

UMA ANÁLISE DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NAS VIAS REQUALIFICADAS DE PELOTAS

**RITHIELE GONÇALVES ARAUJO¹; BRYAN FONSECA ORTIZ²; THAINÁ
CAROLINE MOREIRA GOMES³; MARIANA PORTO ROTTA⁴; LIZIANE DE
OLIVEIRA JORGE⁵; NIRCE SAFFER MEDVEDOVSKI⁶**

¹*Universidade Federal de Pelotas – rithiele_araujo@hotmail.com*

²*Universidade Federal de Pelotas – bryannfo@gmail.com*

³*Universidade Federal de Pelotas – tcarolmgomes18@gmail.com*

⁴*Universidade Federal de Pelotas – mariananaprotta@hotmail.com*

⁵*Universidade Federal do Espírito Santo – lizianej@gmail.com*

⁶*Universidade Federal de Pelotas – nirce.sul@gmail.com*

1. INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana e a configuração das cidades, historicamente priorizam o uso de automóveis particulares que provocam diversos efeitos negativos na segurança e na qualidade de vida da população. O número expressivo de automóveis que circulam causa problemas sociais, como as fatalidades que tornam o ambiente de circulação hostil e inseguro para os usuários da mobilidade ativa (DUARTE, 2012).

Segundo os dados do Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul (DETRAN/RS), os automóveis são os veículos que mais se envolvem em acidentes fatais no estado. No levantamento realizado de Janeiro a Junho de 2019, eles representam 36,2% do total de acidentes, enquanto motos e motonetas representam 21,9%, e caminhões 14,9% (DETRAN/RS, 2019). A maioria das leis possui como intenção restringir e combater os acidentes, assim como as ações e campanhas do poder público e da iniciativa privada que buscam novas medidas para prevenir e alertar sobre os altos índices de conflitos nas cidades. Conforme Damatta (2010), tais atitudes preventivas em forma de publicidade ou em formas de leis, tendem ao fracasso mediante uma sociedade que não necessita ou não está preparada para as suas consequências.

Inúmeros são os fatores que provocam os acidentes, esses acontecem a partir de escolhas equivocadas, arriscadas, excesso de velocidade, distração, falhas, etc. Damatta (2010 p.15), ainda ressalta que “o comportamento do motorista é o grande responsável – ao lado da postura dos pedestres, das vias onde trafega e do veículo que dirige – pela maioria dos acidentes de trânsito no Brasil”. O autor traz uma análise que emerge no contexto histórico e reflete sobre a postura do motorista do carro de passeio no trânsito, mas não desvia da possível má condição do local que acontece o acidente. Pergunta-se: As requalificações realizadas nas vias da cidade de Pelotas colaboram para uma melhoria no trânsito?

Importantes vias da cidade passaram por um processo de reestruturação realizado por meio de vultosos investimentos econômicos, com recursos federais e contrapartidas do município. As obras ocorreram através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Mobilidade Urbana e Pavimentação com a intenção de propor melhorias na mobilidade urbana, facilitando o transporte de pessoas e as condições de circulação nas cidades (PELOTAS, 2018).

O assunto do presente resumo está inserido no campo das Ciências Sociais Aplicadas, na temática do Urbanismo, mais precisamente enquadrado no estudo de transporte e trânsito. A problematização está focada na reflexão sobre os impactos e os benefícios das melhorias realizadas mediante a requalificação

das vias. O objetivo é realizar um levantamento quantitativo das ocorrências que envolvem colisão entre automóveis, e elaborar um mapa em software de sistema de informação geográfica com a criação parâmetros de classificação das vias por grau de periculosidade.

O presente trabalho trata dos registros das ocorrências de trânsito que engloba a colisão de automóveis nas vias requalificadas da cidade de Pelotas para o ano de 2018. As vias requalificadas no município contabilizam 20 eixos viários executados a partir de projetos integrados advindos dos editais dos anos de 2015 e 2016.

