



**UNIVERSIDADE DA INTEGRAÇÃO INTERNACIONAL  
DA LUSOFONIA AFRO-BRASILEIRA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS  
BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA**

**ANTONIO CARLOS CONCEIÇÃO LIMA  
DERIVALDO SALES DO NASCIMENTO**

**ACIDENTES DE TRÂNSITO: ENFOQUE À REALIDADE DOS MOTOCICLISTAS  
EM SÃO FRANCISCO DO CONDE – BA**

**SÃO FRANCISCO DO CONDE-BA**

**2018**

**ANTONIO CARLOS CONCEIÇÃO LIMA  
DERIVALDO SALES DO NASCIMENTO**

**ACIDENTES DE TRÂNSITO: ENFOQUE À REALIDADE DOS MOTOCICLISTAS  
EM SÃO FRANCISCO DO CONDE – BA**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação apresentado a Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Administração Pública.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Sérgio de Proença

**SÃO FRANCISCO DO CONDE- BA  
2018**

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira  
Sistema de Bibliotecas da Unilab  
Catalogação de Publicação na Fonte

L696a

Lima, Antonio Carlos Conceição.

Acidentes de trânsito : enfoque à realidade dos motociclistas em São Francisco do Conde - BA / Antonio Carlos Conceição Lima, Derivaldo Sales do Nascimento. - 2018.

44 f. : il. color.

Monografia (graduação) - Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, 2018.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Sérgio de Proença.

1. Acidentes de trânsito - Investigação - São Francisco do Conde, BA. 2. Indicadores sociais - São Francisco do Conde, BA. 3. Motociclistas - São Francisco do Conde, BA I. Nascimento, Derivaldo Sales do. II. Título.

BA/UF/BSCM

CDD 363.125098142

**ACIDENTES DE TRÂNSITO: ENFOQUE À REALIDADE DOS MOTOCICLISTAS  
EM SÃO FRANCISCO DO CONDE – BA**

**ANTONIO CARLOS CONCEIÇÃO LIMA  
DERIVALDO SALES DO NASCIMENTO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito final para a obtenção do grau de Bacharel em Administração Pública pela Universidade Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira - UNILAB

Data: 28/04/2018

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr. Paulo Sérgio de Proença

---

Prof. Dra. Maria Aparecida da Silva

---

Prof. Dr. Alexandre Oliveira Lima

## **AGRADECIMENTOS**

Agradecemos primeiramente a Deus, à nossa família, em especial à tutora Josefa Gracianne de Oliveira, que no momento em que achávamos que não iríamos conseguir, ela colocou-se inteiramente ao nosso dispor, ao nosso querido orientador Professor Paulo Proença, a Dona Fátima Siqueira e a todos que contribuíram direta ou indiretamente em nossa formação acadêmica, principalmente aos tutores e servidores da UNILAB.

## RESUMO

O presente trabalho estuda as causas de acidentes de trânsito que envolvem motocicletas. Para isso, será necessário pesquisar o perfil do motociclista e do pedestre da cidade de São Francisco do Conde e verificar se houve aumento de acidentes de trânsito envolvendo motociclista em 2016-2017. Essa pesquisa é de caráter bibliográfico, exploratório, descritivo e documental, com apresentação de análise qualitativa e quantitativa, foram realizadas entrevistas aos gestores do SAMU e Superintendência de Trânsito do Município de São Francisco do Conde, com pedestres, condutores de motocicletas, e também alguns agentes de trânsito, além da observação em alguns pontos da cidade e suas movimentações nas vias. Verificou-se que houve o aumento da frota veicular, aumento populacional e a não regularização do sistema de trânsito em São Francisco do Conde nos últimos anos. O desrespeito dos condutores de motocicletas ao CTB-Código de Trânsito Brasileiro culminou no alto índice de acidentes, provocando, além de mortes, mutilação aos acidentados, grande ocupação nos leitos, aumento de custo hospitalar. Dessa maneira, a prevenção através de campanhas e capacitação ainda é a melhor forma de reduzir os acidentes.

**Palavras chave:** Acidentes. Motocicletas. Trânsito.

## ABSTRACT

The present work studies the causes of traffic accidents involving motorcycles. To do this, it will be necessary to investigate the profile of the motorcyclist and the pedestrian of the city of São Francisco do Conde and verify if there was an increase in traffic accidents involving a motorcyclist in 2016-2017. This research is of a bibliographic, exploratory, descriptive and documentary character, with presentation of qualitative and quantitative analysis, interviews with the managers of SAMU and Superintendency of Traffic of the Municipality of São Francisco do Conde, with pedestrians, drivers of motorcycles, as well as some traffic agents, besides the observation in some points of the city and its movements in the ways. It was verified that there was an increase in the vehicular fleet, a population increase and the non-regularization of the transit system in São Francisco do Conde in recent years. The disrespect of motorcycle drivers to the CTB-Brazilian Traffic Code culminated in the high rate of accidents, causing, in addition to deaths, mutilation to the injured, great occupation in the beds, increase of hospital cost. In this way, prevention through campaigns and training is still the best way to reduce accidents.

**Key words:** Accidents. Motorcycles. Traffic.

## LISTA DE FIGURAS

**Figura 1 Organograma da Superintendência de Trânsito e Transporte STT ..12**

## LISTA DE FOTOS

<b>Foto 1 Reunião com os mototaxistas.....</b>	<b>15</b>
<b>Foto 2 Transporte de Objetos em Motocicleta.....</b>	<b>29</b>
<b>Foto 3 Transporte de Crianças em Motos.....</b>	<b>30</b>
<b>Foto 4 Antes do consumo de álcool.....</b>	<b>31</b>
<b>Foto 5 Depois do consumo de álcool.....</b>	<b>31</b>
<b>Foto 6 Não uso de capacete .....</b>	<b>32</b>
<b>Foto 7 Malabarismo em Motocicleta.....</b>	<b>33</b>
<b>Foto 8 SAMU .....</b>	<b>34</b>

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1 Sexo dos Entrevistados .....</b>	<b>26</b>
<b>Gráfico 2 Entrevistados Habilitados .....</b>	<b>26</b>
<b>Gráfico 3 Motocicletas que são mototaxista .....</b>	<b>27</b>
<b>Gráfico 4 Índice de Acidentes Especificamente com Motocicletas .....</b>	<b>34</b>
<b>Gráfico 5 Acidentes com Motociclistas.....</b>	<b>34</b>
<b>Gráfico 6 Acidentes Fatais .....</b>	<b>37</b>
<b>Gráfico 7 Lesões x óbito .....</b>	<b>37</b>
<b>Gráfico 8 Mortes Por Acidentes entre 2000 e 2007 .....</b>	<b>38</b>
<b>Gráfico 9 Internamento por Acidentes .....</b>	<b>39</b>

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	<b>09</b>
<b>2.SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE: APRESENTAÇÃO, DESAFIOS E AÇÕES</b> .....	<b>11</b>
<b>2.1 Apresentação da Instituição</b> .....	<b>11</b>
<b>2.2 Ações da STT</b> .....	<b>14</b>
<b>2.2.1 Reuniões com moto taxistas</b> .....	<b>14</b>
<b>2.2.2 Cursos de capacitação</b> .....	<b>15</b>
<b>2.2.3 Caminhada de Conscientização</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2.4 Orientação periódica</b> .....	<b>16</b>
<b>2.2.5 Escola Pública de Habilitação</b> .....	<b>17</b>
<b>3. A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO PARA A SEGURANÇA PÚBLICA E A SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE</b> .....	<b>19</b>
<b>3.1 Fundamentação Teórica</b> .....	<b>19</b>
<b>3.2 Desrespeito ao CTB</b> .....	<b>21</b>
<b>4. CONCEPÇÃO DA METODOLOGIA</b> .....	<b>24</b>
<b>4.1 Procedimentos de Coleta de Dados</b> .....	<b>25</b>
<b>5. RESULTADOS DA PESQUISA</b> .....	<b>27</b>
<b>5.1 O perfil dos Motociclistas</b> .....	<b>27</b>
<b>5.2 Transportes de Material em Motocicleta</b> .....	<b>28</b>
<b>5.3 Excesso de Passageiros</b> .....	<b>29</b>
<b>5.4 Bebidas Alcoólicas</b> .....	<b>31</b>
<b>5.5 Falta de Uso de Capacete</b> .....	<b>31</b>
<b>5.6 Malabarismo com motocicletas</b> .....	<b>32</b>
<b>5.7 Planos de Ação para Reduzir as Causas do problema</b> .....	<b>33</b>
<b>5.8 Serviço de Atendimento Móvel de Urgência SAMU</b> .....	<b>34</b>
<b>5.9Secretária de saúde do Estado da Bahia</b> .....	<b>36</b>
<b>6. CONCLUSÃO</b> .....	<b>41</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>43</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O presente estudo busca analisar as causas das ocorrências de trânsito envolvendo motociclistas na cidade de São Francisco do Conde. É fundamental que se conheça como ocorrem os acidentes envolvendo motos, se há obediência ao Código Brasileiro de Trânsito – CTB e fiscalização por parte do órgão responsável. Será considerado o índice de acidentes ocorridos em 2016 e 2017 que tenham envolvimento de Motociclista, para que se possam tomar medidas de prevenção.

De acordo com Secretaria Estadual da Saúde da Bahia – SESAB (2017), somente no primeiro trimestre do ano de 2017, foram 2.049 internações de vítimas de acidente de trânsito, sendo 1.006 (49,1%) por moto. Sendo este impacto também alarmante quando se trata das contas do sistema de saúde, para que seja possível cobrir os custos dos tratamentos. Segundo o secretário da SESAB, são R\$ 500 milhões ao ano investido para o tratamento de vítimas de acidentes de trânsito na Bahia, enfatizando que este custo é apenas dos hospitais estaduais, sem incluir as unidades municipais.

