45,31
<b>Ciclista</b>	1	0	4	2	0	0	0	0	0	0	7	2,27
<b>Total</b>	<b>29</b>	<b>12</b>	<b>26</b>	<b>43</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>31</b>	<b>22</b>	<b>309</b>	<b>100,00</b>

\* Não havia dados referentes a pedestres e veículos de tração animal.

Fonte: Elaborado para a pesquisa.

O total de acidentes com vítimas envolveram a participação de 309 veículos, dos quais os automóveis são maioria. Contudo, comparando-se os veículos envolvidos nas ocorrências com a presença de vítimas (Tabelas 2 e 3) nota-se que embora o número de motos (305) envolvidas em acidentes seja bem menor que o número de automóveis (1331), cerca de 45,90% das ocorrências com motos resultaram em vítimas, o que aconteceu em apenas 12,17% das ocorrências com automóveis. Outro dado importante a se notar refere-se aos acidentes com ciclistas (Tabela 2), pois o percentual de vítimas nestes casos chega a 72,72% do total das ocorrências. Portanto, os usuários de bicicleta e de motos merecerem atenção especial por parte dos governantes e autoridades nessa área.

Já a Tabela 4 oferece um panorama do gênero das pessoas envolvidas. Entre os indivíduos envolvidos nos acidentes chama a atenção o número de ocorrências em que havia apenas pessoas do

sexo masculino, foi registrado 67,63% dos casos. Este é um número alto se comparado com o número de ocorrências em que estavam envolvidos apenas as mulheres 46 (4,94%) ou ainda, quando relatado que havia indivíduos de ambos os sexos, 20,15% das situações, dado esse que eleva o envolvimento do sexo masculino para 87,63% e mesmo elevando os dados para o sexo feminino, esse atinge 26,47%. O que pode inferir que os homens são os maiores causadores de acidentes de trânsito.

**Tabela 4:** Gênero das pessoas envolvidas em acidentes de trânsito no município de Barreiras – BA no ano de 2014 registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar.

GÊNERO DAS PESSOAS ENVOLVIDAS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO												
	Jan	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Nov	Dez	Total	%
<b>Masculino</b>	57	45	59	72	74	76	59	65	63	61	631	67,63
<b>Feminino</b>	6	2	2	3	7	6	1	10	4	5	46	4,93
<b>Ambos</b>	15	12	13	23	18	31	14	22	18	22	188	20,15
<b>Masculino/não informado*</b>	2	2	2	13	3	0	10	1	3	10	46	4,93
<b>Feminino/não informado*</b>	0	4	2	1	0	2	1	0	2	1	13	1,39
<b>Não informado</b>	1	3	0	0	2	0	0	2	0	1	9	0,96
<b>Total</b>	81	68	78	112	104	115	85	100	90	100	933	100,00

\*Quando há mais de um envolvido

**Fonte:** Elaborado para a pesquisa.

A Tabela 5 aponta a faixa etária que mais envolve em acidentes de trânsito. O total de indivíduos envolvidos foi de 1433, a média de idade ficou na faixa de 37,03 (DP = 11,87), com a maior incidência situada entre 30 e 39 anos de idade com 432 que representa 30,15% dos registros do ano de 2014. Entretanto, ao observar a Tabela 5 verifica-se que 779 (54,36%) compreende a faixa etária de 20 a 39 anos, período esse de maior envolvimento profissional e familiar, o que pode significar prejuízos não só para o mercado de trabalho mas principalmente para as famílias das vítimas. Vale ressaltar que esses dados foram extraídos de nove meses, excetuando-se o mês de julho, além de fevereiro e outubro, pelo fato do primeiro não possuir dados referentes a esse quesito.

**Tabela 5:** Número de acidentes de trânsito por faixa etária e de indivíduos envolvidos no município de Barreiras – BA no ano de 2014 registrados pelo 10º Batalhão da Polícia Militar.

