

Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Cascavel

Valdenir Pinto Ribeiro

Formado em Tecnologia em Gestão Pública pelo IFPR. É 1º Sargento do Corpo de Bombeiros da Polícia Militar do Estado do Paraná e trabalha atualmente no setor de Recursos Humanos da corporação.

 liraboy@hotmail.com

José Aparecido Daniel

1º Sargento Corpo de Bombeiros do Estado do Paraná

 sgtdani@hotmail.com

Luciano Blasius

Capitão da Polícia Militar do Estado do Paraná

 blasiusapmg@gmail.com

Resumo

A violência no trânsito cresce anualmente e produz milhares de vítimas através de diversos tipos de acidentes, motivo pelo qual é considerada um problema de saúde pública no Brasil. A violência no trânsito é responsável por número maior de óbitos do que muitas doenças juntas, o que a torna também um problema de planejamento urbano e educacional. Entre os acidentes de trânsito ocorridos anualmente, aqueles que envolvem motocicletas crescem mais intensamente. Esta discussão teórica tem como objetivo investigar as principais causas de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, bem como quais são os períodos, horários de maior incidência, as faixas etárias mais acometidas e suas consequências no período de 2001 a 2011 na cidade de Cascavel, no oeste do Paraná. Busca-se, ainda, observar as condições das sinalizações verticais e horizontais e a estrutura viária do município. Conclui-se que o cenário atual é alarmante, necessitando de medidas educacionais preventivas e repressivas urgentes, bem como de estudo viário que possibilite a (re)adequação da sinalização, a (re)estruturação do espaço urbano, envolvendo as condições de trânsito e velocidade da via, bem como a substituição do tipo de arborização que permita melhores condições de visualização dos usuários do espaço urbano.

Palavras-Chave

Acidentes de trânsito; Saúde pública; Motociclistas

Introdução

O crescimento econômico brasileiro tem impulsionado todas as áreas do mercado interno, reduzindo a pobreza e criando facilidades para a aquisição de bens duráveis a muitos cidadãos que outrora não imaginavam possuir determinados objetos de consumo, como roupas de grife, eletrodomésticos ou veículos automotores.

Diante de tais facilidades de mercado, cresce a cada ano a venda de motocicletas, devido a fatores como preço acessível, condições facilitadas de financiamento, além da agilidade e da economia de tempo proporcionadas pelo uso desse tipo de transporte. Contudo, o aumento da circulação de motocicletas, aliado à falta de agentes coercitivos e de planejamento urbano e de trânsito, traz como consequência a elevação dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas.

Esta discussão teórica tem como objetivo investigar as principais causas de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, bem como quais são os horários de maior incidência, as faixas etárias mais acometidas e suas consequências no período de 2001 a 2011 na cidade de Cascavel, no oeste do Paraná.

Desvelar os elementos envolvidos em acidentes de trânsito com motocicletas torna-se importante para que se possa conhecer as cau-

sas de tais acidentes e atuar preventivamente sobre elas. Ao mesmo tempo, esse conhecimento também pode propiciar às autoridades de Segurança Pública suporte teórico-científico para auxiliar na redução dos índices de acidentes, permitindo repensar o espaço urbano visando a segurança efetiva dos usuários das vias urbanas.

Material e métodos

A pesquisa fundamenta-se no método quantitativo de Marconi e Lakatos (2003), que citam Tripodi et al. (1975) e enfatizam que as investigações empíricas têm a finalidade de delineamento ou análise das características de fatos ou fenômenos. Pesquisas empíricas empregam artifícios quantitativos com objetivo de coletar sistematicamente dados sobre populações e descrevê-los. Segundo Vergara (2004), a pesquisa descritiva expõe características de determinada população ou de determinado fenômeno, podendo também estabelecer correlações entre variáveis e definir sua natureza, caracterizando-se como quantitativo-descritiva.

Lakatos e Marconi (1996) afirmam ser característica importante que uma pesquisa documental priorize a busca de dados em fontes primárias, por isso optou-se por esta forma de coleta de dados. Segundo Gil (2007, p. 45), a pesquisa documental “vale-se de materiais que não receberam ainda um tratamento analítico,

ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos de pesquisa”.

