

**ACIDENTES DE TRÂNSITO: UM PERFIL DOS ENVOLVIDOS NA
CIDADE DE SÃO PAULO**

**TRAFFIC ACCIDENTS: A PROFILE OF THOSE INVOLVED IN THE
CITY OF SÃO PAULO**

**ACCIDENTES DE TRÁFICO: PERFIL DE LOS IMPLICADOS EN LA
CIUDAD DE SÃO PAULO**

Gabriela Madureira Bezerra¹
Nathalia de Andrade Ferreira²
Sivanilza Teixeira Machado³

Artigo recebido em janeiro de 2023

Artigo publicado em abril de 2023

RESUMO

Com o título da cidade mais populosa do Brasil e sendo considerada uma das cidades de maior população do mundo, São Paulo lidera rankings de acidentes de trânsito. Por isso, se faz necessário além de uma infraestrutura que comporte a vida agitada de seus habitantes, a inclusão de novas estratégias e ações de conscientização, legislação e controle do trânsito para que tenham o objetivo de repercutir positivamente na diminuição dos acidentes de trânsito nas vias. A fim de traçar o perfil desses acidentes na cidade de São Paulo e levantar possíveis causas, foi realizada a análise dos dados divulgados do programa “Respeito à vida”. Excesso de velocidade, dirigir alcoolizado, direção distraída e infraestrutura das vias são algumas causas destacadas quando o assunto é acidente de trânsito. Foi possível identificar que os homens adultos de idade entre 30 e 59 anos que conduzem motocicletas no período da noite são as principais vítimas de acidentes de trânsito. O Governo desenvolveu programas de incentivo a direção segura e defensiva sendo possível o monitoramento e controle da quantidade de acidentes nas cidades como alternativas para a redução dos óbitos além dos prejuízos financeiros.

Palavras-chaves: São Paulo. Acidentes. Óbitos. Trânsito.

ABSTRACT

With the title of most populous city in Brazil and being considered one of the most populous cities in the world, São Paulo leads rankings of traffic accidents. Therefore, it is necessary, in addition to an infrastructure that supports the controlled life of its inhabitants, the inclusion of new strategies and actions of awareness, legislation and traffic control so that it has the objective of having a positive

¹ Discente, IF Suzano. E-mail: g.madureira@aluno.ifsp.edu.br.

² Discente, IF Suzano. E-mail: nathalia.andrade@aluno.ifsp.edu.br.

³ Professora, IF Suzano. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1929960299374196>. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2746-7885>. E-mail: sivanilzamachado@ifsp.edu.br.

impact on the reduction of traffic accidents on the roads. . In order to outline the profile of these accidents in the city of São Paulo and raise possible causes, an analysis of the data released by the program “respect for life” was carried out. Excessive speed, drunk driving, distracted driving and road infrastructure are some highlighted causes when it comes to traffic accidents. It was possible to identify that adult men aged between 30 and 59 years who drive motorcycles at night are the main victims of traffic accidents. The government has developed programs to encourage safe and protective driving, making it possible to monitor and control the number of accidents in cities as alternatives to reducing deaths in addition to financial losses.

Keywords: São Paulo. Accidents. Deaths. Traffic.

RESUMEN

Con el título de ciudad más poblada de Brasil y siendo considerada una de las mayores ciudades del mundo, São Paulo lidera los rankings de accidentes de tránsito. Por ello, además de una infraestructura que soporte la agitada vida de sus habitantes, es necesario incluir nuevas estrategias y acciones de concientización, legislación y control del tránsito para que tengan un impacto positivo en la reducción de los accidentes de tránsito en las vías. Para perfilar el perfil de estos accidentes en la ciudad de São Paulo y plantear posibles causas, se realizó un análisis de los datos difundidos por el programa “Respeito à vida”. El exceso de velocidad, la conducción en estado de ebriedad, la conducción distraída y la infraestructura vial son algunas de las causas destacadas cuando se trata de accidentes de tráfico. Se pudo identificar que los hombres adultos con edades entre 30 y 59 años que conducen motocicletas en la noche son las principales víctimas de accidentes de tránsito. El Gobierno ha desarrollado programas para fomentar la conducción segura y defensiva, que permitan monitorear y controlar el número de accidentes en las ciudades como alternativas para reducir las muertes además de las pérdidas económicas.

Palabras clave: São Paulo. Accidentes. Muertes. Tránsito.

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são recorrentes na cidade de São Paulo, e o trânsito é volumoso, o que intensifica o número de ocorrências. Para diminuir esses índices e os incidentes é preciso que a mobilidade urbana da cidade seja focada na segurança das vias e em medidas para prevenir as demais principais causas de acidentes, como dirigir enquanto utiliza o telefone celular ou após ingerir bebidas alcoólicas.