<b>Faixa etária</b>	<b>Número de acidentes</b>
13 A 19	32
20 A 29	347
30 A 39	432
40 A 49	263
50 A 59	144
60 A 69	50
70 A 79	13
Não informado	152
<b>Total</b>	<b>1.433</b>

**Fonte:** Elaborado para a pesquisa.

## DISCUSSÃO

Os acidentes de trânsito tem se tornado uma preocupação cada vez mais crescente no mundo todo e os dados locais mostra um quadro presente em dimensões maiores, com índices mais alarmantes em quesitos comuns a grande maioria dos bancos de dados e de estatísticas nacionais como atropelamentos com vítima, com o sexo masculino prevalecendo acintosamente no número de acidentes, alta incidência de acidentes com vítimas e com motos, por exemplo.

Nesse sentido, o parlamento sueco adotou em 1997 a visão zero, fundamentada no princípio de que jamais pode ser eticamente aceitável que alguém perca a vida ou fique gravemente ferido ao deslocar-se em determinado trajeto, sendo a ideia corroborada pelos países da União Europeia, visionando o estabelecimento de estratégias e construção de metas. Essa medida tem como mote a partilha da responsabilidade entre os gestores e os usuários, estando assim um passo a frente de boa parte dos países que insistem na culpabilidade como sendo exclusivamente dos últimos (ANTP, 2009).

De acordo com dados das Vias Seguras e o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA estimou que o custo anual dos acidentes de trânsito no Brasil foi de aproximadamente R\$40 bilhões, sendo que um acidente com vítima fatal chega ao custo de R\$229 mil, e um acidente com lesão incorre em R\$27 mil. Para termos uma noção sobre o impacto negativo que os acidentes de trânsito causam aos cofres públicos, de acordo com a Seguradora Líder (2015), responsável pela administração do seguro do trânsito - Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT, no ano de 2014 foram pagas mais de 763.000 indenizações a vítimas de acidentes de trânsito, chegando a soma de R\$ 3,9 bilhões, com um aumento de 20% em relação ao ano de 2013, outro dado que chama a atenção no alto número de indenizações é que 76% estão relacionados a acidentes envolvendo motocicletas, com mais de 580.000 vitimados. Tal dado reafirma o encontrado em Barreiras – BA, pois 45,31% do total de acidentes ocorridos em 2014 foram com motociclistas.

Segundo Freitas (2013) o fator humano é visto como o maior responsável pela ocorrência de acidentes de trânsito, o que revela que seus usuários, em boa parte, são detentores de menor faixa de renda e utilizam o veículo como instrumento de trabalho, Além disso, com pouca experiência de pilotagem, estando entre os mais propensos. Esse estudo relaciona o usuário de motos a comportamento de risco, estes subdivididos em três categorias: lapsos, onde a pessoa não tem intenção de um ato e por um deslize o comete (ligar a seta pensando em acionar a buzina); erros, quando a pessoa tem uma avaliação deficiente em uma situação no trânsito (calcular mal a velocidade de um veículo em direção contrária); e a violação que é uma transgressão feita de maneira consciente pelo condutor (avançar um sinal vermelho).

Quando referido esta última categoria, o autor destaca estudos de Rocha (2005) que prega medidas diferenciadas para infrações por violação em relação ao erro, apesar de reconhecer a dificuldade de discernimento entre os comportamentos, e a efetivação de uma cadeira permanente desde o ensino fundamental, de uma disciplina de educação no trânsito, somando a profilaxia ao sistema legislativo nesta questão.

Dados referentes a fatores contribuintes a acidentes de trânsito que permitem identificar padrões de ocorrência podem ser úteis para um direcionamento de subsídios e ações em áreas como engenharia entre outros. No tocante a cidade de Barreiras, pode-se afirmar que os homens na faixa etária de 20 a 39 anos são os mais envolvidos em acidentes de trânsito e, que os motociclistas têm uma participação expressiva, portanto, merece ações específicas para esse público.

O banco de dados utilizado para este trabalho ressenete-se de informações a respeito do número de pedestres, socioeconômicos e a escolarização dos envolvidos em acidentes. Este trabalho que apresenta os tipos de veículos envolvidos em acidentes difere de outros que declaram que quase um quinto dos acidentes com vítimas fatais não são relatados os meios de transporte utilizados, indicando significativa lacuna na coleta de dados (OPAS, 2015). Para Trindade Junior e Braga (2009) uma forma unificada de registros de acidentes de trânsito viabilizaria uma padronização das informações que facilitariam a coleta e difusão.

