

ACIDENTES DE TRÂNSITO EM SALVADOR: BREVE ANÁLISE DA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS DE INTELIGÊNCIA NO COMBATE A OCORRÊNCIAS VIÁRIAS

Gabriel Araújo Barreto Pimenta¹

Jaqueline Santos Silva²

Mateus Silva de Jesus Moreira³

Ana Cláudia Gusmão Cunha⁴

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo apresentar, em linhas gerais, uma abordagem acerca das ocorrências viárias em Salvador, especificamente, os acidentes de trânsito. Para isso, tomamos, como operador de análise, a estrutura institucional do município, responsável tanto pela catalogação quanto pelos estudos sobre os acidentes de trânsito que subsidiam as ações de combate a tais ocorrências.

Palavras-chave: Acidente de Trânsito. Cidade. Salvador. Monitoramento. Combate.

RESUMÉ

Ce travail vise à présenter, en général, une approche sur les événements de la route à Salvador, en particulier, les accidents de la circulation. Pour cela, nous utilisons, comme un opérateur d'analyse, la structure institutionnelle de la municipalité, responsable à la fois pour le catalogue que par des études sur les accidents de la circulation qui soutiennent les actions pour lutter contre de tels événements.

Mots-clés: accident de la circulation, la ville, Salvador, le suivi, le combat.

INTRODUÇÃO

A estrutura urbana, entendida aqui pela forma com que a população se distribui social e espacialmente, aparece como importante elemento de aferição da qualidade de vida dos cidadãos. Dentre tantas as definições de que se servem os estudos que a tomam como

¹ Autor principal, graduando do Curso de Direito da Universidade Católica do Salvador e auxiliar de pesquisa do Núcleo de Pesquisa cultura, Poder e Memória – CNPq; gabrielpimenta@gmail.com.

² Co-autora, graduanda do Curso de Direito da Universidade Católica do Salvador e auxiliar de pesquisa do Núcleo de Pesquisa Cultura, Poder e Memória – CNPq; santosjaqueline95@gmail.com.

³ Co-autor, graduando do curso de Direito da Universidade Católica do Salvador e auxiliar de pesquisa do Núcleo de Pesquisa Cultura, Poder e Memória – CNPq; mateus_sjm@hotmail.com.

⁴ Co-autora, mestranda em Políticas Sociais e Cidadania pela Universidade Católica do Salvador e pesquisadora do Núcleo de Pesquisa Cultura, Poder e Memória – CNPq; anac_gusmao@yahoo.com.br.

objeto, privilegiaremos aquela em que o espaço geográfico da cidade aparece como resultado constante das interações entre fixos e fluxos, em que os primeiros são os objetos físicos fixados no solo (rodovias e estradas, por exemplo) e os segundos são os vetores responsáveis pela movimentação, transporte, circulação, serviços e informação (pessoas, veículos e ações) que vitalizam a cidade. A cidade é, portanto, singular pela forma como se relacionam os seus fluxos e fixos⁵. Dessa interdependência emergem conflitos, contradições e problemas de diversas ordens, a exemplo do trânsito⁶, cujos “fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos” (SANTOS, 2006, p. 38).

Se analisarmos o panorama urbano restringindo-nos às cidades brasileiras, é imprescindível incluímos, como elemento de discussão, os principais indicadores que evidenciam as ocorrências de acidentes viários. Entre eles destacamos: população, frota de veículos, índice de motorização e número de vítimas.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) revelam que mais de 80% da população brasileira habitam áreas urbanas⁷. Em Salvador, capital do Estado da Bahia, por exemplo, no último censo do Instituto, de 2010, estimava-se que, em 2014, a população circunscrita à cidade seria de 2.909.927 indivíduos (em 2010, o total de habitantes era de 2.675.656)⁸. Quanto às taxas de motorização do país, obtidas pela relação entre quantidade de veículos e população, foram escolhidas as dez cidades brasileiras mais populosas (Curitiba, Belo Horizonte, São Paulo, Porto Alegre, Distrito Federal, Recife, Rio de Janeiro, Fortaleza, Manaus e Salvador), as quais representavam, em 2012, 34.632.806 habitantes, o que corresponde, aproximadamente, a 17,9% da população total brasileira, com base nas estimativas de população realizadas pelo IBGE (2013)⁹. Juntas, essas dez cidades possuíam uma frota de veículos registrados que equivalia a mais de 20% de toda a frota do país (DENATRAN, 2013)¹⁰. Estabeleceram-se, assim, os índices de motorização de cada uma delas. Salvador, que aparece em terceiro lugar em população registrada, apresenta a mais