No que diz respeito a ingestão de bebidas alcoólicas enquanto se conduz veículos, São Paulo a fim de diminuir a incidência que essa ação causava adotou a Lei Seca. Instituída em julho de 2008 a Lei 11.705 inibe o consumo de bebidas alcoólicas por condutores e estipula as punições.

Dentre as consequências de infringir os artigos da lei estão a multa e suspensão de dirigir por 12 meses, infração gravíssima na Carteira Nacional de Habilitação e retenção do veículo. Além das medidas que visam impedir que os motoristas dirigiam alcoolizados a norma estipula os estabelecimentos que vendem as bebidas alcoólicas devem dispor de avisos sobre a lei (BRASIL, 2008).

Apesar de um código de trânsito completo, com regras e penalidade bem descritas, mais de 40 mil acidentes não fatais e cerca de 900 óbitos acontecem todos os anos na cidade de São Paulo (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2022).

Entretanto, essa realidade não é particular da cidade de São Paulo, mundialmente, os acidentes de trânsito são a causa de 1,3 milhão de óbitos todos os anos, sendo o grupo de risco para essas ocorrências pessoas de 5 a 29 anos (OMS, 2022).

Os acidentes de trânsito são considerados um problema público para a OMS (BRITO; ALVES, 2021). Caracterizando a ideia do que é o público no dicionário é "aquilo que pertence ao povo" (PRIBERAM DICIONÁRIO, 2022), dessa forma os acidentes como um impasse para a saúde pública, seria o a população vivendo sobre as consequências desses acidentes e como também responsáveis por eles.

A responsabilidades da população a cerca desses incidentes é definida pelas leis de trânsito, que impõe regulamentos e práticas acreditando que quando impostas aos usuários do trânsito implicará em uma locomoção mais eficiente por parte dos motoristas, reduzindo lesões e mortes (BRITO; ALVES, 2021).

Além dos impactos físicos, mentais e a perda de uma vida que não é possível mensura, então quando se analisa o que é mensurável, esses incidentes representam gastos de 3 bilhões de reais 2009 e 2018.

Dados publicado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária calcula os brasileiros desembolsam em média R\$ 255 para cobrir os custos voltados ao tratamento de vítimas de acidentes no sistema público de saúde. A escola nacional de Seguros, afirma que apenas em 2017 cerca de 200 bilhões de reais são perdidos pelas interrupções no trabalho das vítimas de sinistros que precisam afastar-se (SUMMIT MOBILIDADE, 2020).

Este artigo objetiva estabelecer o grupo de risco para acidentes de trânsito na cidade de São Paulo e as principais causas, com intuito de propor melhorias para as políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana.

Para traçar esse perfil utilizou-se dados disponibilizados pelo Governo do Estado de São Paulo no programa "Respeito a Vida", assim foi possível destrinchar os dados como horários, idades e veículos das ocorrências registradas ano a ano. Após a construção de uma base de dados e desenvolvimento de gráficos e tabelas foi possível definir o perfil de pessoas que estão mais propensas a envolverem-se em acidentes de trânsito.

Definir e entender esse perfil é importante para a construção de políticas públicas com foco em orientar esses motoristas, além de treiná-los e instruí-los no processo de habilitação.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Inicia-se o referencial teórico pelo panorama da cidade de São Paulo.

2.1 Panorama da cidade de São Paulo

A cidade de São Paulo é a capital do Estado de São Paulo, e uma das maiores cidades e mais populosas do mundo, ficando em quinta da lista no ranking da ONU habitat que foi divulgado em 2022 (G1, 2021). A grande capital representa cerca de 10,8% do PIB do país, totalizando mais de 706 milhões de reais segundo censo do IBGE (2019a).

A capital paulista tem população estimada de 46,6 milhões de pessoas, densidade demográfica 166,23 hab./km², IDH de 0,783 e renda per capita de cerca de R\$ 62 mil, segundo censo do IBGE (2019b).

Abrigar tantas pessoas que se movimentam e apresentam rotinas intensas necessitam de uma grande frota de veículos, e conseqüentemente é necessária mobilidade urbana adequada e que garanta a segurança e transporte eficiente para todos.

Para transportar tantas pessoas, além de uma imensa frota de veículos, São Paulo conta com um sistema público de transporte compostos por ônibus, tremse metrô. A frota paulistana compreende 15 mil ônibus que são administrados pela SPTrans.

A locomoção sob os trilhos é composta por 74,3 km de linha metroviária, distribuída em 5 linhas compostas por 64 estações, transportando quase 1 milhão de pessoas por ano. As locomotivas da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos também compõem o transporte via trilhos na cidade de São Paulo. A CPTM atua em 19 dos 39 municípios da região metropolitana de São Paulo com cerca de 260 km de extensão.