No contexto em que houve o aumento da frota veicular, aumento populacional e a não regularização do sistema de trânsito em São Francisco do Conde nos últimos anos, o desrespeito dos condutores de motocicletas ao CTB, culminou no alto índice de acidentes envolvendo motociclistas, provocando, além de mortes, mutilação aos acidentados, grande ocupação nos leitos, aumento de custo hospitalar e oneração no sistema previdenciário nacional.

A partir desses dados surgiu a inquietação que serviu de base para a investigação: Quais as consequências da desobediência ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB) por parte motociclistas da cidade de São Francisco do Conde – BA?

Esta pesquisa é de grande relevância para toda população, haja vista que todos têm a necessidade de se locomover nas vias. Contudo, há uma exposição aos problemas, e qualquer indivíduo poderá até ser vítima. Espera-se que o presente trabalho contribuía para o entendimento e solução dessa problemática que envolve a sociedade.

O objetivo é verificar as causas de acidentes de trânsito que envolve motocicletas. Para isso, será necessário pesquisar o perfil do motociclista e do pedestre da cidade de São Francisco do Conde e verificar se houve aumento de acidentes de trânsito envolvendo motociclista em 2016-2017.

Essa pesquisa é de caráter bibliográfico, exploratório, descritivo e documental, com apresentação de análise qualitativa e quantitativa, foram realizadas entrevistas aos gestores do SAMU e Superintendência de Trânsito do Município de São Francisco do Conde, com pedestres, condutores de motocicletas, e também alguns agentes de trânsito, além da observação em alguns pontos da cidade e suas movimentações nas vias.

Este trabalho será estruturado em três capítulos, sendo que no primeiro capítulo é sobre fundamentação teórica: serão relatadas informações resultantes da pesquisa bibliográfica realizada. Extraída de livros sites, revistas e periódicos exposto na internet, tendo em vista o pequeno número de produção científica nesta área, e, também a ausência de registros suficientes nos órgãos responsáveis. Por conseguinte, fez-se uma abordagem sobre acidente de trânsito, apresentando o nível de obediência ou não dos motociclistas ao Código de Trânsito Brasileiro, baseado em outras publicações científica, confrontando os autores pesquisados e apresentando nosso ponto de vista de acordo as observações, entrevistas, e as pesquisas nos órgãos ligados a Segurança, Saúde e Mobilidade urbana.

No terceiro capítulo será descrita a Metodologia, como, onde, como foi o processo, do planejamento, a avaliação da pesquisa. O quarto capítulo será a Apresentação e análise dos dados coletados durante a pesquisa, feita ao site da Secretaria de Saúde do Estado da Bahia, ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, entrevista a gestora do SAMU, entrevista a gestora do STT a pedestre, motociclistas, agentes de trânsito, tudo isso através de textos, fotografias e gráficos.

Embora ainda seja elevado o índice de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, é possível através de campanhas de prevenção reduzir esse índice, especialmente por também se tratar de um problema de saúde pública, já que os acidentados são cuidados a principio em hospitais de rede pública.

## **2 SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE DE SÃO FRANCISCO DO CONDE-BA: APRESENTAÇÃO, DESAFIOS E AÇÕES.**

### **2.1 APRESENTAÇÃO DA INSTITUIÇÃO**

A lei Municipal nº 290 de 30 de abril de 2013, criou o Sistema de Trânsito e Transporte Público do Município. A Superintendência de Trânsito e Transporte é o órgão responsável diretamente pelo trânsito do Município de São Francisco do Conde, ligado a Secretaria Municipal de Serviços, Conservação e Ordem Pública (SESCOP). É organizado da seguinte forma:

- Gabinete do Secretário;
- Superintendência de Defesa;
- Superintendência de Iluminação, Limpeza e Segurança Pública;
- Superintendência de Manutenção e Atividades Urbanas;
- Superintendência de Trânsito e Transporte Público – STTP;
- Superintendência de Modernização.

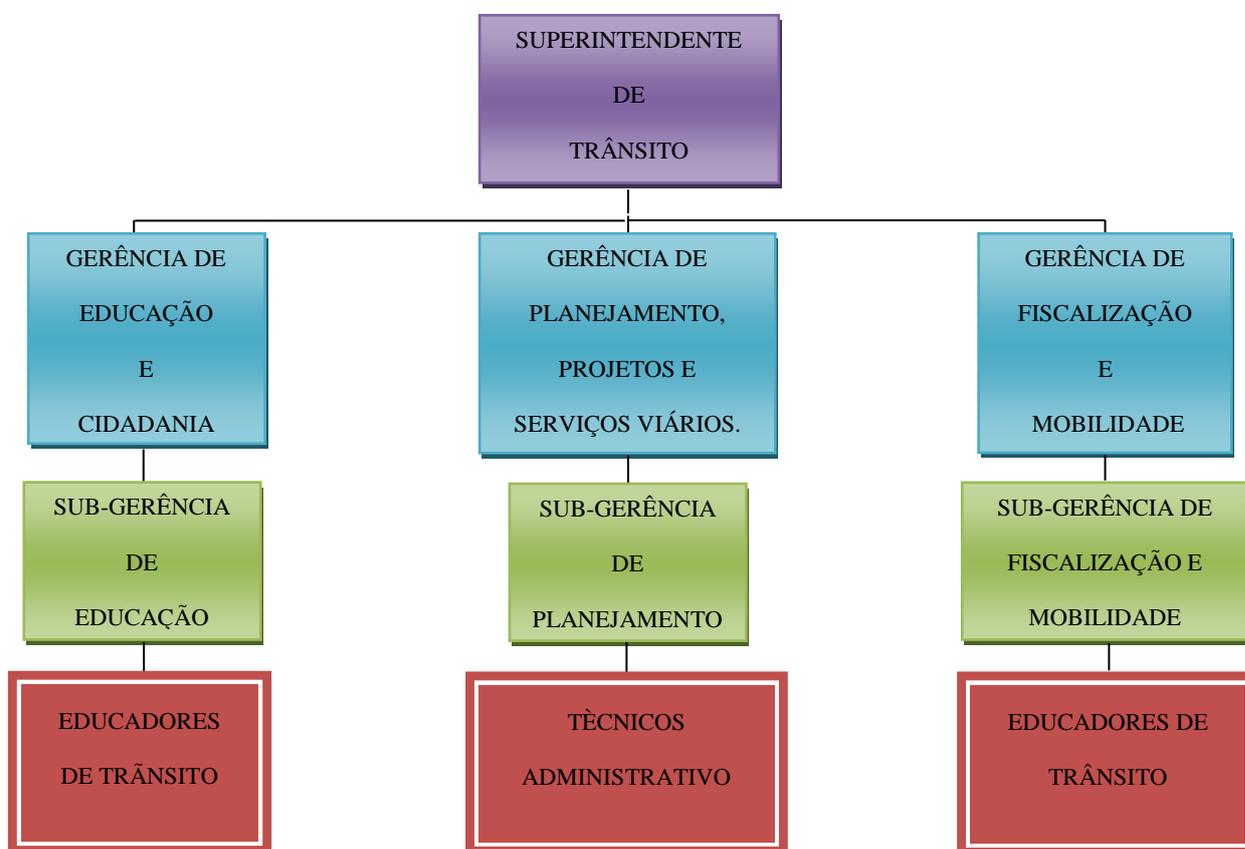
A SESCOP além de ser responsável pela STT tem a função de garantir o funcionamento dos serviços de limpeza pública, propiciar o funcionamento e qualificação da iluminação pública, em coordenação com os órgãos competentes do estado, quando for o caso, acompanhar o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), no intuito de controlar o ordenamento da política de uso de ocupação do solo, em conjunto com a secretaria competente, para a aplicação das normas de ordenamento correspondente, fiscalizar o cumprimento das normas sobre publicidade em logradouros públicos, fiscalizar e controlar os serviços públicos ou de utilidade pública, concedidos ou permitidos pelo município, realizar os serviços de fiscalização de posturas nas áreas sob sua responsabilidade, executar os serviços de manutenção dos parques, praças, jardins e cemitérios municipais, a execução e a fiscalização das atividades de identificação e codificação de logradouros públicos e sinalização urbana. Executar a gestão da guarda municipal, promovendo a vigilância e fiscalização nos locais públicos e próprios municipais, promove a política de segurança pública e comunitária para o município, executar as atividades relacionadas à área de segurança junto às autoridades de segurança estadual e federal, coordenar a defesa civil do município.

A Superintendência de Trânsito e Transporte tem sua estrutura organizacional na seguinte formação:

- Gerência de Educação e Cidadania;
- Gerência de Planejamento, Projetos e Serviços Viários;
- Gerência de Fiscalização e Mobilidade.

Conforme demonstrado na Figura 1

**Figura 1 – Organograma da STT**



Sua função é de formulação e planejamento da política municipal de mobilidade urbana visando à sustentabilidade das intervenções viárias do município, priorizando o pedestre e os transportes ciclo viários e coletivos, execução da política municipal de trânsito na promoção e participação em projetos, programas de educação e segurança do trânsito, observadas as legislações federal, estadual e municipal pertinentes. Tem a incumbência da execução e a fiscalização das atividades de identificação e codificação de logradouros públicos e sinalização

urbana; a execução de ações e procedimentos de fiscalização, engenharia, sinalização e a coleta de dados estatísticos de trânsito, competindo-lhe, ainda, a aplicação de penalidades e outras medidas administrativas visando à punição de infratores.