As infrações de trânsito por vezes provocam incidentes como as colisões, definidas como acidentes entre veículos, onde ocorre o impacto causado pelo choque entre eles, podendo ser uma batida frontal, lateral ou traseira (DETRAN, 2019). As velocidades do impacto nas colisões refletem diretamente na gravidade dos acidentes. A segurança das ruas está diretamente relacionada com as velocidades dos veículos motorizados, em vias urbanas compartilhadas com outros meios de transporte, é recomendado que o deslocamento veicular seja de 30km/h, no máximo 40km/h. Estratégias como o *TrafficCalming* são adotadas para reduzir a velocidade e garantir a segurança dos participantes do sistema de circulação da urbe. A utilização de artifícios como a sinalização, estreitamento nas faixas de rolamento, travessias equidistantes e elevadas promovem a redução na velocidade de deslocamento dos veículos. O desenho de ruas seguras salva vidas (NACTO, 2016), mas a conscientização, responsabilidade e prudência são fundamentais para que todos os usuários da cidade se desloquem com segurança.

2. METODOLOGIA

Para realização deste trabalho, efetuou-se o levantamento bibliográfico e documental, sendo realizada uma busca sobre o tema em livros, artigos, relatórios nacionais e internacionais. Foram identificadas e selecionadas as vinte ruas e avenidas requalificadas como objeto de estudo de caso, pois passaram por um processo de reestruturação com alto investimento financeiro, cerca de 105 milhões de reais entre recursos federais e contrapartida do município entre os anos de 2015 e 2016 (PELOTAS, 2018).

Perante a ausência de dados estatísticos no município de Pelotas, foi necessário buscar pelos dados operacionais de registros dos agentes de trânsito da Secretaria de Transporte e Trânsito (STT). A partir da obtenção destes dados quantitativos do ano de 2018, procedeu-se a organização das ocorrências em uma planilha de dados, separando os resultados entre o número de colisões anuais nas vias requalificadas e o número de colisões anuais em toda a cidade.

Logo após, através da manipulação de software de geoprocessamento, os dados foram especializados para os eixos viários requalificados, e consecutivamente foi criado um banco de dados para permitir o cruzamento das ocorrências e a classificação das vias correspondentes. Dessa forma, os mapas decorrentes dos dados de “quantidade de colisões anuais x vias” permitem proceder e visualizar a classificação das vias a partir de uma hierarquização clara que traz à tona as vias com maior incidência de acidentes e por conseguinte, as mais perigosas. Complementarmente, as vias requalificadas receberam novos cruzamentos de informação, como hierarquia viária, distribuída em arteriais, coletoras e locais, conforme Art. 60 e Art. 61 do Código de Trânsito Brasileiro e velocidade média permitida para os eixos.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Diante da captação dos dados sobre as ocorrências com colisão nas vias de trânsito de Pelotas, pode-se separar dentre estas, as vias que passaram por requalificação. Estabeleceram-se parâmetros para classificá-las segundo a quantidade de colisões registradas, resultando em graus de periculosidade de cada via (conforme figura1). O número de acidentes de trânsito, mortes e feridos possibilita calcular os riscos, que também podem ser avaliados por localização, tipo de via, intensidade de fluxo e velocidade permitindo identificar os locais perigosos que exigem maior cuidado e atenção (WRI, 2019), conforme foi realizado.