Os ônibus intermunicipais também compõem a estrutura de transporte público de São Paulo. Administradas pela EMTU as mais de 500 linhas cruzam a grande metrópole com cerca de 19 mil paradas de embarque e desembarque (CIDADE DE SÃO PAULO, 2022).

Por ano cerca de 800 pessoas morrem em acidentes de trânsito, essa quantidade é o quádruplo de vítimas mortas no maior acidente aéreo brasileiro, que chocou tantas pessoas. Porém, quando se fala de sinistros de trânsito os altos índices de mortes não são tão chocantes, mesmo que no dia a dia boa parte da população esteja inserida no ambiente causador de tantas mortes.

Assim, os acidentes de trânsito são recorrentes na cidade, sendo cerca de 43.828 ocorrências somente em 2021 (GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO, 2021).

1.2 Plano de mobilidade de São Paulo

Uma das iniciativas de São Paulo para melhorar a mobilidade na cidade é o Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo, lançado em 2015. Ele consiste em um instrumento de gestão da mobilidade urbana, estipulando ações, intervenções e políticas voltadas para esse aspecto. Englobando carros, motocicletas, bicicletas, pedestres e todos os agentes que compõem o trânsito e a locomoção, ele foi desenvolvido pela PMSP a partir das iniciativas da Secretaria Municipal de Transporte, SPTrans, CTE e demais secretarias municipais de trânsito e mobilidade (PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, 2014).

O plano possui 15 objetivos gerais, alguns deles:

- a) Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos ativos;
- b) Aperfeiçoar a logística do transporte de cargas;
- c) Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
- d) Reduzir o número de acidentes e mortes no trânsito;
- e) Reduzir o tempo médio das viagens.

A fim de alcançar o objetivo de reduzir os números de acidentes o planejamento sugere medidas para a redução das mortes, como aperfeiçoamento da legislação tornando-a mais

abrangente e instrumentos que permitam a fiscalização de sua aplicação, e campanhas públicas bem como medidas de infraestrutura que protejam os envolvidos motoristas, pedestres e ciclistas.

1.3 Acidentes de trânsito

Acidente de trânsito é considerado um evento não intencional que envolvem indivíduos em circulação em via terrestre, causando prejuízos econômicos e/ou danos físicos, segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), (2020).

Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2022), apontam que todos os anos 1,3 milhões de óbitos no mundo ocorrem em decorrência de acidentes de trânsito e cerca de 50 milhões de pessoas sofrem lesões não fatais ocasionadas por incidentes envolvendo automóveis.

Ainda segundo a OMS (2022), o grupo de risco para os acidentes de trânsito são pessoas de países de baixa e média renda, onde ocorrem 90% das mortes. As taxas de mortalidade por acidentes são menores em países europeus e maiores em países africanos. Ademais, nesse grupo encontra-se pessoas de idade entre 5 e 29 anos, sendo lesões de trânsito a principal causa de morte para pessoas dessas idades.

O gênero também é um fator de risco, sendo os homens mais propensos a se envolverem em incidentes com veículos. Cerca de 73% de todos os óbitos no trânsito ocorrem entre jovens do sexo masculino com idade até 25 anos, eles têm 3 vezes mais chances de perder a vida em acidentes do que jovens do sexo feminino (OMS, 2022).

As principais causas para os acidentes de trânsito segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2022):

- a) Excesso de velocidade nas vias: quanto mais alta a velocidade média na via maior a probabilidade de um acidente e maior sua gravidade. Sendo que, a cada 1% de aumento de velocidade cresce 4% a probabilidade de um acidente fatal e 3% um acidente grave.
- b) Dirigir alcoolizado ou sob efeito de outras substâncias psicoativas: conduzir um veículo sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa aumenta as chances de acidentes. No caso das bebidas alcóolicas o risco de acidente aumenta à medida que os níveis de álcool são maiores no sangue, já na utilização de outras substâncias as chances de acidentes aumentam dependendo da droga utilizada.
- c) Direção distraída: diversos podem ser as causas da distração do motorista, porém o uso de aparelhos celulares durante a condução de veículos tem sido motivo de preocupação das autoridades, pois motoristas utilizando celulares tem 4 vezes mais chances de causarem acidentes.
- d) Infraestrutura das vias: as estradas precisam ser projetadas levando em consideração as necessidades de todos os usuários, sendo necessário instalações seguras e adequadas para pedestres, ciclistas e motocicletas. Medidas como trilhas, ciclovias e pontos de travessia são críticas para a redução dos riscos de acidentes.
- e) Veículos inseguros: veículos mais seguros desempenham um papel crítico na prevenção de acidentes. É importante que os automóveis sigam os diversos padrões impostos pela ONU sobre segurança veicular, como *air bags* e cintos de segurança.