A atual responsável pelo órgão, Sra. Maria de Fátima Siqueira Dantas, está à frente da superintendência há oito anos, tem na sua vida profissional uma vasta experiência no terceiro setor. Segundo a superintendente, a atual estrutura do órgão não atende as necessidades da Superintendência de Trânsito e Transporte para a prestação de um serviço de qualidade, para atender a demanda da população e o bom funcionamento do órgão, precisaria atender a resolução 560/2015, que dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

A superintendente afirma que precisa equipar o órgão com três viaturas e quatro motos, um veículo tipo guincho, fazer convênio com empresa de rádios, sala para a instalação de uma central de rádio, sala compensação das multas com todos os equipamentos necessários, sala para instalação da Junta Administrativa de Recursos de Infração – JARI, fazer convênios com bancos, Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN, Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito - FUNSET, Registro Nacional de Carteira de Habilitação - RENACH, RENASINF, Federação Brasileira dos Bancos - FEBRABAN, liberar código de barra, nomear servidores interno conforme o organograma, convocar, nomear e treinar os candidatos aprovados no ultimo concurso público que só eles terão o poder para aplicação de multa. Finalizando, a gestora afirma que são muitos os problemas decorrentes da não estruturação do órgão.

A STT atualmente tem seu funcionamento da seguinte forma: uma superintendente de trânsito, 14 educadores de trânsito e 07 técnicos administrativos, todos esses funcionários com vínculo por meio de cargos comissionados, os aprovados no último concurso público, ainda não foram convocados. Para a realização das atividades, o órgão conta com um veículo tipo Bongo Cabine dupla, que segundo a gestora não atende as demandas do Município.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro criado desde 1998, e a lei de mobilidade urbana, vigente desde abril de 2012, que trazem diretrizes aos municípios para oferecer eficiência na gestão de trânsito, segurança no deslocamento e qualidade do transporte. Falta muito para que a STT esteja

enquadrada neste modelo, e se cumpra o que a lei exige para um trânsito saudável e seguro em São Francisco do Conde.

## **2.2 Ações da STT**

A STT tem grandes desafios, principalmente de cunho estruturais, conforme a Lei e demanda da população, assim como a regulamentação dos mototaxista. Dentre as mais variadas ações, está à capacitação de condutores mototaxistas, caminhada de conscientização, dentre outros.

### **2.2.1 Reuniões com mototaxistas**

Estão sendo realizadas reuniões com os representantes da categoria dos mototaxista, para tratar da Lei de Regulamentação da categoria. O objetivo é apresentar os critérios da regulamentação da categoria, ou seja, os requisitos para condutores e veículos, fazerem parte do sistema de transporte de passageiros. Nessas reuniões, são convidados os representantes dos 22 pontos de moto táxis da sede e os representantes dos outros 09 pontos existentes na cidade, além dos demais proprietários de veículos desta categoria.

Os critérios apresentados para os condutores e veículos fazerem parte deste sistema foram: ser licenciados e registrados no município na categoria aluguel; possuir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) na categoria "A", por pelo menos 02 anos; comprovar residência no município há pelo menos 01 ano; ter idade mínima de 21 anos para ser permissionário/proprietário do veículo; não ser funcionário público em atividade, em nenhuma das esferas, municipal, estadual e federal; comprovar ser motorista profissional na categoria autônomo; a potência do motor deverá ser entre 125 e 250 cilindradas, dentre outros.

### Foto 1 Reunião com o Mototaxistas



Fonte: <http://saofranciscodoconde.ba.gov.br>

### 2.2.2 Cursos de capacitação

Em parceria com o DETRAN-BA, através da Escola Pública de Trânsito - EPTRAN, a STT realizou o Curso de Capacitação para Profissionais de Táxi, com o objetivo de atender aos 35 permissionários que, embora já estejam cadastrados no Sistema Municipal de Táxi e tenham a concessão do serviço de táxi, não possuíam o curso, que é de natureza obrigatória, conforme exigência e requisito da Lei Municipal nº 471/2017 e Lei Federal 12.468/2011, que regulamenta a profissão de taxista e da Resolução nº 456/13 do CONTRAN órgão que regulamenta o Curso de Capacitação para Profissionais de Táxi.

O curso tratou de temas referentes à imagem pessoal, atendimento ao cliente, relações humanas, equipamentos obrigatórios de veículo, direção defensiva, primeiros socorros, mecânica básica e elétrica básica. Essa categoria encontra-se, organizada dentro das normas do CTB.

Durante o ano, acontece movimento que tem o objetivo de chamar a atenção do cidadão sobre o índice de acidentes no trânsito e de que formas esses acidentes podem ser evitados. Esse evento acontece duas vezes ao ano, intitulado como: Caminhada de Conscientização que é subdividido da seguinte forma: Movimento Maio Amarelo e Trânsito Seguro.

### **2.2.3 Caminhada de Conscientização**

#### **a) Movimento Maio Amarelo**

Acontece anualmente no mês de maio com a proposta de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo. A intenção é colocar em pauta o tema, segurança viária e mobilizar toda a sociedade para engajar-se em ações e propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão do trânsito exige, nas mais diferentes esferas. Tem como primeira meta, explicitar a necessidade da sociedade a tratar os acidentes de trânsito como uma verdadeira epidemia, e conseqüentemente, acionar cada cidadão a adotar comportamento mais seguro e responsável, tendo como premissa a preservação da sua própria vida e a dos demais cidadãos.

#### **b) Trânsito seguro**

A STT anualmente promove no mês de setembro, uma Caminhada voltada para um Trânsito mais Seguro, com o objetivo de conscientizar motoristas, motociclistas e pedestres quanto ao cuidado com a vida no trânsito. Outras ações educativas também são desenvolvidas ao longo da semana, como panfletagens e ações educativas nas escolas.

### **2.2.4 Orientação Periódica**

Em março, junho e dezembro de 2017 houve um encontro entre mototaxistas da cidade, equipes do DETRAN e do STT onde se realizou uma palestra sobre Educação para o Trânsito, pautando uma série de ações educativas para motoristas e motociclistas com o intuito de conscientizar as classes citadas para as obrigatoriedades no trânsito. Esta ação acontece periodicamente antecedendo os festejos populares do calendário Municipal, momento em que a cidade recebe visitante, aumentando o fluxo de veículos nas vias e a procura pelos serviços de moto táxis. Ao final da palestra são distribuídas cartilhas com material educativo para todos os participantes.

### **2.2.5 Escola Pública de Habilitação**

A STT está em diálogo constante com o DETRAN para a implantação da Escola Pública de Habilitação no município, com o objetivo de facilitar a regularização dos motociclistas irregulares no município. Tendo em vista que o processo normal custaria muito caro para a categoria que nem todos dispõem de ré curso para tal regularização.

Sabendo-se, que com a implantação desta escola no município seria uma grande ajuda para a categoria que na sua maioria tem esse veículo como única fonte de renda; sendo assim, promoveria à categoria as condições necessárias para atuarem com mais qualidade e eficiência no trânsito. As aulas teóricas seriam dadas gratuitamente pelo DETRAN, restando apenas para os interessados os custos com a compra do laudo e aulas práticas.

A Superintendência de Trânsito possui em seu banco de dados registro de 328 mototaxista no município. Destes, apenas 63 participam de atividades promovidas pelo órgão. Porém, um dado mais alarmante é em relação ao número de profissionais habilitados. Dos 63 participantes, somente 10 possuem a carteira que os habilitam para exercer as atividades nas ruas, tendo em vista que é um número pontual, ou seja, foram coletados dados das pessoas que possuem motocicleta e utiliza o veículo no transporte de pessoas, não há um controle dos veículos adquiridos por outras pessoas, sabendo-se que segundo o IBGE o Município no ano de 2005 tinha 1.026 (mil e vinte e seis) veículos já em 2016 passou para 6.429 (seis mil quatrocentos e vinte e nove) veículos nas vias públicas. A STT reconhece o problema e tem a sua solução com a estruturação do órgão, para tomar as medidas cabíveis.

A Superintendência de Trânsito segue zelando pela educação dos munícipes, condutores e pedestres, relacionados ao movimento nas vias, formulando e planejando as políticas do município referente à mobilidade urbana, procurando na medida do possível atender as demandas da população e o cumprimento do CTB.

Ao longo do capítulo, foi esclarecido que, embora não se possa erradicar a incidência de acidentes, é possível reduzir este fenômeno, e a STT buscando essa redução, desenvolve estratégias visando à conscientização dos condutores de veículos e de pedestres para que saibam como se portar no perímetro urbano, especialmente os motociclistas, haja vista que já mencionado anteriormente, que o

maior índice de acidentes fatais ou apenas com lesões é a partir de colisão com moto. Capacitar e educar os motoristas são formas de prevenir e evitar acidentes

### **3 A FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO PARA A SEGURANÇA PÚBLICA E A SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE**

O presente capítulo tem por meta discorrer sobre os acidentes de trânsito no Brasil, fazendo uma comparação com os dados observados relativos ao fenômeno dentro do Município de São Francisco do Conde-Ba.

#### **3.1 Fundamentação teórica**

Acidente de trânsito pode ser descrito como todo acontecimento desastroso, casual ou não, podendo ter como conseqüências danos físicos ou materiais, mediante envolvimento de veículos, pessoas e ou animais nas vias públicas (FEIJÓ, 2011).