⁵ Nosso entendimento aqui é inseparável das apreciações de Milton Santos em obra intitulada “A natureza do Espaço” (2006).

⁶ A partir do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal n. 9.503/97), o conceito de trânsito envolve a circulação nas vias por pedestres, veículos e animais.

⁷ IBGE, Censo demográfico 1940-2010. no Anuário Estatístico do Brasil, 1981, vol. 42, 1979. Disponível em: seriesestatisticas.ibge.gov.br.

⁸ IBGE (2010). Estimativas da população por município. Disponível em <http://cidades.ibge.gov.br>.

⁹ IBGE (2013). Estimativas da população por município. Disponível em: www.ibge.gov.br.

¹⁰ DENATRAN (2013). Frota. Disponível em: www.denatran.gov.br.

baixa taxa de motorização: 267,2 veículos a cada 1.000 habitantes.

No entanto, tal índice não pode ser comemorado, não sem antes o cotejarmos com os mais recentes números disponibilizados pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN. Segundo o órgão federal, em janeiro de 2015, na cidade de Salvador, havia 821.731 veículos registrados. Em fevereiro do mesmo ano, o número chegou a 823.995, o que significa 2.264 novos veículos habilitados ao uso no período de um mês¹¹.

Se juntarmos a esses fenômenos - da urbanização e da motorização em massa - um tímido planejamento de política urbana, o que se desenha é um quadro cuja violência é flagrante, representado, entre outras ocorrências, por alarmantes índices de acidentes de trânsito¹². Protagonistas de inúmeros prejuízos, tanto individuais quanto coletivos, tanto sociais quanto econômicos, os acidentes de trânsito no Brasil constituem um dos maiores desafios lançados ao poder público em todas as suas esferas de atuação. Em Salvador, especificamente, no ano de 2012, tivemos, entre mortos e feridos, 6.664 vítimas de acidentes de trânsito¹³. Talvez, por isso, malgrado o fato de estarmos longe de uma solução consistente, tente-se criar um conhecimento mais acurado sobre quais são os elementos indutores e inibidores dessa categoria de acidentes.

Para adentrarmos na análise desse problema, privilegiaremos a cidade de Salvador. Nosso objetivo é o de, mediante levantamento bibliográfico e análise de documentos institucionais, discutir até que ponto são satisfatoriamente qualificados os dados coletados, representados e analisados pela Transalvador, autarquia sobre a qual recai, em nível municipal, a obrigação de inventariar os acidentes de trânsito ocorridos na cidade para, assim, melhor combatê-los. Além disso, receberão nossa atenção as ações (em curso e previstas) de outros sistemas de inteligência de trânsito de responsabilidade da Secretaria Municipal de

¹¹ É importante ressaltar a oscilação dos dados, a depender da instituição que os publiciza. No caso específico de Salvador, em pesquisa realizada pela Transalvador sobre a série histórica dos principais indicadores de trânsito, tínhamos, no ano de 2012, uma frota de 821.735 veículos registrados. Considerando a população da cidade (2.710.768 habitantes), alcançamos o patamar de 30,3% de taxa de motorização. Já em pesquisa do IBGE, os números aparecem com pequena alteração: população estimada de 2.902.927 pessoas e frota total de 819.237 veículos, chegando-se ao percentual de 28,22%.