No Brasil, os acidentes de trânsito são um problema para a saúde pública, demandando diferentes abordagens para prevenção e controle desses (DE ALMEIDA et al., 2013). O principal plano para controle do trânsito brasileiro é a Lei Nº 9.503 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, a lei estabelece que o Sistema Nacional de Trânsito é o órgão responsável por controlar a operação viária e fiscalizar e punir as infrações BRASIL (1997).

Entretanto, mesmo com uma lei completa sobre o sistema de trânsito e o estabelecimento de multas e punições para as infrações cometidas ao volante, o Brasil ainda ocupa a quinta posição no ranking mundial de vítimas de trânsito com cerca de 22 mortes por 100 mil habitantes, ficando atrás apenas da Índia, China, Estados Unidos e Rússia (IPEA, 2021).

Já com relação as capitais, São Paulo é uma das maiores capitais do país com 12.396.372 habitantes e com uma frota de cerca de 31 milhões de veículos, segundo censo do IBGE (2021b). Neste contexto, a capital paulistana tem trânsito intenso e muitos acidentes envolvendo veículos. Com objetivo de diminuir os altos índices de acidentes o Governo do Estado de São Paulo tem desenvolvido diversos programas e projetos, como o “Plano de Segurança Viária” pautado na “Década de Ação para Segurança Global no Trânsito” da ONUe da Agenda 2030 também da Organização das Nações Unidas (PARTICIPE MAIS, 2021).

No âmbito nacional o plano é pautado na LEI FEDERAL Nº 13.614/18 que instituiu “Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito”. A seguir estão algumas das metas do Plano de Segurança Viária da Cidade de São Paulo para 2028 com um recorte para 2024 (PARTICIPE MAIS, 2021):

- Reduzir o índice de mortes no trânsito para valor igual ou inferior a 3/100 mil habitantes até 2028 (2024: 4,5 mortes /100 mil habitantes).
- Reduzir em 50% o número de mortes de pedestres e ciclistas (2024: 30%).
- Reduzir em 50% o número de mortes de motociclistas (2024: 30%).

Além disso, com o objetivo de reduzir os acidentes em São Paulo o Governo Estadual juntamente com o Detran criou o “Programa Respeito a Vida” para viabilizar ações para reduzir as fatalidades no trânsito (Prefeitura de Monte Alto, 2022). Além disso o programa também mensura e apura os dados de acidente e mortes no trânsito, compilando as informações anualmente e divulgando-as.

3. MÉTODO

Para desenvolvimento e estudo do tema foi realizada uma pesquisa de caráter descritivo, que de acordo com Zanella (2011) é a pesquisa cuja o objetivo é conhecer a realidade estudada, as características e obstáculos. Dessa forma, foram realizados estudos e leituras sobre a acidentes de trânsito no mundo e no Brasil, a fim de obter aprofundamento no assunto.

Também foi adotada a pesquisa quantitativa que é aquela baseada em dados possíveis de mensurar, com dados numéricos e gráficos (CHAVES, 2010), no presente trabalho ela foi utilizada a base de dados divulgados no programa “Respeito à vida”, a fim de traçar o perfil dos acidentes de trânsito.

Para desenvolver a base de dados as informações do site foram coletadas e organizadas em uma planilha do Microsoft Excel. Os valores foram separados e filtrados por “óbitos”, “acidentes fatais”, “acidentes fatais - rodovias” e “acidentes não fatais”.

Para desenvolver os gráficos e tabelas foi necessário detalhar os dados por ano, horários, veículos e cidade, destrinchando todos os valores que fossem relacionados a São Paulo. A idade foi dividida em crianças (0 a 17 anos), jovens (18 a 29 anos), adultos (30 a 59 anos) e idosos (a partir de 60 anos). Os períodos do dia devidos em manhã (das 7 horas às 12 horas), tarde (das 12 horas às 18 horas) e noite (das 18 às 23 horas) e madrugada (das 23 horas às 06 horas). Já os veículos classificados em motocicletas, carros, ônibus, caminhões e também foi considerado os pedestres.