Segundo Chagas (2011) o Boletim de Ocorrência de Acidentes de Trânsito – BOAT existente serve para fornecer dados importantes para Ações Penais e Cíveis e companhias de seguro privadas e do DPVAT, mas produzem informações com baixo grau de utilização e confiabilidade para a pesquisa, prática essa que inviabiliza um modelo de maior efetividade em segurança viária por falta de dados referentes a fatores contribuintes para os acidentes de trânsito. No Reino Unido existe o STATS19 (*Road Accident dataset*, que é uma planilha para a composição de um banco de dados de acidentes de trânsito) em que são coletados dados no quesito viário-ambiental, relacionadas a problemas na via e no ambiente; fator veicular, com as possibilidades de defeitos de manutenção no veículo; e fatores humanos, como imprudência, erros ou reação do motorista ou ciclista, debilidade ou distração, ações do pedestre envolvido, entre outros.

Ainda, de acordo com Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (2014), os acidentes de trânsito podem ser divididos entre evitáveis, quando mesmo com possibilidades de se evitá-lo este veio a acontecer, e inevitáveis, onde o indivíduo faz de tudo o que é possível para preveni-lo, mas sem êxito. Já o IPEA (2008) classifica como causas multifatores dos acidentes de trânsito, entre outros: a) o desenvolvimento urbano descontrolado das áreas no entorno de uma rodovia, ou seja, a travessia urbana; b) as condições inadequadas da engenharia de tráfego (a exemplo, falta de passarelas, curvas com superelevação negativa ou insuficiente, fluxos veiculares de sentido duplo); c) o comportamento inadequado do condutor de veículo (a exemplo, excesso de



velocidade); d) o comportamento inadequado por parte de pedestres (a exemplo, caminhar embriagado, atravessar entre os carros); e) as condições inadequadas da frota de veículos (a exemplo, pneus carecas); f) as condições meteorológicas desfavoráveis (a exemplo, chuva)” (IPEA, 2008).

Assim, as informações podem ser importantes para uma ação preventiva e/ou pontual. No caso deste estudo, não foi possível obter dados importantes que poderia apresentar um perfil regional, uma dimensão dos custos hospitalares e indenizatórios locais, entre outros dados importantes. Ademais, muitas informações sobre um acidente de trânsito estão ali, no momento do fato ocorrido e não são coletadas, após a remoção dos veículos envolvidos se torna muito difícil a obtenção desses dados, limitando subsídios estatísticos para a promoção da segurança viária.

O Sistema Nacional de Estatísticas de Acidentes de Trânsito – SINET foi criado em 1994 pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN com o objetivo de obter dados mais coesos nos relatos estatísticos de acidentes de trânsito, mas ainda hoje não existe um Boletim de Acidentes de Trânsito feito de forma unificada, assim como, persiste a falta de informações sobre infrações e crime de trânsito e, no caso da educação no trânsito é um assunto que ainda engatinha no Brasil (TRINDADE JUNIOR; BRAGA, 2005).

O SINET classifica os dados obtidos nos BOAT por:

1. Localização;
2. Momento do Acidente;
3. Características do Condutor;
4. Características do Acidente;
5. Características do Veículo;
6. Características da Vítima.

Em uma pesquisa feita por Queiroz e Oliveira (2003) com 20 vítimas de acidentes de acidentes de trânsito na cidade de Campinas, 11 pessoas consideraram a causa dos acidentes como sendo imperícia ou falha humana, 6 atribuíram o fato à falta de sorte e 3 inveja e mau olhado, a exemplo o seguinte relato: “Foi inveja de um colega de serviço, nós brigamos uma vez, porque ele não suporta ver alguém bem sucedido. Quando eu comprei minha moto, ele ficou falando: nossa!! tá de moto nova? tá roubando, né? Ele ficou mordido de inveja e só pode ter sido isso que causou o acidente (condutor de motocicleta, 27 anos).”