¹² A definição de acidente de trânsito que aqui utilizamos é aquela estabelecida pela Organização Mundial de Saúde, mediante a Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde – Décima Revisão: é todo evento independente do desejo do homem, causado por uma força externa, alheia, que atua subitamente (de forma inesperada) e deixa ferimentos no corpo e na mente, ocorrido na via pública com mediação de veículo. Disponível em: www.vias-seguras.com.

¹³ Segundo a Associação Nacional dos Órgãos de Trânsito (AND). Acidentes e vítimas em Salvador 2010 a fevereiro 2013. Disponível em: www.and.org.br/dados-estados-diversos.

Mobilidade de Salvador. No entanto, para chegarmos à esfera do poder municipal, julgamos imprescindível mencionar, mesmo que resumidamente, as principais ações federais destinadas à resolução do problema.

1 Atuação de órgãos federais e estaduais mediante setores de inteligência de trânsito

A Organização das Nações Unidas– ONU, diante do espantoso quadro mundial de violência no trânsito e munida de um modelo de Plano Nacional de Redução de Acidentes, decretou, em 2010, que a década de 2011 a 2020 seria a Década Mundial de Ações de Segurança Viária. O objetivo primordial era (e é) o de oferecer os estímulos necessários para contenção ou diminuição da atual tendência de crescimento de mortes e lesões graves ocorridas no trânsito do mundo contemporâneo. Os campos de ação preconizados são: gestão da segurança do trânsito com atenção especial aos principais fatores de risco, infraestrutura mais segura e garantidora de mobilidade, veículos mais seguros, atenção especial aos usuários mais vulneráveis – ciclistas, pedestres e motociclistas, e melhoria na qualidade da assistência prestada às vítimas.

O Estado Brasileiro logo se pôs, com intermédio do DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito, a analisar as possibilidades de adequação do plano à realidade local. Tamanho o grau de exigência que o plano prescrevia, estava-se diante de um documento cuja implantação exigiria um conjunto de ações coordenadas que o país talvez não estivesse disposto a realizar.

No lugar de um plano, proclamamos, em maio de 2011, o Pacto Nacional pela Redução de Acidentes de Trânsito, lançado pelo Ministério das Cidades, mediante o qual, em virtude da municipalização das ações referentes ao trânsito, se intenta envolver as pessoas e instituições numa campanha pela conscientização de combate à violência no trânsito. Das cinco ações que o modelo de plano nacional apresentado pela ONU apontava, o governo federal privilegiou duas: a que se refere a usuários mais seguros ficou sob a competência do DENATRAN, responsável por conceber instrumentos fiscalizadores, legais e educativos sobre o trânsito; e a relacionada à assistência às vítimas ligou-se ao Ministério da Saúde, com a obrigação de apresentar estatísticas, lançar programa de redução de acidentes e socorrer as vítimas.

Apesar do sucesso de alguns desses compromissos, principalmente os assumidos pelo Ministério da Saúde (a exemplo do aumento de eficiência no atendimento móvel pré-hospitalar às vítimas e da implantação do Projeto Vida no Trânsito), circunscrevê-lo a apenas esses dois campos de atuação não foi suficiente. Um problema de tal ordem de complexidade exige, entre tantas obrigações, a de proceder levantamento e análises das inúmeras variáveis que constituem o problema da violência viária, o que, de maneira evidente e expressa, se conecta aos primeiros eixos de ação voltadas à gestão tanto de segurança de trânsito quanto de infraestrutura urbana para a garantia da acessibilidade universal e mobilidade.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei Federal n. 9.503/97), compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União: organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo e publicando os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos; e estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito.