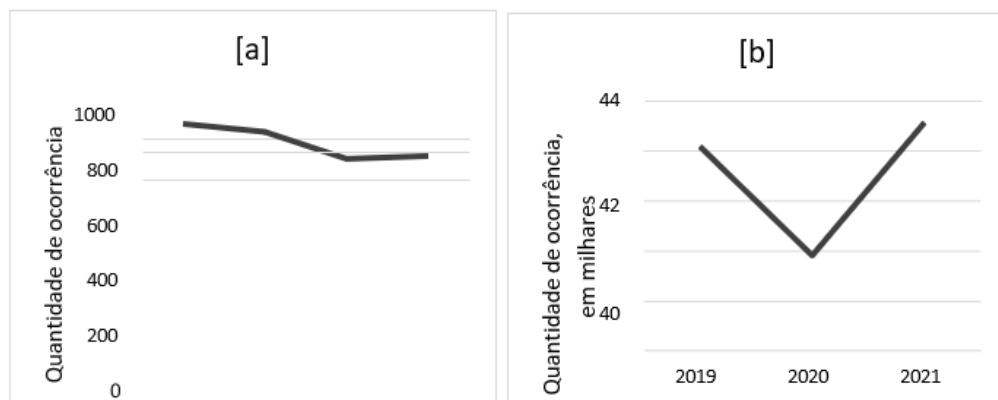
Assim foi possível chegar ao objetivo, de traçar o perfil dos envolvidos em acidentes na cidade de São Paulo, apontando o veículo conduzido, o horário, idade e em qual tipo se acidente a maior probabilidade de envolvimento.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Por meio das informações divulgadas no banco de dados do programa Respeito a Vida, foi possível realizar uma análise dos acidentes de trânsito e óbitos causados por essas ocorrências, a fim de traçar o perfil dos acidentes na cidade de São Paulo e levantar possíveis causas. O estudo foi realizado com enfoque na cidade de São Paulo no período de 2017 a 2021, porém alguns dados passaram a ser divulgados apenas a partir de 2019.

A Figura 1 (a e b) mostra o número de acidentes fatais ocorridos em São Paulo entre 2018 e 2021. É possível notar que nos dois primeiros anos do Gráfico [a] os valores são superiores, já em 2020 houve uma queda nos números. O mesmo não aconteceu no Gráfico [b] que demonstra os acidentes não fatais na cidade no intervalo de 2019 a 2021.

Figura 1 – [a] Acidentes fatais (2018 – 2021) e [b] Acidentes não fatais (2019 - 2021)



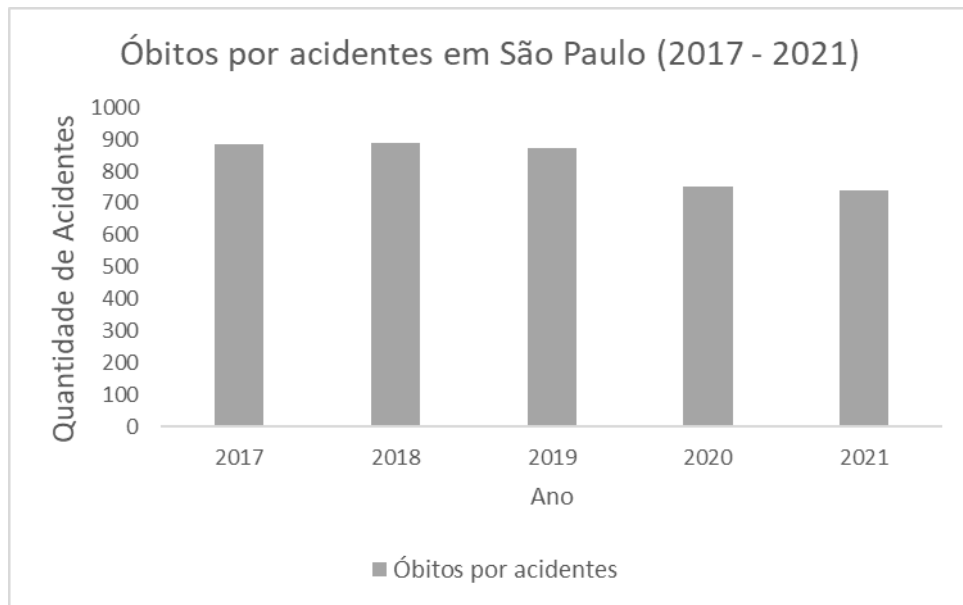
Fonte: Adaptado de Governo do Estado de São Paulo (2022)

Nota-se que no ano de 2020 ocorreu uma queda de aproximadamente 16% nos acidentes não fatais com relação ao ano de 2019, e em 2021 houve um aumento de cerca de 2%.

Essa diminuição dos acidentes fatais e não fatais em 2020 pode ser explicado pela pandemia do Covid-19 que acarretou um período de quarentena e distanciamento social na cidade. Segundo o Ministério da Justiça e Segurança Pública, no início da pandemia em março e abril de 2020 os acidentes diminuíram 28% das estradas federais por conta das medidas de distanciamento social propiciadas pela pandemia (METRÓPOLE, 2021).

Já com relação aos óbitos causados pelos acidentes, eles apresentavam índices maiores nos três primeiros períodos do gráfico, alcançando quase 900 mortes. Porém nos anos de 2020 e 2021 houve uma queda, aproximando-se de 800 mortes por ano, uma diminuição de cerca de 18% de 2019 para 2021, ver Figura 2.