Mesmo o Brasil tendo enorme extensão territorial e grande frota de motocicletas, responsável pela maioria dos acidentes de trânsito, ainda assim possui numero reduzido de trabalhos científicos falando desse tema.

Gabani (2011) diz que, no Brasil, estudos das décadas de 1970 e 1980 já mostravam a magnitude dos acidentes de trânsito por meio de publicações de autores pioneiros na área (KOIZUMI, 1985; LAURENTI, et al, 1972; MELLO JORGE, 1980), mas na proporção do aumento dos acidentes e da frota, não houve um aumento compatível de autores interessados em falar sobre esse tema.

Diante desse fenômeno, Newton, (2010) esperava que sua pesquisa, pioneira na região de Corumbá Mato Grosso do Sul, servisse também como um dos meios utilizados por autoridades públicas e demais profissionais ligados ao tema apresentado, objetivando a redução das perdas humanas e materiais ocasionados pelos acidentes envolvendo motocicletas. O autor afirma que na região pesquisada, o trabalho dele é o primeiro.

Reiteramos que, no Brasil, ainda são poucos autores falando sobre acidentes envolvendo motocicleta. Em especial em São Francisco do Conde nosso trabalho é o primeiro a falar sobre o tema.

Newton (2010) escreveu um artigo científico sobre acidentes envolvendo motocicletas, ocorridos na Cidade de Corumbá Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano de 2007. Um dos pontos importantes da pesquisa foi à identificação do aumento significativo na frota de motocicleta no país, assim como o crescimento do número de acidentes de trânsito com motocicleta; a pesquisa é uma fonte de informação segura que poderá servir como um dos meios utilizado por autoridades públicas e demais profissionais ligados ao tema apresentado.

Para esta pesquisa, os dados apresentados pelos autores, dentre outros conteúdos apresentados, serão de muita significância para atingir nossos objetivos e na compreensão dos dados que serão levantados. A pesquisa faz ligação entre o aumento da frota de motocicleta e as políticas públicas que influenciaram o baixo preço de aquisição das motocicletas causado por vários motivos, a fluidez e agilidade no trânsito que a motocicleta oferece, também o uso do veículo como uma opção de trabalho, e tem uma relação com o índice de acidentes na região pesquisada.

Os autores descreveram o problema como sendo crítico, que afeta o país; seus objetivos foram bem claros, os resultados são bastante expressivos, a conclusão tirada foi muito bem justificada pelo resultado, ficando nítido que as pesquisas de Gabini (2011) e Newton (2010) confirmaram o aumento de acidentes envolvendo motociclistas por diversos fatores levantados por uma fonte de dados e uma unidade de atendimento a acidentado. Mas, por outro lado, os autores deveriam consultar também órgãos competentes que trabalham para que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) funcione.

Newton (2010) diz que as ocorrências acidentárias envolvendo motocicletas na Cidade de Corumbá/MS apresentam características similares àquelas registradas e estudadas em outras cidades e regiões brasileiras. Dentre os achados que reforçam tal afirmação, podemos destacar os seguintes: aumento significativo e progressivo da frota de motocicletas; vítimas dos acidentes trazem como consequência óbitos, invalidez temporária ou permanente, anos de vida perdidos, prejuízos materiais e financeiros para os envolvidos e para a sociedade como um todo, dispõem de plena capacidade produtiva, 93,94% deles estão na faixa etária compreendida entre 17 e 42 anos de idade.

As três maiores causas dos acidentes tratados na pesquisa são: a colisão envolvendo automóveis, 41,93%; a queda acidental, 28,26%; e o atropelamento,

14,29%, ressaltando que a segunda maior causa dos acidentes, 28,26% das ocorrências, queda acidental, pode ser indício de condutores pouco habilitados para a condução de motocicletas e também adoção de atitudes de risco quando da condução do veículo.

Logo é possível compreender que embora tenha aumentado o número de motocicletas pelas cidades, o que torna um ganho em se tratando de aquisição de bens, ou seja, economicamente falando, existe um paradoxo negativo ao fenômeno, que são os acidentes, que em muitos casos terminam em vítimas fatais.

De acordo com os autores acima o crescimento da frota de motocicleta influenciou nas ocorrências de acidentes de trânsito, pois a quantidade de motos circulando nas vias é bem maior que outros automóveis, tendo em vista que é uma categoria com preços acessíveis à classe trabalhadora, ou seja, a maioria dos trabalhadores tem o acesso, se assim desejarem adquirir esse bem. Esse crescimento foi apoiado por políticas públicas federais de modo que provocou facilidade na compra, favorecendo na fabricação, no baixo custo o financiamento desses veículos ocorrido na economia brasileira. Esse fenômeno pode estar relacionado ao aumento das mortes com motocicletas.

### 3.2 DESRESPEITO AO CTB

Por outro lado, o motociclista não respeita as Leis regidas pelo Código Trânsito Brasileiras (CTB), agindo de forma imprudente, não fazendo uso dos equipamentos de segurança, fazem manobras arriscadas colocando sua própria vida e a vida de outras pessoas quando estão como passageiros e também dos pedestres, não há também fiscalização adequada por parte dos órgãos competentes para inibir os infratores. Por ser um veículo mais vulnerável e de maiores gravidades aos acidentados, os acidentes são mais freqüentes, ocasionados por queda, colisão, atropelamento, onde os envolvidos geralmente sofrem mutilações, traumas, lesões, em alguns casos, chegando a óbito. Para um melhor entendimento:

Um detalhado estudo realizado em cinco países da Europa (França, Alemanha, Holanda, Espanha e Itália) sobre 921 acidentes envolvendo motos e ciclomotores, apresentou algumas conclusões importantes: 1) A maior parte dos acidentes ocorreu em cruzamentos; 2) As colisões se deram principalmente com automóveis; 3) O fator predominante para a ocorrência dos acidentes foi o ser humano não perceber a existência de outro elemento – carro, moto, pedestre, poste, entre outros – antes do acidente; e 4) As vestimentas, calçados e capacetes foram efetivos para

prevenir ou reduzir as lesões – dado preocupante foi à ejeção do capacete, motivada principalmente por má fixação (NEWTON, 2010, p. 21).

Newton (2010) afirma que as pessoas precisam usar os equipamentos de segurança, pois o capacete é o único meio de nos proteger do impacto do acidente para amenizar a lesão causada. A cabeça quando atingida em uma colisão sem a proteção adequada poderá causar danos irreparáveis comprometendo os movimentos do corpo fala, visão, e até levar o indivíduo a morte. Por esse motivo a CTB além de obrigar o uso do capacete e outros equipamentos de segurança, ainda exige o mesmo ter o selo do Conselho Nacional de Metrologia Normalização e Qualidade Industrial - CONMETRO, para que na necessidade da proteção seja eficiente, protegendo assim a vida do motociclista e passageiro.

Na verdade, a consciência deveria partir do condutor, afinal é a vida dele que esta em perigo, os mesmos deveriam usar o capacete freqüentemente, e exigir a qualidade, como se pode ver em Londrina, onde a realidade vivenciada nas ruas é:

A redução do percentual de condutores menores de idade no município de Londrina talvez possa ser justificada pelo maior acesso à informação, e conscientização das leis do trânsito por parte dos adolescentes e seus familiares. Também, há maior rigor na obrigatoriedade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para permissão da direção veicular. Quanto às fiscalizações, verifica-se necessidade de intensificação, haja vista que cresceu o número de crianças menores de sete anos sendo transportadas por motocicletas. (GABANI, 2011),

O condutor de qualquer veículo tem que possuir a carteira nacional de habilitação (CNH). O porte é obrigatório para quem está dirigindo, pois é a garantia de que o mesmo está capacitado para tal condução.

O Art. 140 da CTB diz que a habilitação para conduzir veículo automotor e elétrico será apurada por meio de exames que deverão ser realizados junto ao órgão ou entidade executivos do estado ou do distrito federal, do domicílio ou residência do candidato, ou na sede estadual ou distrital do próprio órgão, devendo o condutor preencher os seguintes requisitos: I - Ser penalmente imputável; II - Saber ler e escrever; III - Possuir carteira de identidade ou equivalente. Segui no Art. 162. Dizendo que dirigir veículo sem possuir carteira nacional de habilitação ou permissão para dirigir é uma infração gravíssima.

Além de ser uma infração pilotar uma motocicleta ou qualquer outro veículo sem portar a carteira de habilitação, é um perigo ter pessoas dessa qualidade

conduzindo veículos e circulando nas vias sem preparação psicológica comprovada e sem conhecimento das leis que regem o trânsito Brasileiro, as sinalizações das vias e os procedimentos adequados a se tomar quando estiver na direção de um veículo de duas, três ou quatro rodas para um dirigir sem oferecer perigo a se, nem aos outros veículos e pedestres que se movimentam nas vias.

Os motociclistas infringindo a lei colocam as vidas em riscos transportando mais de uma pessoa, bebês de colo, materiais como: cimento, ferragem, porta janela dentre outros inapropriados para transporte.

Os autores Gabini (2011) e Newton, (2010) apresentaram em sua pesquisa comportamentos dos motociclistas semelhantes em relação aos vistos explicitamente nas vias de São Francisco do Conde. Embora a superintendente da STT reconheça a existência de déficit de pessoal, esta busca desenvolver campanhas de prevenção dentro do Município de São Francisco do Conde, a fim de conscientizar os mototaxistas da importância de agir conforme as leis de trânsito.

