

Evolução do número de mortes no trânsito em São Paulo

Max Ernani Borges De Paula

Banco de dados de vítimas dos acidentes de trânsito fatais

A Companhia de Engenharia de Tráfego realiza um trabalho de compilação do número de vítimas dos acidentes de trânsito fatais ocorridos em São Paulo, que foi iniciado em 1979 e continua sendo desenvolvido até hoje, com uma mesma metodologia de coleta de dados envolvendo duas fontes de informações: o Instituto Médico Legal – IML e a Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo – SSP de SP.

A opção pelo uso dessas fontes está relacionada aos procedimentos legais estabelecidos em caso de acidentes fatais e com vítimas que fornecem um respaldo seguro para a coleta de dados.

Todo acidente de trânsito com vítimas deve ser objeto de um boletim de ocorrência lavrado pela Polícia Civil. Se a vítima estiver morta, o delegado de polícia solicita ao IML o envio de um “carro de cadáver” ao local do acidente para recolher o corpo, já que este, quando resultante de morte violenta tem de ser, obrigatoriamente por lei, levado ao IML para elaboração da autópsia. Mesmo quando a morte não acontece no dia do acidente e a vítima fica internada vários dias no hospital, sua família tem que ir até o Distrito Policial fazer o Boletim de Ocorrência - BO quando o óbito ocorrer, para que o corpo possa ser encaminhado ao IML para a autópsia e, posteriormente, ser liberado.

São classificadas como mortes violentas ou por causas externas aquelas provocadas por homicídio, afogamento, incêndio, suicídio, acidente, etc., ou seja, todas as mortes que ocorrem por causas não naturais. Logo, se uma pessoa morreu devido a um acidente de trânsito, sua morte foi violenta ou por causas externas, seu corpo tem de ir para o IML.

Mensalmente a equipe de coleta de dados da CET obtém do IML uma relação de todas as vítimas de mortes violentas ocorridas no mês em questão, encaminhadas a esse Instituto. A equipe de coleta também tem acesso, para cada vítima, a documentos que trazem informações sobre essa vítima tais como filiação, idade, sexo, escolaridade, número do Boletim de Ocorrência e número do Distrito Policial, DP, que o lavrou.

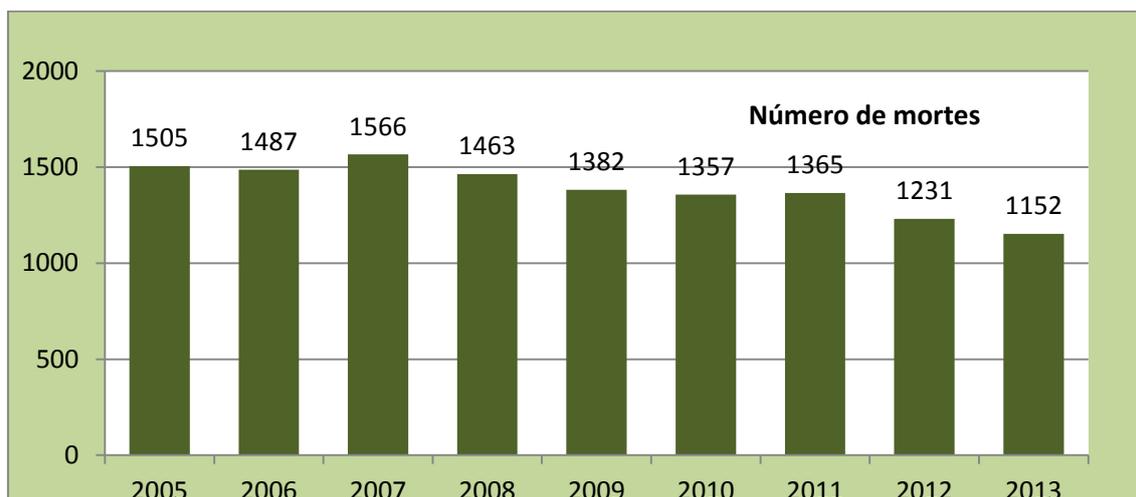
De posse das duas últimas informações relacionadas (números do BO e do DP), a equipe de coleta de dados da CET faz uma pesquisa no INFOCRIM – Informações Criminais, banco de dados da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo que contém todos os BOs efetuados pela Polícia Civil, para saber se a ocorrência mencionada diz mesmo respeito a um acidente de trânsito, já que é comum haver diferenças de classificação quanto à natureza da ocorrência. Por exemplo, pode no campo natureza constar “tentativa de assassinato” e se tratar, na realidade, de um acidente de trânsito. Sendo um acidente de trânsito, a equipe da CET completa a obtenção dos dados, acrescentando àqueles já levantados sobre a vítima, as informações sobre o acidente de trânsito propriamente (local, hora, veículos envolvidos, etc.), que constam do Boletim de Ocorrência analisado.