No entanto, em nossa pesquisa, encontramos algumas oscilações nos números e dados referentes a acidentes de trânsito e aos indicadores que servem à análise deles, quando comparadas as informações oficiais advindas da União, dos Estados e dos Municípios. Os Departamentos de Trânsito Estaduais lançam-se à tarefa de inventariar estatisticamente os acidentes fazendo uso de metodologias variadas: alguns permitem, pelas pesquisas que realizam, análises mais acuradas, outros, por sua vez, satisfazem-se com relatórios precários com apresentação de dados brutos. Fora isso, são escassos, por que não inexistentes, os estudos acerca da forma com que ocorrem os acidentes e as causas que os ensejam.

Sobre as vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, as estatísticas apresentadas pelo Ministério da Saúde comprovam o alto grau de vulnerabilidade de pedestres, ciclistas e motociclistas. Sozinhos, eles representam mais de 60% do número de mortos e mais de 80% do número de pessoas hospitalizadas em virtude de acidentes de trânsito. Além disso, contamos com os boletins estatísticos da Seguradora Líder-DPVAT, que, desde 2006, mediante resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados – CNSP, é responsável pela administração e monitoramento do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (Seguro DPVAT). Neles, estão melhor representados os dados acerca das vítimas, no entanto, trata-se apenas de vítimas de acidentes de trânsito que solicitaram indenizações pelo seguro social. Apenas no ano de 2014, em todo Brasil, foram

pagas 52.226 indenizações por morte e 595.693 indenizações por invalidez permanente. A região Nordeste aparece na primeira colocação, em número de indenizações pagas por invalidez permanente, e no segundo lugar, quanto a indenizações por morte, no ano referido¹⁴, mesmo tendo apenas a terceira maior frota de veículos do país.

É importante informar que, mesmo que haja, no nosso entender, um tratamento mais acurado dos acidentes viários, as informações não chegam a detalhamentos no nível municipal: no caso do número de indenizações pagas por morte e invalidez permanente, os dados referem-se, no máximo, aos estados da federação¹⁵.

2 O caso da Transalvador: registro e avaliação dos dados sobre acidentes de trânsito em Salvador

A Superintendência de Trânsito e Transporte do Salvador – Transalvador, criada em 29 de dezembro de 2008, é um órgão com natureza jurídica de autarquia (administração indireta), cuja finalidade é, entre outras, gerir o sistema de trânsito municipal e executar as atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

À mencionada superintendência cabem, entre tantas áreas de competência, o cumprimento das legislações, normas e políticas de trânsito, assim como o desenvolvimento de estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas e realização de pesquisas e tratamento de dados estatísticos de trânsito, com a consequente disponibilização e divulgação dessas informações.

Tendo em vista o problema que nos serviu de ponto de partida, nossa atenção volta-se estritamente aos dados relativos à Diretoria Executiva de Trânsito, pela Gerência de Trânsito, especificamente ao Setor de Registro de Acidente de Trânsito e à Central de Operação de Trânsito, e à Gerência de Educação para o Trânsito, mais especificamente, ao Setor de Estatística e Acidentologia.

À Diretoria Executiva de Trânsito compete, através da Gerência de Trânsito, desenvolver as atividades de gestão, fiscalização e operação do trânsito no município. Para

¹⁴ Dados publicados pela Seguradora LÍDER-DPVAT, Centro de Dados e Estatísticas. Boletim Estatístico, n.04, 2014. Disponível em: <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico>.

¹⁵ É importante ressaltar, ainda de acordo com o Boletim Estatístico do Seguro DPVAT-Líder, que de todas as indenizações pagas por acidentes envolvendo todos os tipos de veículos, 34% delas referem-se à Região Nordeste..

isso, à gerência recaem, dentre outras obrigações: mediante a Central de Operação de Trânsito: distribuir e controlar o material para registro de acidentes; efetuar o registro de ocorrências no trânsito; coletar registros de acidentes, digitar e encaminhar ao Setor de Estatística e Acidentologia, para fins estatísticos.