#### 4 CONCEPÇÃO DA METODOLOGIA

A Metodologia indica caminhos a serem percorridos para atingir os objetivos propostos e responder à pergunta principal do trabalho. Será considerada a natureza do tema, que serão apresentadas a partir de informações e análises sobre obediência dos motociclistas a Legislação do Código de Trânsito Brasileiro na cidade de São Francisco do Conde, realizadas no período entre os anos de 2016/2017 e segundo os conteúdos existentes na fonte de dados escolhida.

Quanto ao seu objetivo, a pesquisa é classificada como descritiva, nos colocando diretamente numa interação efetiva e ampla com os pesquisados, tendo o objeto de estudo constituído pela situação social e os problemas de natureza diversa encontradas em tal situação, buscando esclarecer a problemática observada, sobretudo aumentar o nosso conhecimento e o nível de consciência dos pesquisados tendo como fonte científica os autores, (GABANI, 2011 e NEWTON, 2010).

Quanto a sua forma, trata-se de um estudo exploratório visando proporcionar maiores informações sobre o assunto investigado, promovendo a familiaridade do pesquisador com o tema, os assuntos da pesquisa e, envolvendo levantamentos bibliográficos, citações e exemplos que facilitem o entendimento do assunto, além de entrevistas com pessoas e representante de órgãos envolvidos no problema.

Gil (2008), diz que: como toda e qualquer exploração, a pesquisa exploratória possui certa dependência da intuição do explorador (neste caso, da intuição do pesquisador), e ainda que por se tratar de um tipo de pesquisa muito específica, na maioria das vezes ela assume a forma de um estudo de caso.

Por ser uma pesquisa bibliográfica e a pesquisa documental junto à (CTB) e estudos de caso, a intuição do pesquisador é de grande valia, estabelecendo critérios a serem adotados, bem como os métodos e técnicas adequadas. Também aparece na pesquisa um pouco da forma descritiva com o objetivo de observar, registrar, os fatos estudando os fenômenos humanos.

Segundo Marconi e Lakatos (2008), a pesquisa bibliográfica ou pesquisa de dados secundários abrange a bibliografia que já foi exposta publicamente a respeito do tema em estudo, e tem o objetivo de aproximar o pesquisador daquilo que já foi escrito sobre o assunto pesquisado.

Quanto ao objeto, é uma pesquisa de campo, na qual foram utilizados questionários, entrevistas, observações. Os dados são coletados na investigação no meio dos pesquisados. É uma pesquisa de caráter qualitativo, e as perguntas subjetivas, deixando os entrevistados mais livres para expor os seus pontos de vista sobre os assuntos que estejam relacionados com o objeto de estudo. O propósito não é contabilizar os dados, mas sim conseguir compreender o comportamento de determinado grupo-alvo (motociclistas).

De modo específico a pesquisa tem por objetivo verificar se os motociclistas de São Francisco do Conde obedecem a Legislação do Código de Trânsito Brasileiro.

#### 4.1 PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

A pesquisa de campo realizada em outubro de 2017 teve início com observação e entrevista e aplicação de questionário a motociclistas e pedestres, nas ruas do centro da cidade, nos bairros de Campinas, São Bento das Lages, Baixa Fria, Caipe de Cima, entrevista e aplicação de questionário a dois educadores de trânsito (agentes) na Superintendência de Trânsito e Transporte, foram entrevistados dez pedestres, dez condutores de motocicletas e dois Agentes de trânsito.

Entrevistamos e aplicamos questionário a Superintendente de Trânsito e Transporte do Município, no mês de outubro. Consultamos também em outubro de 2017 documentos disponíveis na internet site da Secretaria de Saúde do Estado da Bahia, para levantarmos dados sobre trânsito e saúde pública na Bahia. Consultamos ainda o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no intuito de reunir dados da frota de motocicleta no município. Conferimos livros, jornais revistas, publicações de trabalhos acadêmicos além de consultarmos o código de trânsito brasileiro (CTB).

Foram feitos levantamentos de dados junto ao SAMU, com entrevista a coordenadora da unidade e aplicação de questionário. A originalidade da pesquisa é secundária provendo de citações de trabalhos científico já exposto, além de dados colhidos através de observação assistemática, onde esta foi feita esporadicamente, sem planejamento prévio.

O instrumento utilizado na etapa quantitativa da pesquisa foi elaborado com base em entrevistas, questionário, observação das ações, estrutura do órgão responsável pelo trânsito no município, diálogo com os pedestres e condutores que nos deram informações necessárias.

Os registros relativos a acidentes envolvendo motocicletas foram separados dos demais e tiveram suas informações registradas em formulário criado para este fim. Posteriormente, os dados foram organizados, revisados, tabulados em meio digital, para serem procedidas às análises correspondentes. Observamos que, embora as informações relativas a danos materiais e pessoais não foram consideradas, principalmente em razão da constatação prévia da existência de motivos tais como insuficiência de conteúdo e de clareza e por tratar-se de diagnósticos preliminares, realizados por profissionais não médicos. Foram ainda desconsiderados aqueles dados que apresentaram insuficiência de conteúdo, imprecisão, interpretação confusos ou qualquer outra imperfeição que pudesse prejudicar a qualidade e veracidade dos conteúdos das pesquisadas ocorrências hospitalares, segundo base de dados do SAMU.

No que diz respeito aos pedestres entrevistados, unanimemente todos relataram sobre as dificuldades de mobilização pelas ruas da cidade, pois sempre encontram situações que impedem de transitar livremente.

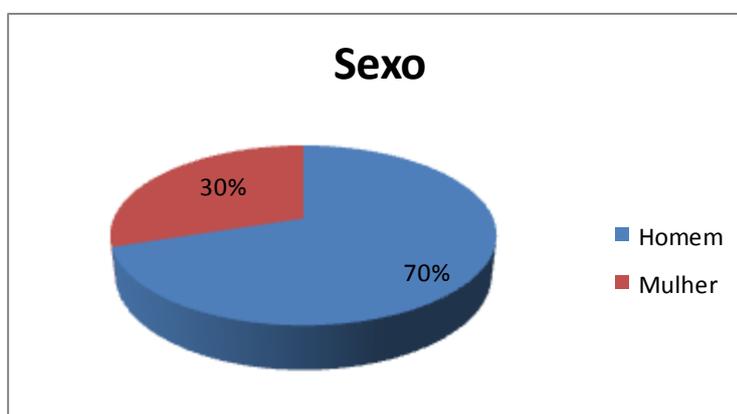
A maior dificuldade encontrada pelos autores da pesquisa foi relacionada aos dados estatísticos junto à Secretária de Saúde de São Francisco do Conde, pois a mesma não possui as informações buscadas, fato que teve como solução, o uso de dados gerais disponibilizados pela Secretária de Saúde do Estado da Bahia.

## 5 RESULTADOS DA PESQUISA

### 5.1 O PERFIL DOS MOTOCICLISTAS

A pesquisa foi feita com 10 motociclistas da Cidade de São Francisco do Conde no centro e nos bairros de Campinas, Baixa Fria e Caípe de Cima, entre os meses de outubro e dezembro de 2017. Dos entrevistados 70% eram homens e 30% eram mulheres. Com idade variando entre 20 a 40 anos.

**Gráfico 1- Sexo dos Entrevistados**



Fonte: Pesquisa realizada, 2018

**Gráfico 2- Entrevistados habilitados**



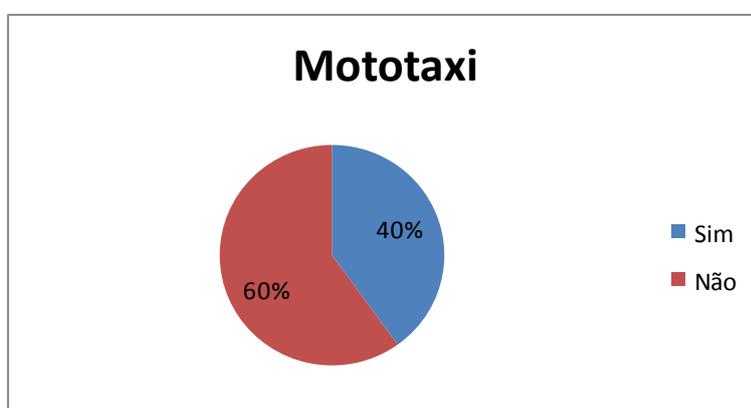
Fonte: Pesquisa realizada, 2018

Dentre as pessoas entrevistadas, apenas três possuíam carteira de habilitação com a categoria A para motocicletas, e os outros 7 não possuíam a habilitação necessária para pilotar motocicleta, conforme mostra o gráfico 2

Em se tratando de envolvimento em acidente de trânsito, um deles nunca se envolveu em acidente algum, sendo que dois deles sofreu acidentes por queda e ficou internado por 15 dias, e sete presenciaram algum acidente, dos 07 acidentes que foram presenciados pelo entrevistado. Houve 02 casos de internamento e 05 casos de queda com ferimentos leves, tratados e liberados no mesmo dia.

04 dos entrevistados relataram que utilizava a motocicleta para sustendo de sua família, trabalhando como mototaxista, todos os entrevistados já conduziram sua moto transportando mais de um passageiro, conduzem ou já conduziram até criança de colo. Segundo o gráfico 3 a seguir.

**Gráfico 3 – Motociclistas que são Mototaxista**



Fonte: Pesquisa realizada, 2018.

O que chamou mais atenção foi que os 04 entrevistados que se declararam mototaxista não estavam com nenhum tipo de identificação e um deles estava sem capacete que é um dos equipamentos necessários para a sua segurança e a do passageiro.