Figura 2 - Óbitos por acidentes em São Paulo (2017-2021)



Fonte: Adaptado de Governo do Estado de São Paulo (2022)

A faixa etária desses óbitos (Tabela 1) foi analisada para entender quem são os envolvidos nas ocorrências de acidentes na cidade de São Paulo, sendo possível notar que o perfil dos envolvidos em acidentes que geram óbitos são de adultos na idade entre 30 e 59 anos, prosseguido de adolescentes entre 18 e 29 anos. Além disso, as crianças são o grupo com menos óbitos causados por acidentes.

Tabela 1 - Óbitos causados por acidentes por faixas etárias em São Paulo (2017-2021)

Ano	Criança (0 - 17)	Adolescente (18 - 29)	Adulto (30 - 59)	Idoso (60 - 80+)	Não disponível
2017	57	243	351	186	49
2018	44	265	353	186	57

2019	30	208	382	170	50
2020	28	241	307	119	57
2021	17	215	306	121	79

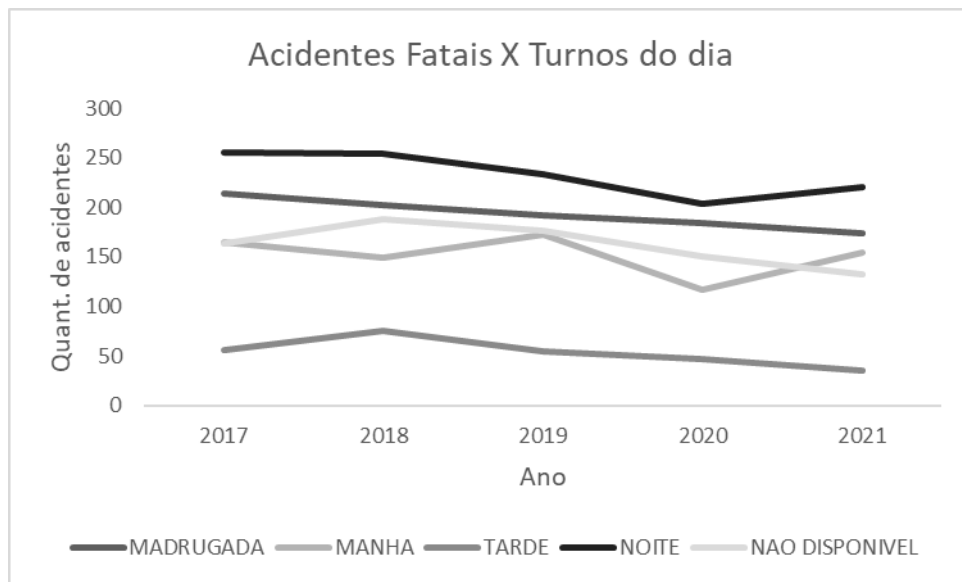
Fonte: Adaptado de Governo do Estado de São Paulo (2022)

Ainda sobre os falecimentos causados pelos acidentes, o gênero que domina os óbitos é o masculino. Através dos dados tratados, foi possível observar que em todos os anos estudados ocorreram mais de 600 mortes do gênero masculino causadas por acidentes, já quando se analisa o gênero feminino, em nenhum ano houve mais que 200 vítimas nos acidentes.

E mesmo no ano de 2018 que apresentou maior número de vítimas mulheres, elas representaram com 182 mortes, um valor quase 4 vezes menor que as vítimas “homens” do mesmo ano, o que representa cerca de 20% do público feminino, contra 79,9% do público masculino. Outra diferença visível foi no ano de 2021 onde apresentou 12% dos falecimentos por mulheres e cerca de 87% dos homens.

Os acidentes fatais acontecem em sua maioria no período da noite e madrugada em todos os anos analisados na Figura 3, as ocorrências que acontecem nesses dois períodos representam 16% a mais do que todos os outros períodos (manhã e tarde) do dia. Além disso, o período da manhã é o que apresenta menor índices de acidente na cidade.

Figura 3 - Óbitos causados por acidentes por faixas etárias em São Paulo (2017-2021)



Fonte: Adaptado de Governo do Estado de São Paulo (2022)

Na Tabela 2 constam os veículos envolvidos nos acidentes que causam óbitos, sendo possível concluir que a motocicleta é o veículo mais envolvido em acidentes de trânsito, e o segundo meio de locomoção mais com mais acidentes são os automóveis. O número de pedestres envolvidos nos acidentes também é expressivo, sendo ainda maior que as motos em quase todos os anos.