Também ligada à Diretoria Executiva de Trânsito, está a Gerência de Educação para o Trânsito, cuja finalidade é desenvolver e implementar programas, ações, pesquisas e estudos nas áreas de educação e segurança viária. A ela compete, dentre outras ações, mediante o Setor de Estatística e Acidentologia:

- articular-se com as diversas esferas do Poder Público e instituições privadas, que disponham de dados relativos a acidentes de trânsito, com e sem vítimas;
- realizar os levantamentos estatísticos desses dados e estruturar as informações, de acordo com o estabelecido pelo Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN;
- correlacionar dados estatísticos entre frota, fluxo de veículos, quilometragem percorrida, infrações e ocorrências de trânsito com os acidentes de trânsito, em série histórica;
- elaborar relatórios contendo o detalhamento e síntese das informações coletadas, identificando áreas e situações críticas ou potencialmente perigosas; elaborar relatórios comparativos entre os dados de Salvador e demais cidades brasileiras ou de países estrangeiros, de acordo com padrões regulamentados;
- avaliar, segundo os dados estatísticos, as causas e consequências dos acidentes de trânsito, e pesquisar e estudar as questões comportamentais dos usuários das vias, sejam pedestres ou condutores, que possam ser consideradas como potenciais fatores de risco;
- elaborar estudos relacionando número de acidentes, multas, aumento do fluxo de tráfego, implantação de novas tecnologias etc;
- e elaborar estudos e projeções de dados de trânsito e acidentes¹⁶.

Diante de elenco tão extenso de obrigações, seria natural contarmos com análises minuciosas sobre acidentes de trânsito que, necessariamente, subsidiariam estratégias eficazes

¹⁶ Cadastro Organizacional da Transalvador. Disponível em: <http://www.gestaopublica.salvador.ba.gov.br>.

para o seu combate. No entanto, o que vemos é a elaboração de inventários tímidos, pois, no caso da Transalvador, suspende-se a apreciação de importantes elementos deflagradores das ocorrências de violência no trânsito. Esmiuçar um acidente de trânsito, estudá-lo na filigrana, exige considerá-lo tanto como resultado de fenômenos, quanto produtor de fenômenos. Se assim não o concebermos, entraremos num movimento de causalção circular: porque não lhe conhecemos as causas não conseguimos evitar a ocorrência do fato.

3 Contribuições do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA): aportes metodológicos para o estudo dos acidentes de trânsito

De 1998 a 2006, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA realizou uma série de três estudos focalizados nos impactos negativos provocados pelo trânsito no Brasil. No primeiro deles, “Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público”, foram analisados detidamente os congestionamento das grandes cidades brasileiras (1999, p. 35-92); nos segundo e terceiro, “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas” e “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras”, procedeu-se a quantificação dos custos dos acidentes viários ocorridos respectivamente, nas áreas urbanas e nas rodovias federais. O objetivo do projeto foi o de “subsidiar a formulação de políticas públicas — programas e ações — voltadas para a redução da quantidade e, especialmente, da gravidade dos acidentes de trânsito no país” (IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006, p 23). O que nos interessa aqui, portanto, é apontar a criteriosa metodologia utilizada na pesquisa que poderia, no nosso entender, servir de modelo para um entendimento mais largo sobre os acidentes de trânsito¹⁷.

O tratamento do objeto *acidente* começa pela análise da estrutura básica com ele se apresenta, a que se chama *anatomia do acidente*: tomado como elemento singular, nessa fase, o que se pretende é conhecer os elementos constitutivos do evento pra, depois, separá-los uns dos outros para melhor apreender a estrutura de cada um deles. Esses elementos são: a pessoa envolvida, o veículo envolvido, a via em que ocorreu o acidente, o ambiente da ocorrência

¹⁷ No estudo referido, é expressamente apontada a fragilidade dos dados sobre acidentes de trânsito: “Em face da ausência de informações confiáveis referentes aos acidentes de trânsito, a implementação da pesquisa exigiu o desenvolvimento de uma metodologia específica, que ora torna-se disponível para outras instituições que queiram desenvolver trabalho semelhante. Além disso, as diversas pesquisas e levantamentos realizados geraram um acervo importante de informações sobre a ocorrência dos acidentes de trânsito e de seus impactos no Brasil. Os resultados obtidos com a pesquisa são subsídios para uma melhor formulação das políticas públicas dirigidas para a redução dos acidentes de trânsito e dos seus custos” (IPEA, 2003, p. 3).