Os dados coletados referem-se a: crescimento da população brasileira, paranaense e cascavelense, da década de 1960 até a década de 2010 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE); frota de veículos no município de Cascavel (PR), em 2001, 2005 e 2011 (Companhia de Transporte e Trânsito – Cetrans); acidentes de trânsito atendidos pelo Corpo de Bombeiros em 2005 e 2011, com dados do Sistema Integrado de Atendimento ao Trauma e Emergência (Siate) da cidade de Cascavel. Objetivou-se, assim, comparar a evolução nos índices de acidentes e investigar as principais causas dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas; apresentar a faixa etária mais acometida por tais acidentes e os horários de maior incidência.

Acidentes de trânsito e suas causas

Trânsito é o movimento de pedestres, veículos ou animais em um determinado contexto espacial. Para Ferreira (2010, p. 751), é o “ato ou efeito de caminhar; marcha, movimento, circulação, afluência de pessoas e/ou veículos; tráfego e tráfico”. Já segundo Biavatti e Martins (2007, p. 16), “trânsito é o movimento e a circulação de pessoas em busca de satisfação de alguma necessidade, da sobrevivência, do lazer”.

O trânsito traz como consequência diversos fatores, entre eles os acidentes. Ferreira (2010) entende acidente como um acontecimento causal, imprevisto e infeliz, que resulta em ferimento ou dano. Para Biavatti e Martins (2007, p. 36) “o acidente de trânsito é o encontro que não deveria acontecer nas

ruas da cidade: seja ele, o encontro entre dois carros, entre um carro e uma motocicleta; entre o pedestre e qualquer veículo”. De acordo com a Portaria MS/GM n.º 737, de 16 de maio de 2001 (BRASIL, 2001), que define a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, acidente compreende o evento não intencional e evitável, causador de lesões físicas e/ou emocionais no âmbito doméstico ou nos outros ambientes sociais, como o do trabalho, do trânsito, da escola, de esportes e o de lazer.

Afirma-se que a causa é o primeiro evento na ordem dos acontecimentos e sem o qual o acidente não teria ocorrido. De acordo com Marin e Queiroz (2000), há três causadores de acidentes: veículo, via e homem. À causa do acidente veículo relacionam-se o seu estado de conservação (pneus, freios, direção, rodas e iluminação) ou o acondicionamento de carga. As pistas derrapantes e esburacadas, curvas com subelevação (sem compensação), falta ou insuficiência de sinalização, entre outros, ligam-se à via. Já a causa homem está no próprio homem, como condutor, pedestre ou até como passageiro de um veículo, pela negligência, imprudência ou imperícia. Para esta última causa, Luz (2005, p.104) afirma que “o erro humano, em todo o mundo, é responsável por mais de 90% dos acidentes registrados”.

De acordo a Polícia Rodoviária Federal (BRASIL, 2012), em muitos casos, o agente causal do acidente é desconhecido por não haver vestígios no local do sinistro que especifiquem o fato causador do evento, pois a maioria dos sinistros ocorre durante o dia em local de boa visibilidade, na reta, com tempo

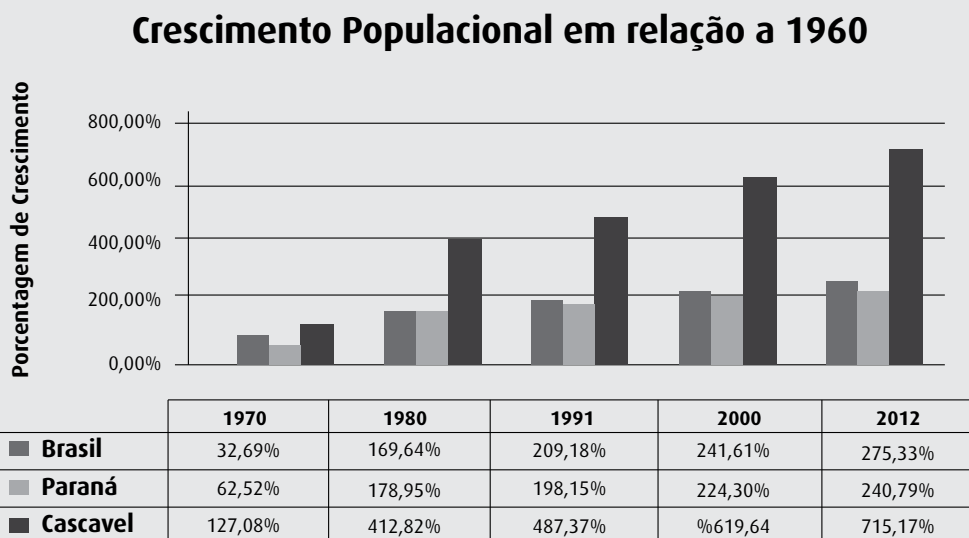
bom, cruzamento bem sinalizado, enfim, num ambiente propício em que não deveria ocorrer. Desse modo, em torno de 90% dos acidentes rodoviários são atribuídos ao erro humano, concordando com afirmações de Luz (2005) quanto às estatísticas de acidentes.