Tabela 2- Veículos envolvidos nos acidentes com óbitos, valores em porcentagem (2017-2021)

Tipo de automóvel	2017	2018	2019	2020	2021
Automóvel	11,7	12,1	12,1	14,8	14,8
Bicicleta	4,3	2,5	4,1	4,5	5,8
Caminhão	0,3	0,2	1,6	0,8	1,6
Motocicleta	34,4	40,6	35,6	40,6	42,8
Ônibus	1,2	0,4	0,7	0,7	0,0
Pedestre	44,8	42,2	43,6	35,9	31,2
Outros	0,2	0,1	0,3	0,3	0,0
Não disponível	2,9	1,8	1,8	2,5	3,8

Fonte: Elaboração própria a partir de dados do Governo do Estado de São Paulo (2022)

Já com relação ao tipo de acidentes que mais causam óbitos, os atropelamentos e choques representam quase 40% dos acidentes todos os anos, sendo o maior percentual em 2017 com 44,1%. Já as colisões são a segunda maior causa de óbitos nos acidentes, aproximando-se de 30% nos anos entre 2017 e 2021 por fim, os choques são a terceira causa dos óbitos, com percentuais de abaixo de 20% das causas de mortes.

Por fim, traçando o perfil dos acidentes fatais na cidade de São Paulo seria homens da idade adulta (30 a 59 anos), conduzindo principalmente motocicletase automóveis no período da noite e madrugada. Além disso, pedestres também apresentam perfil de risco para óbitos em acidentes envolvendo atropelamento.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Entre os anos de 2019 e 2021 cerca de 2249 pessoas morreram em acidentes de trânsito em São Paulo, um número exorbitante de vidas perdidas por imprudências, erros humanos e até problemas na mobilidade como o emplacamento e a qualidade das vias. Além disso, nesse período houveram 123.046 acidentes não fatais na cidade.

Vale ressaltar que para a OMS (2021) as principais causas dos acidentes estão relacionadas a dirigir alcoolizado, abuso de velocidade e utilização do celular enquanto dirige. Nesse sentido, é preciso fiscalização para o cumprimento das proibições, pois no caso da Lei Seca, apesar de severa é preciso que haja métodos de verificar o seu cumprimento pela cidade e rodovias nos horários que mais apresentam óbitos por condutores alcoolizados.

O mesmo ocorre para o abuso de velocidade, que exige radares e emplacamento para que ocorra o devido acompanhamento do cumprimento das normas de trânsito acerca da velocidade das vias. Assim, fica claro queo Estado além de manter o Código de Trânsito e demais normas que o compõeé preciso medidas para o acompanhamento das práticas dos motoristas, sendo possível assim diminuir os sinistros de trânsito.

Os acidentes de trânsito são motivo de preocupação da Organização Mundial da Saúde, pois eles são causadores do óbito de 1,3 milhões de pessoas por ano em todo o mundo. No site da OMS há diversos fatores de riscos para os acidentes de trânsito, no presente trabalho buscou-se estabelecer esses fatores de risco na cidade de São Paulo.

O município de São Paulo possui uma grande população e conseqüentemente frota de veículos, dessa forma os acidentes de trânsito são corriqueiros na cidade, causando óbitos, prejuízos financeiros e transtornos.

Para reduzir as mortes e acidentes de trânsito o Governo do Estado de São Paulo desenvolve diversos projetos a fim de prevenir e informar acerca dos incidentes, dentre as iniciativas está o programa “Respeito a Vida”, que informa sobre a segurança no trânsito e mensura os dados dos óbitos, acidentes, veículos envolvidos e vítimas. Permitindo assim que a administração pública e o Detran acompanhem a evolução ou aumento dos índices e desenvolva políticas para mitigar as causas e os impactos.

Por intermédio de estudos dos dados divulgados no programa foi desenvolvida uma base de dados com as informações, a fim de traçar o perfil dos acidentes de trânsito na cidade de São Paulo, definindo um grupo de risco para esses incidentes.

Realizando o estudo dos dados notou-se que, o perfil de risco para os acidentes de trânsito na cidade de São Paulo são homens adultos de idade entre 30 e 59 anos que conduzem motocicletas no período da noite. Esses estão sujeitos a maior probabilidade de se envolverem em incidentes com seus veículos em atropelamentos choque e colisões.

Traçar esse perfil é importante para que políticas e medidas sejam tomadas de forma focada, informando e fiscalizando de forma certa o grupo de risco, assim é possível reduzir os acidentes e óbitos.