## 5.2 TRANSPORTES DE MATERIAL EM MOTOCICLETA

Todos os entrevistados já levaram objetos na parte do carona como: porta, janela, ferragem, carro de mão dentre outros objetos que colocam em situação de risco a vida do condutor, do passageiro, dos pedestres e outros veículos que circulam nas vias. Um passageiro que transportava uma chapa de madeirite foi jogado ao chão por conta do vento que não era tão forte, mas a motocicleta andava de encontro a ele, e terminou lançando o passageiro no chão, e os mesmos

sofreram um, fratura na coluna, e outro na cabeça por estarem de forma irregular na via. Isso tudo foi presenciado por todos, Agentes de Trânsito, pedestres e Policiais Militares.

**Foto 2 – Transporte de objetos em motocicleta**



Fonte: <http://saofranciscodoconde.ba.gov.br>

### 5.3 EXCESSO DE PASSAGEIROS

Todos os entrevistados conduzem ou já conduziu o veículo com mais de um passageiro, colocando-se em situação de risco e aos passageiros também. Alguns motociclistas quando se recusam a levar os passageiros de forma irregular, sofrem retaliações dos demais que agem desta forma, assim sendo, por se recusarem ao transporte indevido fica comprometido o ganho do seu sustento, por que a prática da irregularidade é na sua maioria comum entre os passageiros que utilizam o serviço dessa forma.

Transportar criança de colo em motocicleta é uma prática comum em São Francisco do Conde, o passageiro senta na moto e coloca o Bebê no colo, sabendo-se que qualquer desequilíbrio causado por queda ou colisão as vitima são posta como para-choque, por mais que o condutor esteja em uma velocidade mínima a vitima sofre lesões, se essa vitima for um bebê de colo se torna mais grave a situação, além da moto, o corpo do adulto pode trazer danos irreparáveis para a vida da criança, portanto é um crime transportar bebê de colo em motocicleta.

**Foto 3– Transporte de crianças em Motos**



Fonte: <http://saofranciscodoconde.ba.gov.br>

Foi frisado ainda que os motos taxistas sejam alertados para não ofertarem o serviço para mais de um passageiro, alguns mototaxistas afirmaram que são os clientes que exigem que eles trabalhem assim, surgindo durante sua diária, muitos passageiros que solicitam transporte para mais de um passageiro.

Essa prática é comum entre motociclistas e passageiros, é uma falta de consciência, dos prestadores do serviço e dos clientes, que pensam na questão econômica, de um lado os passageiros para economizar a passagem e do outro lado os mototaxistas em aumentar ou não diminuir seus ganhos diários.

Os motociclistas que utilizam seus veículos para a sua mobilidade nas vias sem fins lucrativos têm os mesmos comportamentos, eles conduzem ou já conduziram mais de uma pessoa em suas motocicletas, nesse caso essa prática parece que foi adquirida durante anos, por dois motivos, se tornou uma prática comportamental dos franciscanos; isso passou de pai para filho e a não fiscalização por parte dos órgãos competentes, nem campanhas de educação e alerta dos riscos gerados por essas ações, dentre outras coisas pertinentes ao poder público surtem efeito para inibir essa prática que já é comum no município.

## 5.4 BEBIDAS ALCOÓLICAS

Foto 4- Antes do consumo de álcool



Foto 5 – Depois do consumo do álcool



Fonte: <http://saofranciscodoconde.ba.gov.br>

A bebida alcoólica provoca alterações comportamentais no ser humano, que variam conforme o grau de ingestão do álcool e a formação psicológica do indivíduo, devendo-se considerar os traumas ou desejos enrustidos do alcoolizado. Alguns motociclistas fazem o uso de bebidas alcoólicas que é uma das maiores causas dos acidentes motociclísticos no trânsito. O mesmo sai para o lazer, e alguns transportam pessoas tendo ingerido álcool provocando vários tipos de acidentes.

## 5.5 FALTA DE USO DE CAPACETE

Os motociclistas em sua maioria não usam capacete, acham incômodos, mas na maioria dos acidentes, se as vítimas estivesse usando os equipamentos de segurança, segundo a CTB, evitaria lesões mais graves e até óbito. Mesmo assim, os condutores de moto não se mostram preocupados, e não procuram se precaver dos riscos de acidentes, talvez pelo seu convívio com o perigo no seu dia a dia, termina se acostumando.

**Foto 6- Não uso de capacete**



Fonte: <http://saofranciscodoconde.ba.gov.br>

Além do despreparo dos condutores, a falta de equipamentos de segurança, o uso do álcool de maneira demasiada, tem outros agravantes que eleva o número de acidentes, são as ruas sem sinalização, sem manutenção, com muitos buracos, provocando assim, quedas colisões e outros tipos de acidentes. A foto 6 traz um exemplo desses buracos.

## 5.6 MALABARISMOS COM MOTOCICLETAS

Os motociclistas entrevistados relataram também que não colocam a moto em cima de uma roda, mas já viram e conhecem pessoas que fazem esse tipo de malabarismo nas vias, e já viram vários acidentes, por esse motivo, quando o condutor se desequilibra e cai.

Houve um caso em que o motociclista foi fazer o malabarismo de uma roda em meio ao trânsito e acabou atropelando um jovem. Outro motociclista no mesmo malabarismo colidiu com outra moto. Todos os casos os motociclistas estavam sem os equipamentos de segurança, e não registrou o acidente como de trânsito, por não terem, habilitação e teve caso que a moto não era própria.

A sensação de estar livre para fazer o que quer, sem uma fiscalização para punir as pessoas que praticam os atos de irresponsabilidades no trânsito, os casos de acidentes se tornam muito comum no município.

**Foto 7- Malabarismo em Motocicleta**



Fonte: <http://saofranciscodoconde.ba.gov.br>

Fez-se nítido ao longo da pesquisa que a maioria dos condutores que fazem uso de álcool e conduzem o veículo, condutores sem os acessórios de segurança dele e do passageiro, condutores que conduzem passageiros acima da capacidade permitida, condutores sem a capacitação adequada, sem a CNH e sem estruturação psicológica para atuarem no trânsito. São indícios que influenciará em uma possível colisão de veículos, causando danos irreparáveis ao condutor e ao pedestre, sendo assim desobedecendo ao Código de Trânsito Brasileiro.

## 5.7 PLANOS DE AÇÃO PARA REDUZIR AS CAUSAS DO PROBLEMA

A Superintendência de Trânsito e Transportes possui um plano de ação voltado para conscientizar e prevenir acidentes, que embora seja posto em prática, não tem colaborado muito para a redução de acidentes, visto que os motociclistas, não buscam acatar as orientações dos educadores de trânsito (agentes) quando os repreendem e acabam por infringir a lei de trânsito, tornando-se assim o colaborador potencial nas ocorrências de trânsito.

Em São Francisco do Conde há registro do IBGE de quase 7 mil motocicletas, esses Dados foram levantados em 2016, a STT só conseguiu fazer um levantamento das motos que circulam na cidade como mototáxi, e os condutores que vivem desse serviço. Os dados nos mostram que a STT só tem no seu controle menos de 6% da frota no município, deste só 1% participam das poucas atividades promovidas pelo órgão.

## 5.8 SERVIÇO DE ATENDIMENTO MÓVEL DE URGÊNCIA – SAMU

**Foto 8- SAMU**



Fonte: [saofranciscodoconde.com.br](http://saofranciscodoconde.com.br)

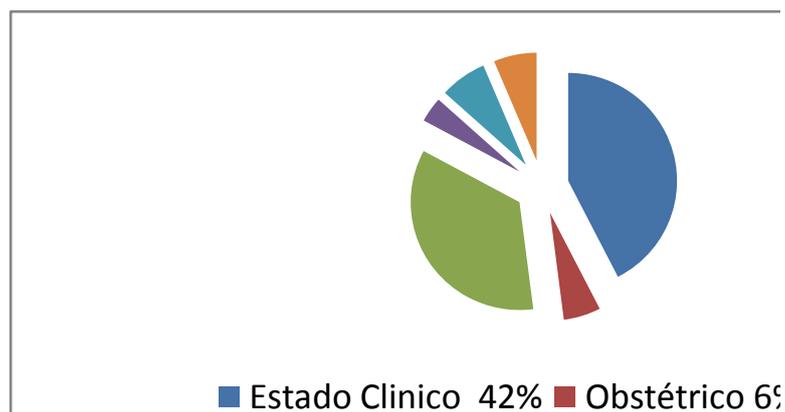
O SAMU é gerido pelas secretarias de saúde do estado e do município tem como objetivo chegar precocemente à vítima após ter ocorrido alguma situação de urgência ou emergência de natureza clínica, cirúrgica, traumática, obstétrica, pediátrica, psiquiátrica, entre outras, que possa levar a sofrimento, a sequelas ou mesmo a morte. Trata-se de um serviço pré-hospitalar, que visa conectar as vítimas aos recursos que elas necessitam e com a maior brevidade possível.

É um serviço gratuito, que funciona, 24 horas, por meio da prestação de orientações e do envio de veículos tripulados por equipe capacitada, acessado pelo número “192” e acionado por uma central de regulação das urgências. O SAMU realiza os atendimentos em qualquer lugar: residências, locais de trabalho e vias públicas, e conta com equipes que reúne médicos, enfermeiros, auxiliares de enfermagem e condutores socorrista.

O atendimento começa a partir do chamado telefônico, quando são prestadas orientações sobre as primeiras ações. O serviço pode ser acessado gratuitamente pelo número 192, a partir de qualquer telefone, fixo ou móvel. A ligação é atendida por técnicos, que identificam a emergência e coletam as primeiras informações sobre as vítimas e sua localização. Em seguida, as chamadas são remetidas ao médico regulador, que presta orientações às vítimas e aciona as ambulâncias quando necessário. É um serviço territorialidade e móvel. As ambulâncias são distribuídas estrategicamente, de modo há aperfeiçoar o tempo-resposta entre os chamados da população e o encaminhamento aos serviços hospitalares de referência.