Entre os fatores causais dos acidentes de trânsito destaca-se também o crescimento dos centros urbanos, aliado ao aumento desproporcional da frota de veículos por razões econômicas e de qualidade de vida. Segundo o IBGE (2012), em 1960 o Brasil contava com 70.191.370 habitantes, chegando a 193.256.661 habitantes em 2012, o que corresponde ao crescimento populacional de 275,33% em quatro décadas. No Estado

do Paraná a população aumentou 240,79%, patamar similar ao do Brasil, o que equivale a 4.263.721 habitantes em 1960, evoluindo para 10.266.737 paranaenses em 2010. O município de Cascavel, em 1960, com apenas nove anos de existência, registrava 39.598 habitantes, número que se elevou, em 2010, para 283.193 habitantes, crescimento populacional correspondente a 715,17%, bem maior do que o exibido pelo Brasil e pelo Estado do Paraná, conforme apresentado no Gráfico 1.

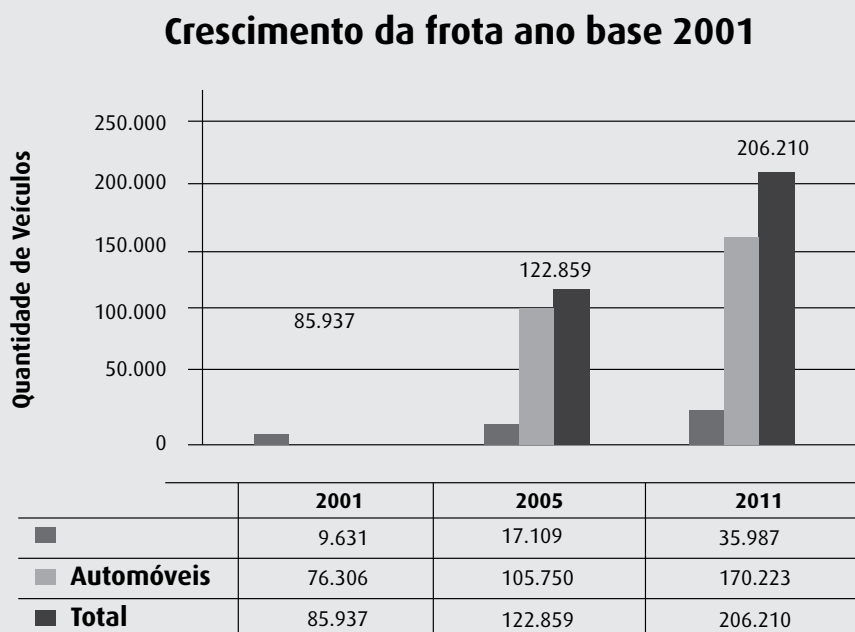
Economicamente, Cascavel se destaca pela agricultura, pelo desenvolvimento de tecnologia agrícola e como polo universitário regional, sendo referência nacional na área de medicina. Com Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 4 bi-

Gráfico 1 - Taxa de crescimento populacional (em %)



Fonte: IBGE (2012).

Gráfico 2 - Frota de veículos
Cascavel - 2001-2011



Fonte: Companhia de Transporte e Trânsito (2012).

lhões, foi apontada como uma das 20 cidades no Brasil com grandes possibilidades de se tornarem metrópoles (PAULIN, 2010).