(condições climáticas, iluminação, vegetação etc), o aparato institucional (legislação, fiscalização, gestão da circulação de bens e pessoas, administração da via; e os aspectos socioambientais envolvidos (regras não oficiais partícipes da cultura regional que influenciem comportamentos e ensejem acidentes) (IPEA, 2006, p. 25).

Passa-se, depois, ao estudo da *morfologia do acidente*: nesse momento, o interesse é explicar as conexões entre os elementos que dinamizam o acidente, tomado, assim, em sua temporalidade, incluindo-se a *fisiologia dos materiais*. O desfecho da análise do evento *acidente de trânsito* é dado pela consideração dos aspectos socioculturais que constituem o acidente. Entre eles, destacam-se: “a presença ou não do policiamento, os costumes de uma região, bem como o gerenciamento da via e a legislação em vigor e a capacidade e disposição da autoridade local em aplicá-la” (IPEA, 2006, p. 25).

A pesquisa, como já mencionamos, recomenda algumas linhas de ação, responsáveis por conferir consistência e eficiência a políticas públicas de combate aos acidentes de trânsito. Dentre elas, destacamos a melhoria na qualidade das informações sobre acidentes de trânsito que, de maneira decisiva, expressem a confiabilidade esperada dos órgãos públicos envolvidos, sob a regência do DENATRAN, cuja responsabilidade na aferição das informações é determinada pelo CTB.

4 A aurora de um novo conhecimento acerca dos acidentes de trânsito?: o Núcleo de Operações Assistidas (NOA) da Transalvador e a Secretaria Municipal de Mobilidade

Segundo notícia publicada no site oficial da Prefeitura de Salvador, pela Assessoria Geral de Comunicação, a cidade contará, a partir de junho de 2015, com mais um suporte de gestão de trânsito. Trata-se do Núcleo de Operações Assistidas (NOA) cuja finalidade é orientar, do ponto de vista técnico, as ações de responsabilidade da Transalvador. Dentre as atividades previstas para o NOA, estão o registro e a mensuração das ocorrências de trânsito (acidentes e infrações), mediante produção de gráficos e indicadores, para alicerçar as estratégias de ação do órgão.

No entanto, a considerar o abrangente elenco de ações de competência da Transalvador, cuja estrutura já apresentamos, acreditamos que, se não se promover uma fusão dos diversos setores de inteligência de trânsito já existentes num único pólo de produção de

conhecimento viário, a única novidade trazida pelo NOA é o aporte tecnológico do qual se servirá para a otimização do tempo da resposta institucional perante os graves problemas que acometem a cidade.

Em entrevista realizada, no dia 20 de maio desse ano, com o Diretor Geral de Mobilidade Urbana e Acessibilidade, ligado à Secretaria Municipal de Mobilidade de Salvador, tivemos notícia da implantação de uma importante ferramenta de controle do trânsito, o Centro de Controle Operacional – CCO, sediado na mesma secretaria, que, mediante aquisição de aparelhagem tecnológica especializada, realizará o monitoramento em tempo real dos veículos destinados a transporte público, mais estritamente, a frota de ônibus em funcionamento na cidade, o que, supostamente, oferecerá maior celeridade na resposta a quaisquer ocorrências detectadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nos últimos anos, apesar de termos alcançado, em nível nacional, patamares mais altos de qualidade, o estudo acerca dos acidentes de trânsito, especificamente no âmbito do município de Salvador, revelam inconsistências e lacunas que acabam por subtrair dos registros institucionais a confiabilidade que deles se espera. A falta de padronização metodológica na busca dos elementos constitutivos das ocorrências de violência de trânsito tornam frágeis os dados obtidos pela Transalvador e dificultam a identificação das reais causas de números tão elevados de acidentes.