Todo este cuidado com a identificação da informação e cruzamento de fontes dá ao banco de dados das vítimas dos acidentes fatais em São Paulo, mantido pela CET, um padrão de confiabilidade elevado.

A redução da violência no trânsito de São Paulo

Utilizando o número de mortes no trânsito como parâmetro para medir a violência no tráfego de veículos nas ruas da cidade e tomando como referência o ano de 2005, quando esse número foi igual a 1505, tem-se que em 2013, oito anos após, o número de mortes caiu para 1152, reduzindo-se em 23,5%. (Ver gráfico abaixo).

Gráfico: Evolução anual do número de mortes por acidentes de trânsito em São Paulo

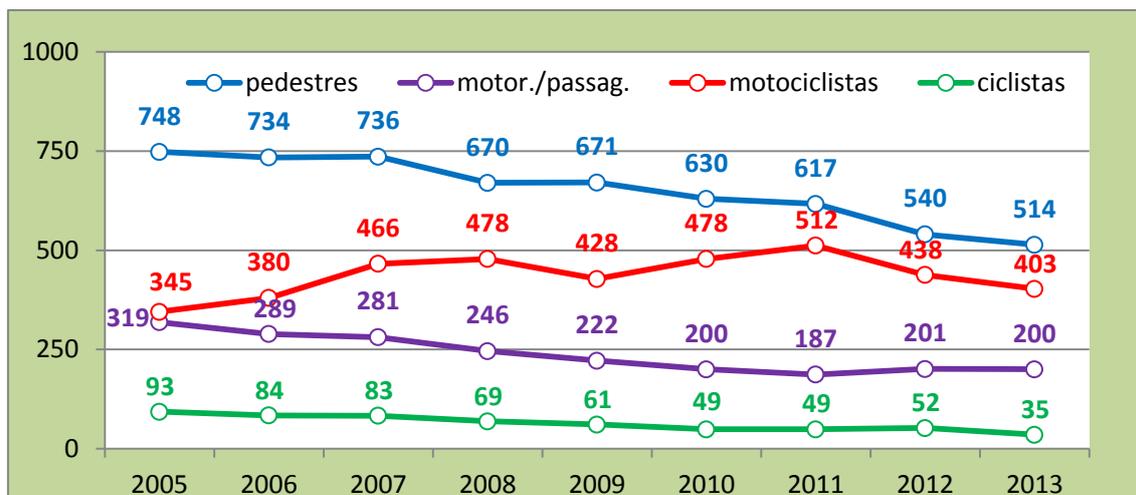


A redução do número de mortes no período só não foi mais expressiva ainda porque um fato novo, o crescimento vertiginoso da frota de motocicletas na cidade, impediu. Por ser um veículo perigoso, já que não proporciona nenhuma proteção aos seus ocupantes em caso de acidente de trânsito, o aumento do seu número foi acompanhado pela ocorrência cada vez mais frequente de acidentes graves envolvendo esses veículos, muitos deles acarretando a morte ou sequelas severas às vítimas motociclistas.

Existiam 491 mil motocicletas na cidade em 2005 e esse número pulou para 995 mil em 2013, crescimento de 102,8%. No mesmo período, o número de automóveis passou de 4,085 milhões para 5,446 milhões, aumentando 33,3%, ou seja, a frota de motocicletas cresceu três vezes mais rápido.

O gráfico a seguir apresenta o número de mortes no trânsito por tipo de usuário das vias, de 2005 a 2013. Nele, percebe-se que houve crescimento do número de óbitos só para o tipo motociclista. Para os três outros a variação foi negativa, ou seja, as mortes diminuíram e de maneira significativa no período.

Gráfico: Número de mortes em acidentes de trânsito por tipo de usuário das vias



Do gráfico depreende-se que, tomando por referência o ano de 2005, o número de mortes por tipo de usuário em 2013, 8 anos após, sofreu as seguintes alterações:

- **pedestres:** variou de 748 para 514, diminuindo 31,3%;
- **motociclistas:** passou de 345 para 403, aumentando 16,8% (nos últimos dois anos houve redução nesse número);
- **motoristas / passageiros:** oscilou de 319 para 200, diminuindo 37,3%;
- **ciclistas:** variou de 93 para 35, diminuindo 62,4%.
- **todos usuários:** variou de 1505 para 1152, reduzindo-se 23,5%.

Percebe-se que num intervalo de apenas 8 anos a redução da mortalidade foi significativa: de cerca de um terço para os pedestres e para os motoristas / passageiros; e de mais da metade para os ciclistas. Já o número de mortes de motociclistas cresceu 17%.

Embora o percentual de redução para todos os usuários, de 23,5%, seja bastante expressivo, não se pode menosprezar a magnitude do número anual de mortes em São Paulo, porque ao lado daquelas relativas às grandes cidades dos países desenvolvidos, ainda é muito alta. A tabela a seguir mostra a comparação das informações atuais de mortalidade no trânsito entre São Paulo e Nova Iorque.