A frota veicular do município influencia diretamente na proporção de acidentes de trânsito, pois quanto maior a população e a frota circulante, maior a probabilidade de sinistros de trânsito em todas as esferas, envolvendo tanto centros urbanos quanto rurais. A quantidade de veículos em Cascavel acompanhou o crescimento populacional, segundo dados estatísticos da CETRANS: em 2001, havia em Cascavel 76.306 auto-

móveis para 9.631 motocicletas; em 2005, eram 105.750 automóveis para 17.109 motocicletas; já em 2011, somavam-se 170.223 veículos para 35.987 motocicletas, conforme o Gráfico 2.

Assim como a população, a frota de motocicletas também cresceu acentuadamente, em especial na última década, chegando a aumentar em 50% em relação à frota de automóveis de 2001 para 2011, influenciando diretamente os índices de acidentes de trânsito (Companhia de Transporte e Trânsito, 2012).

O fator viário também influencia na ocorrência de sinistros de trânsito, considerando as ramificações, formato, distribuição, sinalização, além dos agentes responsáveis pela manutenção das vias e da fiscalização do trânsito.

Em algumas ruas de Cascavel, a sinalização horizontal e vertical é deficitária, necessitando de manutenção constante devido ao vandalismo. Em alguns cruzamentos, árvores de grande porte, situadas nas calçadas, criam “pontos cegos” aos condutores que se aproximam pelas vias secundárias para acessar as preferenciais. Como resultado, sem ângulo de visão seguro, muitas vezes os condutores precisam invadir o cruzamento, correndo o risco de causar acidentes.

Segundo a Secretaria Municipal de Planejamento (SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, 2012), Cascavel possui malha viária bem planejada e estruturada, com pavimentação asfáltica em aproximadamente 85% do município. As vias são planas, apresentam largura superior a 10 metros, existem poucos aclives e declives, permitindo fluxo rápido dos veículos em trânsito; porém, devido ao crescimento da frota, aumentaram os pontos de congestionamento na região central da cidade. Visando a melhoria do tráfego, a Companhia de Transporte e Trânsito (Cetrans) implantou em Cascavel os binários, vias de mão única que cruzam a cidade em seus eixos norte-sul e leste-oeste, desafogando o centro. O fluxo dos veículos foi favorecido, porém, a medida propiciou o excesso de velocidade e o conseqüente aumento dos acidentes, fato que forçou a Cetrans a implantar o sistema de controle eletrônico de velocidade.

Outro fator a ser considerado é o efetivo de agentes de trânsito, que deve ser proporcional à frota de veículos na proporção de um agente para cada 2 mil veículos. Assim, Cascavel deveria ter pelo menos 95 agentes de trânsito. Segundo a Cetrans (COMPANHIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 2012), o efetivo atual é de 28 agentes de trânsito, porém, apenas 9 trabalham na fiscalização, os quais são distribuídos em turnos de trabalho de seis horas diárias, das 7 horas às 23 horas, de segunda a segunda. Considerando a frota atual, há defasagem considerável, tendo em vista o grande volume de veículos transitando diariamente no município.

Acidentes de trânsito envolvendo motocicletas em Cascavel

O atendimento às vítimas de acidentes de trânsito é de responsabilidade compartilhada pelo município, Estado e União, através de seus órgãos responsáveis pela fiscalização e planejamento de trânsito. O Sistema Único de Saúde (SUS) atende a todos os internamentos, sendo os de baixa complexidade (ferimentos leves) de responsabilidade dos municípios, os de média complexidade (ferimentos médios sem risco de morte) e de alta complexidade (que necessitam de Unidade de Terapia Intensiva) de responsabilidade do Estado, ficando para a União a responsabilidade de repassar os recursos necessários. O Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) é responsável pelo pagamento de pensão em decorrência de morte por acidente e pensão por invalidez temporária e definitiva. O Siate é responsável pelo socorro e resgate de vítimas acidentadas, confeccionando também o Boletim de Ocorrência. O Judiciário é acionado por meio de ações de indenização por danos morais e materiais.