A prioridade é possibilitar a cada vítima um atendimento no menor tempo possível, inclusive com o envio de médicos conforme a gravidade do caso. As unidades móveis podem ser ambulâncias, motolâncias, ambulanchas ou aero médicos, conforme a disponibilidade e necessidade de cada situação, sempre no intuito de garantir a maior abrangência possível.

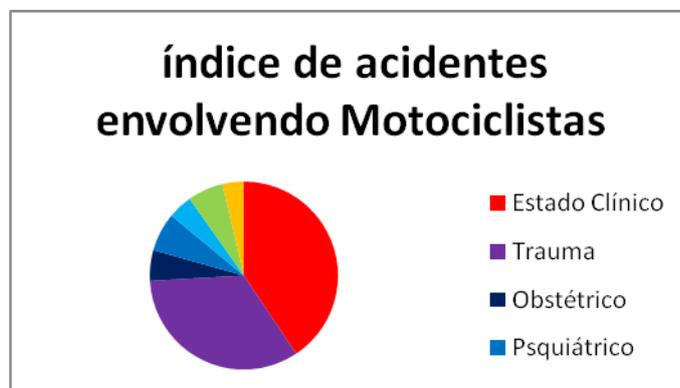
**Gráfico 4 – Índice de Acidentes Especificamente com motocicletas**



Fonte: Autoria própria

São Francisco do Conde tem uma realidade alarmante com relação ao índice de acidentes envolvendo motociclistas. Segundo os dados levantados junto ao Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, essas ocorrências chegam a uma estatística de acidentados de: 146 em estado clínico, 120 traumas, 19 obstétrico, 24 psiquiátricos, 15 última forma, 22 transferências e 13 óbitos, totalizando 359 ocorrências, isso só no período de junho a dezembro de 2016.

**Gráfico 5 – Acidentes com motociclistas**



Fonte: Autoria própria

De acordo o nosso convívio diário no trânsito do município, observamos que o indicativo do alto índice de acidentes com motociclistas ultrapassa o que é coletado nas ocorrências. Pois constatamos que em alguns acidentes nem são acionados o SAMU e nem o órgão de trânsito, têm ocorrido acidentes que o próprio acidentado presta o próprio socorro, se dirigindo ao hospital ou sendo socorrido por amigos que muitas das vezes chegam ao atendimento hospitalar omitindo o real fato ocorrido com a vítima, por razões de ser um condutor irregular que conduzia o veículo sem ser habilitado e também em alguns casos de embriaguês.

Os dados referentes ao ano de 2017, até o fechamento desta pesquisa ainda não tinham sido finalizados e mesmo assim já apontava crescimento, essas informações foram colhidas com base nos formulários preenchidos por ocasião dos atendimentos aos acidentados feitos por integrantes da base do SAMU, que gentilmente os disponibilizaram bem como forneceram explicações, quando necessárias.

De acordo com o crescimento urbano e da frota de São Francisco do Conde, que segundo o IBGE, o Município no ano de 2005 tinha 1.026 veículos já em 2016 passou para 6.429 (veículos nas vias públicas as quais não acompanharam o desenvolvimento urbanístico do município que hoje tem uma população de 39.790 habitantes.

## 5.9 SECRETARIA DE SAÚDE DO ESTADO DA BAHIA

Como a STT de São Francisco do Conde não dispõe de dados sobre o trânsito local, recorreremos aos dados da Secretaria de Saúde da Bahia, segundo a qual Bahia é o primeiro estado do Brasil a incluir os acidentes de trânsito na lista de doenças de notificação compulsória (obrigatória), para interesse de saúde pública.

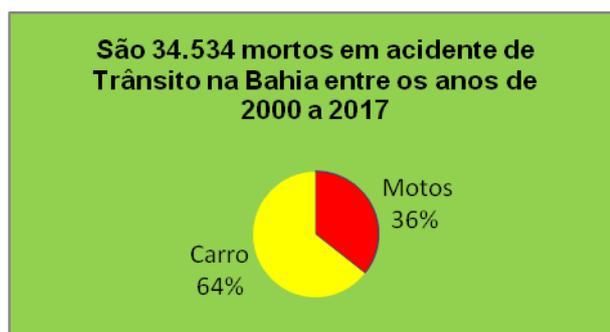
A secretaria de saúde do estado da Bahia informou que publicou no Diário Oficial do estado em dezembro de 2017, a Portaria nº 1.411 de 03 de novembro de 2016. Esse documento busca aperfeiçoar as estatísticas do setor e avançar no mapeamento das localidades e zonas de maior incidência.

Com esse decreto teremos números mais precisos, pois a notificação compulsória é obrigatória para os profissionais de saúde e responsáveis pelos serviços públicos e privados de saúde. Hoje será possível identificar os casos de acidentes de trânsito que dão entrada nos hospitais, pois antes eram registrados

como poli traumatismo, traumatismo craniano ou fraturas de membros e não como acidentes de trânsito, na Bahia, entre os anos de 2000 e 2017, foram registradas 34.534 mortes em acidentes de trânsito, o equivalente à população de cidades baianas como Cachoeira ou Riachão do Jacuípe. Deste total, 6.695 pessoas estavam dirigindo motos, enquanto 12.080 eram ocupantes de carros.

Depois da portaria e os preenchimentos das fichas nas ocorrências registrando os acidentes de trânsito nos hospitais públicos e privados como motivo da internação, com certeza esse percentual aumentará, essa ação da SESAB apontará a real situação, aumentando também a possibilidade de ações por meio de políticas públicas no combate a esse fato que se tornou um problema de saúde pública. Conforme mostra o gráfico, dos acidentes fatais de trânsito 12.432 são decorrentes de colisão em motocicletas e 22.102 vítimas de colisão de Veículos.

**Gráfico 6 - Acidentes Fatais**



**Fonte: Secretaria da Saúde do Estado da Bahia**

A Secretaria da Saúde ainda divulgou que apenas nos seis primeiros meses de 2015, o Hospital Geral do Estado (HGE), na capital, bem como o Hospital Geral Clériston Andrade (HGCA), em Feira de Santana, Hospital Geral de Camaçari (HGC) e o Hospital Geral de Guanambi (HGC) registraram 3.571 acidentes envolvendo motociclistas, o que dá uma média de quase 20 entradas na emergência por dia.

Se hoje acabassem as motocicletas, sobrariam leitos hospitalares em todo o país. Muitos comemoram a emblemática substituição dos cavalos pelas motocicletas, na zona rural, como se essa fosse prova da evolução econômica e social que experimentamos na última década. Nas cidades desprovidas de um sistema de transporte público eficiente, as motocicletas ocupam cada vez mais espaço.

A quantidade delas nas ruas, aliada à falta de preparo dos condutores e ao desrespeito dos motoristas, faz os números de acidentes crescerem vertiginosamente a cada ano. Dados indicam que, por quilometro viajado, o número de mortes em motocicletas é 27 vezes superior ao número de carros. Quando consideramos que, para cada morto, outros 25 sobrevivem com lesões graves e incapacitantes, a imagem do desastre é ainda mais forte. Por mais assustador que o número possa parecer, ele está bem dentro da realidade.

**Gráfico 7 – Lesões x óbito**



**Fonte: secretaria de saúde do estado da Bahia**

Os acidentes envolvendo motociclistas representam cerca de 50% dos acidentes de trânsito e, das 42.266 mortes ocorridas durante o ano de 2013 provocadas pela violência no trânsito, 12.040 são relacionadas a acidentes de moto. Estes e outros dados foram apresentados pelo médico Antônio Meira Júnior, da Associação Baiana de Medicina do Tráfego.

Segundo a Secretaria de Saúde do Estado da Bahia, o número absoluto surpreende o crescimento na taxa de mortalidade envolvendo acidentes de trânsito também assusta. Entre 2000 e 2014, o total de acidentes por cada 100 mil habitantes aumentou 105,6%. Os óbitos envolvendo apenas motociclistas cresceram 481,2%. De acordo a ultima reunião realizada em 09 de agosto de 2017.

Gráfico 8– Mortes Por Acidentes entre 2000 e 2007



Fonte: Secretaria de Saúde do Estado da Bahia

Depois da facilidade para adquirir um veículo no país, a moto é o meio de transporte motorizado, mais vendidos nos últimos anos, além da facilidade para compra, a sua locomoção no tráfego entre os veículos de quatro rodas. O malabarismo para chegar ao destino, à velocidade acima do permitido, junto com a grande quantidade de motocicletas nas vias do Brasil, contribuiu para o aumento de acidentes na categoria.

No que se referem às internações na rede do sistema único de saúde (SUS), em 2013, último dado consolidado, cerca de 10 mil internações foram para tratamento de lesões decorrentes de acidentes de trânsito, o que representou um custo superior a R\$ 11 milhões para o estado. Já os gastos com as internações na rede SUS, provenientes dos acidentes de moto, em 2014 ficou, em torno de R\$ 6 milhões.

Esses números são resultantes do crescimento da utilização deste tipo de transporte, que saiu de 0,7% (2000) para 4,2% (2014) representando um aumento de 481,2%, elevando, com isso, a exposição ao risco de se envolver em acidentes devido à falta de proteção que este veículo impõe ao seu condutor, cujo envolvimento em acidentes tende a ser grave, com elevado número de mortes e internações.