Para Mantovani (2004), com uma visão sistêmica dos dados possibilita formulações de estratégias e ações preventivas mais eficientes, entre elas uma dimensão mais realista da temática trânsito e seus desdobramentos a respeito da gravidade do prejuízo humano e material causado pelos acidentes, promoção de hábitos mais profiláticos da população em relação ao trânsito, revisão nos sistemas de fiscalização, educacional, legislativo e judiciário. Nesse sentido, ainda que o CTB

vigente tenha conseguido resultados positivos na problemática do trânsito, carece de políticas públicas mais adequadas por meio da educação no trânsito que favoreça uma mudança cultural na maneira de pensar por parte dos cidadãos em geral em relação aos seus direitos e deveres.

Chagas (2011) propõe um modelo de banco de dados selecionados e adaptados de 4 boletins de registros de acidentes de trânsito do Reino Unido e dos Estados Unidos, enumerando uma listagem contendo 77 fatores contribuintes para acidentes de trânsito, distribuídos entre 4 grupos: fator contribuinte viário-ambiental (15); fator contribuinte veicular (9); fator contribuinte humano (50) e casos especiais (3).

Entre o grupo fator contribuinte viário-ambiental estão catalogados fatores como via escorregadia, animal ou objeto na via, marcação inadequada ou apagada, semáforo ou sinalização com defeito, entre outros. Em se tratando do fator contribuinte veicular estão cadastrados fatores como, falha nos pneus, falha ou ausência de espelhos e problemas com janelas/para-brisa. Já no fator contribuinte humano os 50 fatores destacados estão divididos em subgrupos como imprudência, erro de decisão, ação/circunstâncias do não-condutor, etc.

Quando se remete à questão do atropelamento e na alta percentagem de vítimas mostrada na tabela 5, é visível que o CTB enfatiza a proteção ao mais vulnerável na Lei N°9503, no Art. 29, inciso XII, § 2° do CTB institui que “Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres” (BRASIL, 1997).

Visando a diminuição de vítimas de trânsito terrestre, em 2011 foi lançada pela Organização das Nações Unidas – ONU a Década de Ação Pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020, na qual governos de todo o globo buscam novas medidas de prevenção aos acidentes de trânsito. Coordenado pela Organização Mundial de Saúde – OMS e monitorando os progressos a níveis nacional e internacional, bem como, apoiando iniciativas para redução do uso de ingestão de bebidas alcoólicas por parte dos motoristas, aumento do uso de itens de segurança como capacete, cinto de segurança e melhoria nos atendimentos de emergência. No tocante as estatísticas, no estado de Santa Catarina, o Batalhão de Polícia Rodoviária Militar possui um banco de dados com registros de tempo de habilitação dos envolvidos, número de vítimas fatais, condutores submetidos ao teste de alcoolemia, entre outros.

Pode-se destacar também o fomento por parte da OMS no desenvolvimento do conceito de *advocacy*, que consiste em um conjunto de ações direcionadas ao fortalecimento de um pensamento sobre determinadas situações, objetivando influenciar programas, recursos e políticas relacionados ao tema, dando um espaço maior às Organizações não Governamentais – ONG’s, pelo fato destas

possuírem um engajamento natural nesse contexto e também por serem dotadas de mecanismos mais flexíveis e ágeis, além da liberdade de expressão própria desse nicho (OMS, 2013).

O CTB, através da Lei n.º. 9503/97 estabelece como pilares que sustentam a organização no trânsito os três E's: Engenharia (com o ofício de projetos, sinalização e manutenção das vias urbanas e rurais), Esforço Legal (focada na fiscalização, policiamento, autuação de infratores e aplicação de penalidades de trânsito) e Educação (área responsável pela formação e conscientização do condutor). O que implica que foi construído com o pensamento da busca pela segurança viária e do condutor.

Um bom cidadão é sinônimo de bom motorista, pois se aplicam os mesmos princípios às duas categorias, pois tanto um como o outro, entre outros atributos respeitam as normas de trânsito, se preocupa com o meio ambiente, coopera com os demais no trânsito, abnega suas vontades em troca do bem comum, é benevolente com erros alheios, pois sabe que também é falho. Portanto, é mister que o condutor faça uma reflexão constante a respeito de seu comportamento ao volante, aos seus hábitos e seu grau de agressividade, procurando sempre optar por um padrão civilizado (DETRAN, 2006).