Em 2005, o Corpo de Bombeiros atendeu, por meio do Siate, 2.825 acidentes, os quais vitimaram 3.831 pessoas, sendo 2.777 do sexo masculino e 1.054 do sexo feminino. Entre esses acidentes, 46% envolviam motociclistas. Do total de pessoas, 573 não sofreram ferimentos ou recusaram atendimento; 2.062 foram classificadas como vítimas no código 1, com ferimentos leves (escoriações e contusões), que normalmente não necessitam de internamento hospitalar. Entre estas pessoas, 47,66% estavam em uma motocicleta. Com ferimentos graves sem risco de morte (contusões e fraturas de membros superiores e inferiores exceto fratura de fêmur), necessitando de internamento hospitalar, 1.262 pessoas foram classificadas no código 2, entre as quais 40,70% transitavam em motocicleta. Foram classificadas 160 pessoas no código 3, com ferimentos graves e risco de morte, necessitando de internamento em UTI. Nesse grupo, 44,38% utilizavam motocicleta. Morreram no local do acidente ou durante o atendimento e transporte ao hospital 41 pessoas, 21,95% das quais estavam em motocicleta.

Em 2011 foram atendidos 3.275 acidentes, 2.231 (68,12%) envolvendo motocicletas. No total, 4.285 pessoas foram vitimadas, sendo 2.775 em motocicletas, totalizando 60,76% das vítimas de acidentes de trânsito. Com relação às características das vítimas, 3.004 eram do sexo masculino, entre as quais 1.973 (65,68%) estavam em motocicleta, ao passo que 1.281 eram do sexo feminino, 802 (62,61%) em motocicleta. Não sofreram ferimentos ou recusaram atendimento 325 pessoas, 114 (35,07%) das quais estavam em motocicleta. Desse modo, 2.569 pessoas

foram classificadas como vítimas no código 1, 1.722 (60,52%) das quais utilizavam motocicleta no momento do acidente. Foram classificadas em código 2, ou seja, com ferimentos graves, 1.172 pessoas, 799 (68,17%) das quais estavam em motocicletas. Por fim, 179 foram classificadas no código 3, das quais 121 (67,60%) estavam em motocicletas. Falaram no local ou durante o atendimento e transporte ao hospital 40 pessoas, entre as quais 19 (47,50%) estavam em motocicletas, conforme o Gráfico 3.

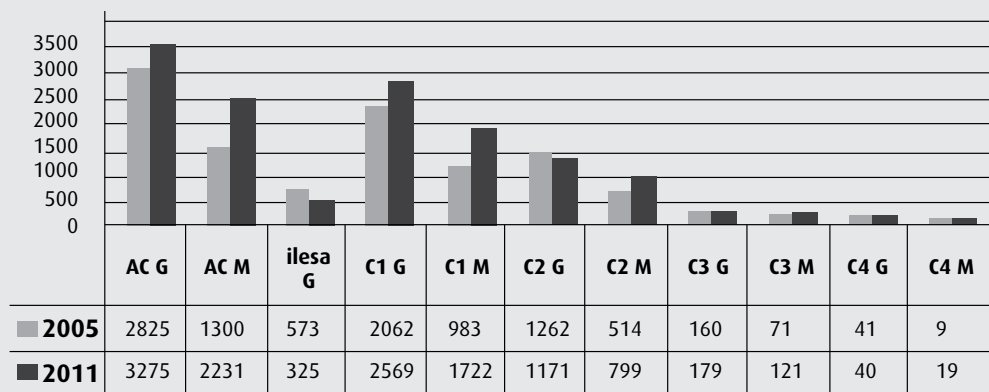
Os índices gerais de acidentes de trânsito não se elevaram significativamente no período analisado, porém, houve aumento importante dos acidentes envolvendo motociclistas.

Quanto à faixa etária das pessoas envolvidas em acidente de trânsito em 2005, 341 tinham entre 0 e 14 anos, 6,74% das quais estavam em motocicletas; 563 vítimas tinham entre 15 e 19 anos e a metade delas (50,09%) utilizava motocicleta no momento do acidente; na faixa de 20 a 24 anos havia 870 vítimas, 65,17% das quais em motocicletas; 566 pessoas com idade entre 25 e 29 anos se envolveram em acidentes, sendo 51,77% em motocicleta; foram registradas 397 vítimas com idade de 30 a 34 anos, 44,58% delas trafegavam em motocicletas; 319 vítimas tinham entre 35 e 39 anos, 46,7% em motocicleta; na faixa de 40 a 44 anos foram contabilizadas 209 vítimas e cerca de um terço delas (33,49%) utilizava motocicleta; 510 vítimas tinham mais de 45 anos, 19% das quais estavam em motocicleta.