Tabela: Mortes no trânsito, por tipo de usuário, em São Paulo e Nova Iorque

	Tipo de usuário					Popul. (milhão)	Mortes por 100.000 hab.
	Pedestres	Mot./pass.	Motocicl.	Ciclistas	Total		
São Paulo 2013	514	200	403	35	1152	12,046	9,6
Nova Iorque 2012 (¹)	148	73	35	18	274	8,337	3,3

(¹) Fonte: New York City Department of Transportation

Observando os dados da última coluna da tabela, verifica-se que o índice de mortos no trânsito por 100.000 habitantes é três vezes maior em São Paulo. Assim, embora as medidas de segurança que vem sendo adotadas na cidade (relacionadas mais abaixo) estejam tendo eficácia na redução dos acidentes, como mostram os gráficos apresentados, ainda há muito a se fazer.

No entanto, a título de curiosidade, o trânsito na cidade de São Paulo já foi mais violento. Nos cinco primeiros anos da série histórica de mortes no trânsito (1979/1984), que a CET mantém com a mesma metodologia desde 1979, o total de fatalidades oscilou em torno de 2300. O número de vítimas cresceu nos anos seguintes, atingindo o pico histórico de 2981 óbitos em 1987 e decresceu lentamente a seguir até 1996, quando houve 2245 mortes. Em todo o período mencionado, de 1979 a 1996, a participação dos pedestres mortos em atropelamentos foi muito alta, cerca de 60% do total de mortes. A partir de 1997, com a implantação da fiscalização fotográfica de velocidades, houve um expressivo declínio do número de mortes, aproximando-se do patamar de 1600 ao ano. Juntamente com isso, a participação dos pedestres também caiu para cerca de 50%. Com a implementação do Programa de Proteção ao Pedestre em 2011, a participação de atropelamentos fatais caiu ainda mais desde então, passando a oscilar perto dos 45%.

É interessante notar pelos dados da tabela apresentada, que a participação relativa dos pedestres mortalmente atropelados em Nova Iorque no total de mortes provocadas pelo trânsito, de 54%, foi superior a de São Paulo, que em 2013 foi de 45%.

Algumas medidas adotadas pela CET que melhoraram a segurança do trânsito

Além dos trabalhos rotineiros de elaboração e implantação de projetos de sinalização, de manutenção da sinalização existente e de orientação e fiscalização do trânsito pelos operadores de campo, que gradualmente vão tornando o tráfego de pessoas e de veículos mais seguros na cidade, muitas medidas buscando maior segurança do trânsito vem sendo adotadas pela Companhia ao longo dos anos, como as que estão relacionadas a seguir, que certamente contribuíram para reduzir o número de mortos e feridos no trânsito de São Paulo no período de 2005 a 2013.

- Campanhas de conscientização da importância do uso do cinto de segurança pelos ocupantes de veículos e fiscalização seu uso;
- Instalação de minirrotatórias ou semáforos para controlar o tráfego de veículos em cruzamentos mais movimentados;
- Implantação de faixas de travessia de pedestres sinalizadas nos locais com concentração de pessoas a pé;
- Iluminação de faixas de travessia de pedestres, tornando as pessoas usuárias mais visíveis aos condutores de veículos;
- Instalação de focos para pedestres nos cruzamentos semaforizados, orientando as pessoas para as travessias;
- Adequação do tempo reservado à travessia de pedestres nos cruzamentos semaforizados, minimizando as travessias irregulares;
- Implantação de áreas de compartilhamento de modos;
- Implantação de lombadas físicas ou eletrônicas para reduzir a velocidade dos veículos em locais perigosos;

- Implantação de radares para fiscalização da velocidade desenvolvida pelos veículos em vias com potencial de risco;
- Redução dos limites de velocidade regulamentados para as ruas e avenidas, onde se observou essa necessidade;
- Implantação de caetanos nos cruzamentos semaforizados, para fiscalização da infração de desrespeito ao semáforo vermelho;
- Construção de ciclovias e ciclofaixas, reservando um espaço próprio seguro para o trânsito das bicicletas;
- Fiscalização, em trabalho conjunto com a Polícia Militar, dos condutores que dirigem seus veículos alcoolizados;
- Cursos e palestras sobre educação de trânsito, dirigidos a estudantes, professores e condutores de veículos;
- Campanhas diversas de conscientização dos usuários do sistema viário quanto à importância do respeito às diversas leis de trânsito;
- Abertura de canais diretos com a população (twitter, Fale conosco, telefone 1188, atuação descentralizadas em bairros) de maneira a ouvir, discutir e atender da melhor maneira as reivindicações dos cidadãos.

Referências:

- Relatório Anual de Acidentes de Trânsito Fatais -2012, da Companhia de Engenharia de Tráfego;
- Fatos e Estatísticas de Acidentes de Trânsito em São Paulo – 2011, Companhia de Engenharia de Tráfego;
- New York City Department of Transportation, March 18 news release.

Março 2014