Ocorrência de acidentes de Colisão
(Vias requalificadas de Pelotas/RS)

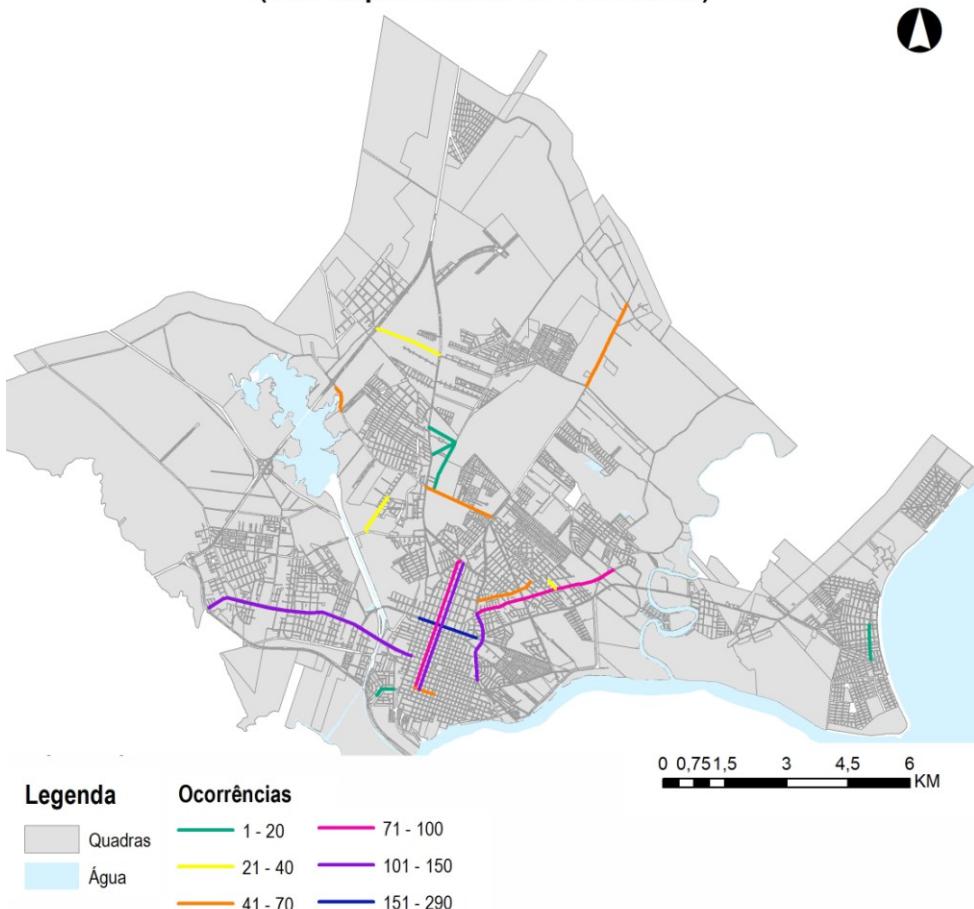


Figura 1 - Mapa de Ocorrências de Acidentes de Colisão nas Vias Requalificadas de Pelotas gerado em software de geoprocessamento. Fonte: Autores, 2019

A partir da espacialização das informações fornecidas, pode-se observar que a maior incidência de acidentes ocorre nas vias da área central da cidade. Ruas que conectam diversos bairros e são consideradas eixos estruturantes de mobilidade.

Notoriamente as vias que foram requalificadas e atualmente são classificadas como vias arteriais e coletoras, 60km/h e 40km/h, respectivamente, (conforme Art.61 do Código de Trânsito Brasileiro), são justamente uma resposta ao que FERRARI (1979), define como baixa capacidade de trânsito das vias urbanas, ou seja, ruas antigas e inadequadas ao trânsito de hoje, que geralmente dão grande centro comercial ou de serviços.