Gráfico 9 – Internamento por Acidentes



Fonte: Secretaria de Saúde do Estado da Bahia

Se não houvesse os acidentes de trânsito, sobrariam leitos nos hospitais da Bahia. Pode parecer absurdo, mas esse é o panorama do impacto que os acidentes graves de trânsito causam no sistema de saúde. Os pacientes de acidentes de moto chegam a ficar 90 dias internados ou mais, “em UTI e em apartamentos também”. Segundo o secretário, a faixa etária dessas vítimas é de 18 a 30 anos.

Devido à falta de estrutura adequada para comportar as demandas da cidade de São Francisco do Conde, a gestão Municipal de Trânsito não consegue atuar de maneira tão eficaz quanto se espera, pois, muitos acidentes poderiam ser evitados, se houvesse agentes suficientes nas ruas, fiscalizando os motoristas e suas infrações.

## 6 CONCLUSÃO

Os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas é algo que preocupa bastante a população em geral; neste trabalho foram descobertos dados inéditos a respeito do que causam e o que aumenta os acidentes e suas consequências aos acidentados e aos cofres públicos e as possíveis contribuições nas ações do município com políticas públicas que cause modificações no quadro atual. Desejamos que este trabalho a outros pesquisadores que se interessem pelo tema, pois ainda há pouco material disponível nesse assunto de grande relevância.

Ao longo da pesquisa deixa-se claro que existem grandes problemas que contribuem para os acidentes envolvendo motociclista, o principal é a desorganização do trânsito que tem como fator a não estruturação da Superintendência de Trânsito, esse seria o órgão no município responsável pela organização, segundo a (CTB), além de a maioria dos condutores não possuírem a CNH e nem tão pouco obedecem à legislação do Código de Trânsito Brasileiro, quanto ao uso das medidas e acessórios de segurança. A quantidade de pessoas transportadas por veículo também contribui na consequência dos acidentes (queda, colisão, batida, atropelamento e etc.), grande ocupação nos leitos hospitalares e oneração aos cofres públicos com as vítimas.

O principal problema encontrado é que a atual estrutura do órgão não atende as necessidades da Superintendência de Trânsito e Transporte para a prestação de um serviço de qualidade, para atender a demanda da população e o bom funcionamento do órgão.

Os resultados apresentados nessa pesquisa são de suma importância para a comunidade poder estar se conscientizando da importância da CNH, porque o processo para sua obtenção prepara o condutor para um dirigir consciente, ao poder público municipal deixamos aqui material inédito que contribuirá na reflexão para diminuição dos problemas, também apresentamos algumas sugestões que poderão contribuir com a diminuição dos acidentes de motos no município como: a devida estruturação do órgão responsável, assim também como a realização de uma fiscalização contínua e eficiente quanto ao uso dos equipamentos de segurança, quanto ao número de passageiro transportado, a criação de um decreto que estipule uma velocidade segura no perímetro urbano, além de outros projetos que poderão surgir para um trânsito mais seguro aos pedestres e condutores.

Os objetivos inicialmente propostos foram alcançados que eram: verificar as causas dos acidentes de trânsito que envolve motocicletas, a partir do desenvolvimento de uma pesquisa sobre o perfil do motociclista e do pedestre da cidade de São Francisco do Conde verificando dessa forma, se houve aumento de acidentes de trânsito envolvendo motociclista em 2016-2017.

A resposta foi positiva para o aumento do número de motociclistas envolvidas em acidentes, em paralelo ao crescimento de novas aquisições desse tipo de veículo.

A pesquisa explicitou que grande parte dos acidentes com moto acontece a partir do fator humano, já que os condutores agem de maneira imprudente, muitos sob o efeito de bebidas alcoólicas, outros por não fazerem uso do capacete, alguns por excesso de pessoas, dentre outros fatores e especialmente sem a CNH, documento este que após o candidato ser submetido a exames e testes que os capacita a atuarem no trânsito com segurança e devidamente preparados.

Apresentamos aqui algumas sugestões para melhorias no trânsito de nossa cidade e possíveis reduções no índice de acidentes desta categoria: Fiscalização ostensiva para coibir os infratores da lei de trânsito; Capacitação e treinamento dos agentes; Reordenação das vias e sinalização adequada; Estruturação devida do órgão fiscalizador; Campanhas de prevenção e conscientização sobre acidentes de trânsito; Estipulação de velocidade nas vias urbanas; Convocar urgentemente os aprovados no último concurso público para agentes de trânsito; Criação de um departamento exclusivo para catalogação de dados envolvendo acidentes de trânsito; Criação do projeto “Domingo na Orla”, onde todos os pedestres pudessem usufruir deste espaço com segurança e tranquilo sem circulação de veículos neste dia; Criação de prêmios para os motociclistas que não se envolvesse em acidentes durante certo período.

## REFERÊNCIAS

DINIZ.F. **Trânsito, epidemia impiedosa. 2013.** Disponível em: [globo.com/rio/artigo-epidemia-impiedosa-8658436](http://globo.com/rio/artigo-epidemia-impiedosa-8658436)>Acesso em: 16 fev. 2017.

FEIJÓ. A. A. **Conceito de Acidente de Trânsito. 2011.** Disponível em: [http://ong-alerta.blogspot.com.br/2011/12/conceito-de-acidente-de-transito\\_03.html](http://ong-alerta.blogspot.com.br/2011/12/conceito-de-acidente-de-transito_03.html). Acesso em: 05 de mar, 2018.

GANDINI, R. **Cresce o número de acidentes com motociclistas.** Disponível em:<<http://www.vitoria.es.gov.br/secretarias/transporte/bmacidentesmotos>>. Acesso em: 22 de nov.2017.

GABANI, Flávia.Lopes. **Motociclistas atendidos por serviços de atenção pré-hospitalar em Londrina (PR):** características dos acidentes e das vítimas em 1998 e 2010. Londrina, 2011. 169f. Dissertação (mestrado em saúde coletiva) - universidade estadual de Londrina, Paraná. Disponível em: [www.uel.br/pos/saudecoletiva/mestrado/diss/115.pdf](http://www.uel.br/pos/saudecoletiva/mestrado/diss/115.pdf). Acesso em: 20 maio 2017.

GUIA DO SONO. **Álcool não combina com trânsito e com vida.** Disponível em: <http://www.transito.hpg.ig.com.br/guiasono.htm>.Acesso em: 22 nov. 2017.

IBGE CIDADES. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.Php?Sigla=ba&tema=frota2016>. Acesso em: 22 maio 2017.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Roteiro de Municipalização.** Disponível em: [http://www.detran.mt.gov.br/fotos\\_institucional/52.pdf](http://www.detran.mt.gov.br/fotos_institucional/52.pdf). Acesso em 20 fev. 2017.

LAZZARI, Carlos. Flores; WIITER, Ilton Roberto da Rosa. **Nova coletânea de legislação de trânsito.** 17. Ed. Porto alegre: sagra 2000. .Disponível em: <https://www.saraiva.com.br/nova-coletanea-de-legislacao-de-transito-23-ed-2004-344>. Acesso em: 23 nov.2017.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. V. **Fundamentos de metodologia científica.** 6ª Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARTINS, Marco Antônio. **Motoboy: profissão perigo.** Disponível em: <<http://www.exactaexpress.com.br/pedreste.htm>>. Acesso em: 23 nov.2017.

NRR 4 - **equipamento de proteção individual - epi (154.000-9).** Disponível em:<<http://www.trabalhoseguro.com>>>. Acesso em: 23 nov. 2017.

PORTAL EXCOM. **Municipalização do trânsito departamento nacional de trânsito DENATRAN abril/2000.**Acesso em: 20 mar. 2017.

PORTAL MUNICIPAL DA PREFEITURA DE SÃO FRANCISCO DO CONDE.  
Disponível em: [www.saofranciscodoconde.ba.io.org.br](http://www.saofranciscodoconde.ba.io.org.br)>. Acesso em 20 fev. 2017.

PORTAL DO TRÂNSITO BRASILEIRO. **O Trânsito Brasileiro**. Disponível em:  
[http://www.transitobr.com.br/index2.php?id\\_conteudo=118](http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=118). Acesso em: 20  
mar.2017.

OSÓRIO, Sueli. **Em São Paulo, morre um motociclista por dia**. Disponível em:  
<http://www.safetyguide.com.br/noticias/060201-2.htm>. Acesso em: 22 nov.2017.

SECRETÁRIA ESTADUAL DE SAÚDE – SESAB. **Mais de 50% dos acidentes de trânsito são decorrentes de motos. 2017**. Disponível em:  
<http://www.saude.ba.gov.br/mais-de-50-dos-acidentes-de-transito-sao-decorrentes-de-motos/>. Acesso em: 05 de mar, 2018.

WILLEMANN, Eurico. Roberto. **Trauma de face em vítimas de acidente de motocicleta relacionado ao uso do equipamento de proteção individual (epi)**. 2003. 115 f. Dissertação (mestrado em engenharia de produção) – centro tecnológico, universidade federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em:  
<https://pt.slideshare.net/adrianopires/trauma-de-face-em-vtimas-de-acidente-de>. Acesso em: 23 de Nov, 2017.

ZIMMERMANN, Arlei. **Número de acidentes com motos aumenta**. Disponível em.  
[www.sobresites.com/motociclismo/ctransito.htm](http://www.sobresites.com/motociclismo/ctransito.htm). Acesso em: 22 nov. 2017.

ZANI, José Ricardo. Motociclismo: **segurança básica**. Disponível em:  
<<http://www.sobresites.com/motociclismo/segbasica.htm>>. Acesso em: 23 nov.2017