Em 2011, o número de vítimas segundo faixa etária distribuiu-se da seguinte maneira

Gráfico 3 - Acidentes de trânsito e número de vítimas, segundo classificação de gravidade
 Cascavel – 2001

Índice de vítimas e gravidade das lesões



Fonte: Corpo de Bombeiros (2011).

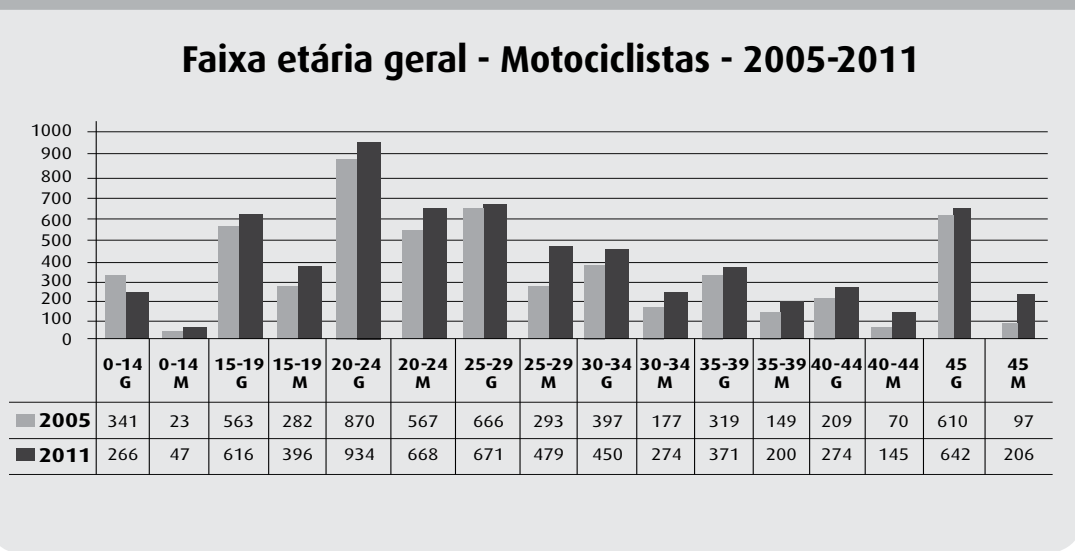
ra: 266 vítimas de 0 a 14 anos, das quais 47 (17,67%) em motocicletas; 616 vítimas de 15 a 19 anos, sendo 396 (64,28%) em motocicletas; 934 vítimas de 20 a 24 anos, 668 (71,52%) em motocicletas; 671 vítimas de 25 a 29 anos, das quais 479 (71,38%) em motocicleta; 450 vítimas de 30 a 34 anos, das quais 274 (60,88%) em motocicletas; 371 vítimas de 35 a 39 anos, destas 200 (53,91%) em motocicleta; 274 vítimas de 40 a 44 anos, sendo 145 (52,92%) em motocicleta; 642 vítimas acima de 45 anos tiveram, destas 206 (32,09%) em motocicleta, conforme o Gráfico 5.

As vítimas de atropelamento são registradas de forma geral nas estatísticas do Corpo de Bombeiros e não foram computadas no

Gráfico 5, que apresenta todas as vítimas registradas em acidentes envolvendo motocicletas. Os registros de atropelamento não indicam qual tipo de veículo causou o acidente, porém, após análise individualizada dos atendimentos às ocorrências de atropelamento ocorridas em Cascavel, constatou-se que houve 297 ocorrências de atropelamento, que vitimaram 366 pessoas. Entre esses acidentes, 105 foram provocados por motocicleta, o que corresponde a 35,35% dos atropelamentos, vitimando 151 pessoas (41,25% do total de atropelamentos).