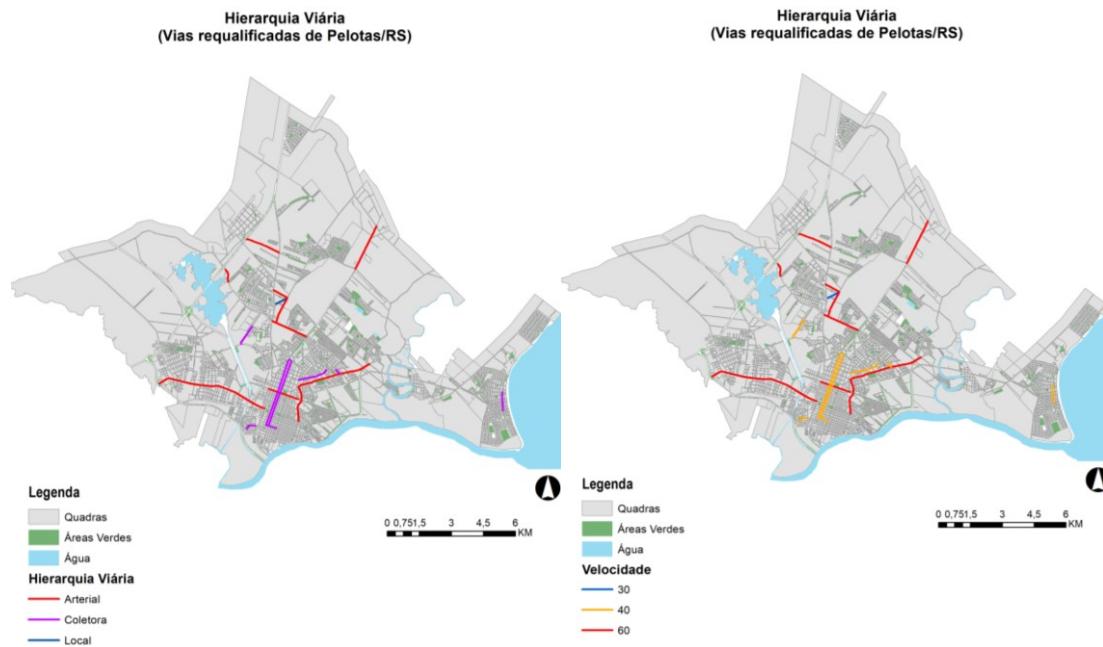


Figura 2 - Mapas de Classificação de Velocidade das Vias Requalificadas de Pelotas gerados em software de geoprocessamento. Fonte: Autores, 2019

4. CONCLUSÕES

O presente trabalho desenvolve-se a partir da disponibilidade de escassos dados públicos referentes ao tema da mobilidade urbana. Questão essencial à qualidade de vida urbana, a estrutura viária das cidades deve ser repensada à luz da prioridade de vidas humanas e da minimização de acidentes de trânsito. Percebe-se que, apesar de significativos investimentos na requalificação de vias urbanas em Pelotas, persistem altos índices de ocorrências de trânsito nas mesmas, condição que sinaliza a necessidade de revisão dos conceitos projetuais empregados e a promoção de políticas públicas que reduzam o uso de automóveis em viagens diárias, bem como a inclusão de outros modais mais amigáveis e a necessária adoção de estratégias de *traffic calming* para reduzir a velocidade nas vias.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DAMATTA, R. **Fé em Deus e Pé na Tábua ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil**. Rocco, 2010.

DETRAN. **Diagnóstico de Acidentalidade Fatal no Trânsito**. Assessoria Técnica do DETRAN/RS, 12 de ago. 2019. Acessado em 08 de setembro de 2019. Disponível em: <https://detran-admin.rs.gov.br/upload/arquivos/201908/15110629-diagnostico-acidentalidade-jun-19-public.pdf>

DUARTE, F.; LIBARDI, R.; SÁNCHEZ, K. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Juruá, 2012.

FERRARI, C. **Curso de Planejamento municipal integrado**. São Paulo: Editora São Paulo, 1979.

NACTO-GDCI (National Association of City Transportation Officials). **Guia Global Desenho de Ruas**. São Paulo: SENAC, 2016.

WRI. **Sustentável e Seguro: Visão e Diretrizes para Zerar as Mortes no Trânsito**. Disponível em <http://www.pelotas.com.br>. Acesso em 2 de agosto de 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS. Disponível em <http://www.pelotas.com.br>. Acesso em 2 de agosto de 2018.