6 REFERÊNCIAS

ALTO, P. DE M. **Monte Alto e Detran promovem “Respeito à Vida” – Prefeitura Municipal de Monte Alto Prefeitura de Monte Alto**. Monte Alto, 2022. Disponível em: <<http://montealto.sp.gov.br/site/monte-alto-e-detran-promovem-respeito-a-vida/>>. Acesso em: 11 ago. 2022

ABNT. **Pesquisa de sinistros de trânsito-Terminologia NORMA BRASILEIRA. 2020.** Disponível em: <https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/ABNT_NBR10697_2020_Acidentes_de_Transito_Terminologia.pdf>. Acesso em: 24 ago. 2022.

CHAVES, ANDRÉA BITTENCOURT PIRES. **Metodologia da pesquisa Andréa Bittencourt Pires Chaves Revisão pedagógica:** Marianne Kogut Eliasquevici. p. 1–49, 2010. Disponível em: <https://aedmoodle.ufpa.br/pluginfile.php?file=%2F208855%2Fmod_resource%2Fcontent%2F1%2FMaterial%20base.pdf>. Acesso em: 24 ago. 2022.

BRASIL, LEI Nº 9.503 DE SETEMBRO DE 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>. Acesso em: 02 de Ago. de 2022.

BRASIL, LEI Nº 11.705 DE 19 DE JUNHO DE 2008. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111705.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2011.705%2C%20DE%2019%20DE%20JUNHO%20DE%202008.&text=220%20da%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20Federal%2C%20para,Art.>. Acesso em: 15 de Set. de 2022.

BRASIL, LEI Nº 13.614 DE 11 DE JANEIRO DE 2018. **Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm>. Acesso em: 02 de Ago. de 2022.

BRITO, L. M. D.; ALVES, L. S. **Responsabilidade civil da administração pública em acidentes de trânsito.** TCC - Direito, v. 0, n. 0, 25 out. 2021. Disponível em: <<https://www.repositoriodigital.univag.com.br/index.php/rep/article/view/1403/1338>>. Acesso em: 25 Ago. 2022.

CIDADE DE SÃO PAULO. **Serviços para Cidadão - Estrutura.** Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/cidadao/transportes/transporte-publico/estrutura>>. Acesso em: 23 set. 2022.

G1. **Cidade de São Paulo respondeu por 10,3% do PIB do país em 2019, diz IBGE.** G1. Globo - Economia, 17 dez. 2021. Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/2021/12/17/sao-paulo-responde-por-103percent-do-pib-do-pais-em-2019.ghtml>>.

IBGE. **Produto Interno Bruto - PIB.** Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/explica/pib.php>>. Acesso em: 29 ago. 2022a.

IBGE. **Cidades, São Paulo, Panorama.** Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>>. Acesso em: 29 ago. 2022b.

IPEA. **Mais de 1/3 das mortes no trânsito envolvem motociclistas.** Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=38523>. Acesso em: 10 ago. 2022.

LIMA; Tamires Feitosa et al. **Análise epidemiológica dos acidentes de trânsito no Brasil.** Encontro de Extensão, Docência e Iniciação Científica (EEDIC), v. 5, n. 1, 2018.

MAIS, P. **Ações 2021-2024 do Plano de Segurança Viária.** Disponível em: <<https://participemais.prefeitura.sp.gov.br/legislation/processes/162/topics>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

METRÓPOLE. **Isolamento trazido pela pandemia reduz índices de acidentes no trânsito.** Disponível em: <<https://www.metropoles.com/dino/isolamento-trazido-pela-pandemia-reduz-indices-de-acidentes-no-transito>>. Acesso em: 4 ago. 2022.

PAULO, E. DE S. **Relatórios: GPD painel de resultados. Infosiga SP.** São Paulo, 2022. Disponível em: http://painelderresultados.infosiga.sp.gov.br/dados.web/ViewPage.do?name=obitos_publico&contextId=8a80809939587c0901395881fc2b0004>. Acesso em: 15 jun. 2022.

PRIBERAM DICIONÁRIO. **Dicionário Online Priberam de Português.** Disponível em: <<https://dicionario.priberam.org/p%C3%BAlico>>. Acesso em: 23 set. 2022.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **Plano De Mobilidade De São Paulo.** jan. 2014. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/>>

secretarias/upload/chamadas/planmob-texto-base_1424729529.pdf>. Acesso em: 15 Set. 2022.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **PlanMob/SP 2015**. Disponível

em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmob_sp_v0721455546429.pdf>. Acesso em: 15 set. 2022.

SAÚDE, O. M. DA. **Lesões no trânsito**. Disponível em:

<<https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>>. Acesso em: 29 jul. 2022.

SUMMIT MOBILIDADE. **O impacto socioeconômico dos acidentes de trânsito no Brasil**. Disponível em: <<https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/o-impacto-socioeconomico-dos-acidentes-de-transito-no-brasil/>>. Acesso em: 23 set. 2022.

ZANELLA, L. C. H. **Metodologia de Pesquisa**. 2a Edição ed. Florianópolis: [s.n.], v. 1.