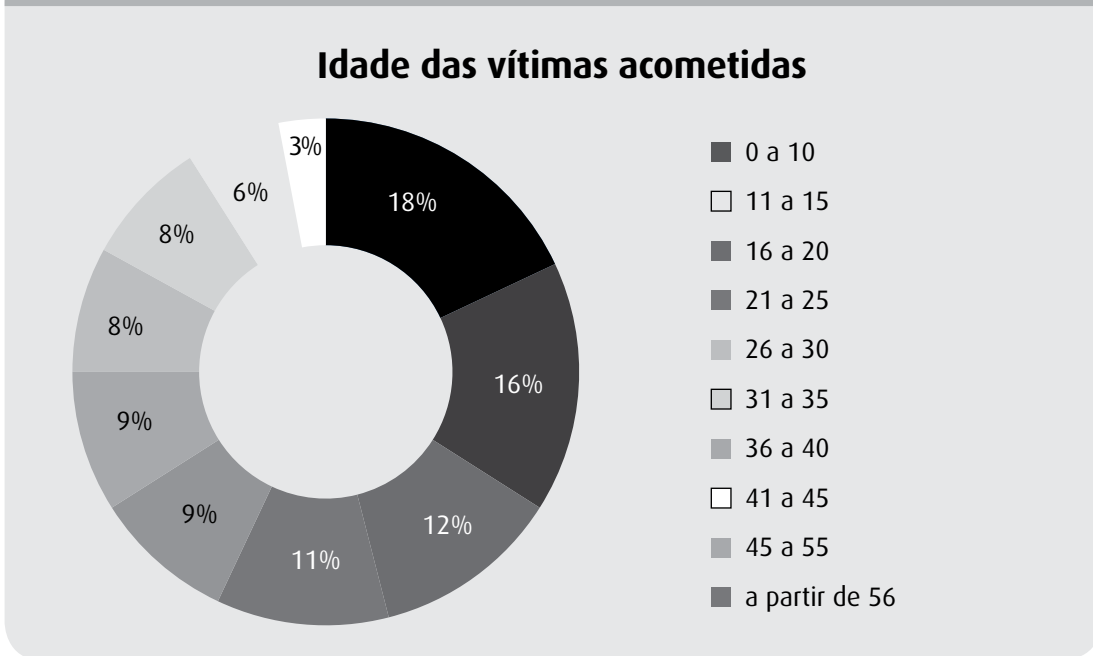
As vítimas de atropelamento por motocicletas em 2011 envolveram: 27 pessoas de 0 a 10 anos; 9 vítimas de 11 a 15 anos; 19 pessoas de 16 a 20 anos; 17 pessoas de 21 a 25 anos;

Gráfico 4 - Número de vítimas de acidente de trânsito e de acidente envolvendo motocicleta, por faixa etária da vítima Cascavel – 2005-2011



Fonte: Corpo de Bombeiros (2012).

Gráfico 5 - Faixa etária das vítimas atropeladas por motocicletas Cascavel – 2012



Fonte: Corpo de Bombeiros (2012).

12 vítimas de 26 a 30 anos; 13 pessoas de 31 a 35 anos; 13 vítimas de 36 a 40 anos; 4 vítimas de 41 a 45 anos; 13 vítimas de 45 a 55 anos; e 24 vítimas com 56 anos ou mais. Constatou-se maior incidência de idade das vítimas atropeladas em relação às vítimas acometidas conforme confronto entre os Gráfico 4 e 5.

Nos casos de atropelamento por motocicleta, as vítimas com idade compreendida entre 0 e 10 anos e acima de 56 anos totalizaram 34%, participação maior do que o grupo com idade entre 16 e 25 anos (23%), ocorrendo inversão em relação às colisões diversas envolvendo motociclistas.

A análise do horário em que os acidentes ocorreram, conforme a Tabela 1, mostra que em

2005 a maioria dos acidentes ocorreu no período da tarde, resultado também verificado em 2011.

Considerando o aumento da população Cascavelense, bem acima das médias nacional e estadual, o crescimento do poder aquisitivo por parte das classes assalariadas, o elevado aumento da frota de motocicletas, a malha viária propícia a altas velocidades, a sinalização deficitária e a insuficiência do agente inibidor das infrações de trânsito, somam-se os requisitos para altos índices de acidentes de trânsito ora expostos.