Hodiernamente, na questão relativa à educação, a escola tanto quanto a figura do professor são elementos-chave e preconiza a maneira pela qual disseminarão seu conteúdo letivo, pois se o *modus operandi* é feito de modo a jogar o ensinamento de maneira não crítica, levando o aluno a aceitar sem ponderar e refletir sobre o tema, este poderá ser um tanto quanto inócuo na sua eficácia ou pior, causar confusão e entorpecimento sobre o conceito. Podemos destacar como formas de elevar a educação, a forma de criar um pensamento crítico e desenvolvidor a cidadania adaptando aos diferentes ciclos e níveis de compreensão com instrumentos didáticos e estratégias adequadas à conjuntura na qual está inserido o órgão formador. Entre uma gama cheia de vertentes podem ser citados debates em salas de aula, simulação de papéis sociais e, saídas na rua para observação de comportamentos das pessoas no trânsito (HOFFMAN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Antigamente, apenas obedecíamos aos mais velhos como se fossem “superiores” a nós. No mundo democrático, porém, não há espaço para a obediência cega e nem para a idéia de superioridade. Ninguém é superior a ninguém! O convívio entre os cidadãos se faz por meio do diálogo e do respeito entre as pessoas (homens e mulheres, pais e filhos, professor e alunos etc.) (...) Como resultado dessas mudanças todas, a atual geração de brasileiros e brasileiras é muito mais crítica, atenta e inquieta do que a de nossos pais e professores. Somos mais democráticos, portanto, e, em alguma medida, mais cidadãos. E devemos isso, em grande parte ao processo de democratização (política e social) do país. Um processo que não se encerrou, e que depende muito de nós. (...) Ser cidadão, portanto, é participar o máximo possível da vida em comunidade, para que seja possível compartilhar com os semelhantes as coisas boas da vida – as materiais e as culturais. Ser cidadão é, ainda, opor-se a toda forma de não participação. Ser cidadão, é enfim, adotar uma postura em favor do bem comum” (MELLO, 2002).

## CONCLUSÕES

O Registro de Acidentes de Trânsito, instrumento utilizado para a obtenção dos dados desta pesquisa, deveria conter mais dados que pudessem direcionar o foco na pesquisa. Seria interessante, por exemplo, no quesito choque (presente na tabela 1) saber contra o quê o condutor se chocou, se num poste, muro, outro veículo estacionado, uma árvore, e assim ter mais dados ou relacioná-lo com uma falha humana (como falta de atenção, velocidade incompatível com a via), tempo de habilitação do(s) condutor(es) envolvido(s), dados referentes à pedestres vitimados, escolaridade dos indivíduos, etc.

Apesar da preocupação crescente, existem ainda poucos dados estatísticos relativos ao trânsito de uma maneira geral pesquisados no Brasil, dificultando assim uma análise mais detalhada e pontual. Acredita-se que ações que são fundamentais para controle como os registros de acidentes de trânsito acumulem também informações substancialmente relevantes como exemplo os índices que apontam um direcionamento para ações interventoras.

A educação no trânsito com toda certeza é peça chave para que se mude na população conceitos arraigados que interferem negativamente na maneira de as pessoas enxergarem o trânsito. O exemplo de um esclarecimento de um tema como arma poderosíssima é o caso do uso do tabaco, em que, se voltarmos no tempo, fumar era tido como um comportamento elegante, mas que hoje em dia o número de fumantes caiu drasticamente pelo fato de sabermos os malefícios que esse hábito proporciona.

Reconhece-se que apesar de ter alcançado seus objetivos o estudo apresenta limitações por contar com o recorte de dados e análise de apenas uma cidade. É sabido que tal análise e perspectivas deveriam abranger as discussões sobre acidentes de trânsito de todo o território nacional. Assim espera-se que esse estudo sirva como elemento motriz para que outras análises sejam realizadas de modo a conhecer as características dos acidentes, e, a partir desse, consiga-se viabilizar alternativas para minimizar sua ocorrência.

## REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP. **Revista dos Transportes Públicos**, ano 31, 2009, 1º trimestre.

BATALHÃO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA. **Dados Estatísticos do ano de 2014**. Disponível em: <<http://www.pmr.v.sc.gov.br/dadosEstatisticos.do?ano=2014>>. Acesso em: 27 jul. 2015.

BRASIL. LEI N° 9503, **Código de Trânsito Brasileiro**, 1997.

BRASIL. **Política Nacional de Trânsito**. DENATRAN, Brasília: s.n., 2004.

BRASIL. **Anuário Estatístico das Rodovias Federais**. Acidentes de trânsito e ações de enfrentamento ao crime. DNIT, 2010.

CHAGAS, D. M. **Estudos sobre fatores Contribuintes de Acidente de Trânsito no Brasil**. 2011. 114 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção), Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO – DETRAN. **Guia Para Municipalização do Trânsito**. Curitiba: Tecnodata, 2006.

HOFFMAN, M. H; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

FREITAS, J. P. P. **Análise dos acidentes de trânsito envolvendo crianças na cidade de Uberlândia**: subsídios para as políticas públicas. 2013. 202 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia – UFU. Uberlândia, MG, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Estimativa da População - Barreiras**. 2014. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=290320&idtema=130&search=barreiras%7Cbarreiras%7Cestimativa-da-populacao-2014>>. Acesso em: 14 jul. 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Fatores Condicionantes da Gravidade dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras**. 2008. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4916](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4916)>. Acesso em: 21 ago. 2015.

MANTOVANI, V. R. **Proposta de um Sistema Integrado de Gestão em Segurança do Tráfego – S IG SET**. São Carlos: UFSCar, 2004.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 16, p. 8, jan./mar. 2000.

MENDES, L. G. **Estudo de localização de unidades de atendimento para os acidentes de trânsito**. 2011. 178 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Uberlândia – UFU. Uberlândia, MG, 2011.

MELLO, G. N. **Ofício de Professor: aprender mais para ensinar melhor**. São Paulo: Fundação Victor Civita, v. 8, 2002.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Serviço de Consultoria para Assessoria Técnica na Área de Custos de Acidentes**. Out. 2004.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS – MPDFT. **Segurança no Trânsito**. 2. ed. jul. 2014.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE – OMS. **Promovendo a Defesa da Segurança Viária e das Vítimas de Lesões Causadas Pelo Trânsito**: um guia para organizações não governamentais. 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. **Nações Unidas no Brasil**. Publicado em: 11 mai. 2011. Disponível em: <<http://nacoesunidas.org/decada-de-acao-pela-seguranca-no-transito-2011-2020-e-lancada-oficialmente-hoje-11-em-todo-o-mundo/>>. Acesso em: 08 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE – OPAS. **Informe Sobre Segurança no Trânsito na Região das Américas**. Washington, DC, 2015.

QUEIROZ, M. S.; OLIVEIRA, P. C. Acidentes de Trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. **Psicologia e Sociedade**, Campinas-SP, v. 15, p. 109-110; jul./dez. 2003.

ROCHA, J. B. A. Infrações no Trânsito: Uma necessária distinção entre erros e violações. **Interação em Psicologia**, v. 9, p. 177-184, jan./jun. 2005.

SEGURADORA LÍDER, **Seguro DPVAT em 2014**. Disponível em: <[http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/detalhe\\_destaque.aspx?l=Destaques&cid=56](http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/detalhe_destaque.aspx?l=Destaques&cid=56)>. Acesso em: 20 jul. 2015.

SILVA, M. A. **Teste Conciso de Raciocínio e Exame Teórico-técnico sobre o trânsito: Evidência de validade**. 2009. 100 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade São Francisco – USF. Itatiba, SP, 2009.

TRINDADE JUNIOR, R.; BRAGA, M. G. C. **Avaliação das Informações Estatísticas de Acidentes de Trânsito Disponíveis nos Sites de Departamentos de Trânsito no Brasil**. UFRJ, Rio de Janeiro, s.d. Disponível em: <<http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/estatisticas.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2015.