Nessa senda, considerando o quanto essa categoria de acidentes oneram o poder público e as graves consequências suportadas pelas vítimas, urge fazer um uso mais efetivo das diretrizes estabelecidas pelo Plano Nacional de Redução de Acidentes da ONU, para que, com isso, as ações previstas em nível nacional possam repercutir na realidade municipal e alterar o quadro deficitário de sua produção estatística. No nosso entender, cabe a Municipalidade um melhor aproveitamento do rico aporte metodológico disponível no Brasil, a exemplo do que fora lançado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), na compreensão e combate aos acidentes de trânsito.

Além disso, importante pontuarmos que, diante do vasto rol de obrigações da Transalvador, compreendendo, entre outras coisas, a composição de acervo estatístico sobre

os acidentes de trânsito na cidade, espera-se que a criação do Núcleo de Operações Assistidas se justifique do ponto de vista da obtenção de dados mais acurados sobre esses acidentes e as correspondentes formas de mitigar o problema. Isso porque, entre as promessas do Núcleo, estão o monitoramento e a obtenção de dados mediante um sofisticado aparato tecnológico e profissional que, se bem aplicado, podem suprir aquilo que há de lacunoso nos registros da capital baiana.

Concluimos, portanto, que problemas dessa dimensão demandam um tratamento cauteloso e pressupõem uma articulação substancial não só entre setores afins, mas, principalmente, entre secretarias – mobilidade, acessibilidade, saúde, sustentabilidade e urbanismo – com vistas a uma análise mais acurada dos dados, tornando-os mais robustos e úteis, para que a alteração dessa ordem de coisas possa ultrapassar meros compromissos formais e, enfim, conquiste o objetivo primordial de proteger pessoas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS ÓRGÃOS DE TRÂNSITO (AND). “Acidentes e vítimas em Salvador 2010 a fevereiro 2013”. Disponível em: www.and.org.br/dados-estados-diversos. Acesso realizado em: março/2015.

DENATRAN. Frota (Ano 2013). Disponível em: www.denatran.gov.br. Acesso realizado em: fevereiro/2015.

IBGE. Censo demográfico 1940-2010. no Anuário Estatístico do Brasil, 1981, vol. 42, 1979. Disponível em: seriesestatisticas.ibge.gov.br. Acesso realizado em: fevereiro/2015.

_____. Estimativas da população por município (Ano 2010). Disponível em <http://cidades.ibge.gov.br>. Acesso realizado em: fevereiro/2015.

_____. IBGE (2013). Estimativas da população por município (Ano 2013). Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso realizado em: fevereiro/2015.

IPEA/ANTP. “Redução das deseconomias urbanas com a melhoria do transporte público”. In: Revista do Transporte Público – ANTP – Ano 21, 199, 1º trimestre, pp. 35-92. Disponível em: <http://www.antp.org.br>. Acesso realizado em: abril/2015.

_____. “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo”. Brasília: Ipea/ANTP, 2003. Disponível em: <http://www.antp.org.br>. Acesso realizado em: abril/2015.



**Direitos Humanos,
Ética e Dignidade**

18 a 24 de outubro de 2015

_____. “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras: relatório executivo” – Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso realizado em abril/2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. “Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action”. WHO Library Cataloguing-in-Publication: 2013. Disponível em:

SANTOS, Milton. “A natureza do espaço: espaço e tempo, razão e emoção”. 4ª edição. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SEGURADORA LÍDER/DPVAT. Centro de Dados e Estatísticas. Boletim Estatístico, n.04, 2014. Disponível em: <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/boletim-estatistico>. Acesso realizado em: março/2015.

TRANSALVADOR. “Cadastro Organizacional”. Prefeitura Municipal de Salvador. Disponível em: <http://www.gestaopublica.salvador.ba.gov.br>. Acesso realizado em: março/2015.