Os resultados obtidos permitem afirmar que, em 2011, entre as vítimas de acidentes de trânsito em Cascavel, 68,12% envolveram-se em acidentes com motociclista. A faixa etária

Tabela 1 - Número e distribuição de acidentes de trânsito e de acidentes envolvendo motocicletas, segundo horário de ocorrência Cascavel - 2005-2011

HORÁRIO	2005				2011			
	Geral		Moto		Geral		Moto	
	N. Abs.	%	N. Abs.	%	. Abs.	%	N. Abs.	%
TOTAL	2825	100	1298	100	3275	100	2231	100
0h às 3h59	188	6,65	86	6,62	211	6,45	121	5,42
4h às 07h59	230	8,14	96	7,4	309	9,43	206	9,23
8h às 11h59	414	14,65	214	16,49	492	15,03	396	17,75
12h às 15h59	570	20,18	275	21,19	696	21,25	467	20,93
16h às 19h59	939	33,25	406	31,28	1040	31,75	699	31,33
20h às 23h59	484	17,13	221	17,02	527	16,09	342	15,34

Fonte: Corpo de Bombeiros (2012).

mais acometida foi a de 15 a 29 anos, correspondendo a 69,61% entre os motociclistas. A maioria dos acidentes ocorreu entre meio-dia e 20 horas, correspondendo a 52,26% dos acidentes envolvendo motociclistas. Este é um problema social que tende a crescer cada vez mais considerando a população e a frota de veículos circulante.

Considerações finais

Diante do que foi apurado, é necessária e urgente a implementação de políticas públicas voltadas para a educação e prevenção de acidentes no trânsito; também a realização de campanhas permanentes visando conscientizar os usuários do trânsito, com ênfase nos motociclistas nas faixas etárias mais acometidas nos acidentes, por meio dos órgãos competentes, no intuito de diminuir os altos índices de sinistros.

Sugere-se que exista fiscalização de trânsito eficiente, com número de agentes de trânsito adequado ao recomendado ou ao menos mais próximo do ideal. Outras medidas preventivas incluem o aumento do controle eletrônico de velocidade, a melhoria da sinalização horizontal e vertical, políticas ambientais e de planejamento urbano, como por exemplo a substituição e/ou retirada das árvores que impedem a visão dos condutores nos cruzamentos perigosos por outras árvores ecológica e urbanisticamente mais adequadas, que permitam a visibilidade dos condutores.

Finalmente, aponta-se que os acidentes de trânsito são problemas vivenciados em todos os municípios e, para minimizá-los, autoridades e cidadãos precisam se comprometer, para a maior valorização da vida em detrimento dos acidentes.

Referências bibliográficas

- BLAVATTI, Eduardo; MARTINS, Heloísa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você**. 1 ed. São Paulo: Berlemdis, 2007.
- BRASIL. Ministério da Justiça. Polícia Rodoviária Federal. **Causas de acidentes**. Disponível em: <<http://www.dprf.gov.br/PortalInternet/index.faces>>. Acesso em 08 nov. 2012.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências**. Brasília, DF: Ministério da Saúde, 2001.
- COMPANHIA DE TRANSPORTE E TRÂNSITO (Cascavel). **Estatísticas**. Disponível em: <<http://www.cettrans.com.br/estatisticas.php>>. Acesso em: 06 nov. 2012.
- SECRETARIA DE PLANEJAMENTO (Cascavel). **Perfil do município**. Disponível em: <<http://www.cascavel.pr.gov.br/secretarias/seplan/index.php>>. Acesso em: 10 nov. 2012.
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa**. 5 ed. Curitiba: Positivo, 2010.
- GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 2007.
- IBGE. **Censo Demográfico 2011**. Brasília, DF: 2011. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em: 11 nov. 2012.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 6.ed. São Paulo: Atlas, 1996.
- _____. **Metodologia do trabalho científico**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- LUZ, France. **As migrações internas no contexto do capitalismo no Brasil: a microrregião "Norte Novo de Maringá" – 1950/1980**. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.
- LUZ, Valdemar P. da. **Trânsito e veículos: responsabilidade civil e criminal**. 5 ed. Florianópolis: OAB/SC, 2005.
- MARIN, L; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, p. 7-21, 2000.
- CORPO DE BOMBEIROS (Paraná). Sistema de registro e estatística de ocorrências – Siate. Disponível em: <<http://www.bombeiroscascavel.com.br/registroccb/impressa.php>>. Acesso em: 10 nov. 2012.
- PAULIN, Igor. O barulho de Cascavel. **Revista Veja**, Editora Abril, Edição 2180 de 1º de setembro de 2010. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/acervodigital/home.aspx>>. Acesso em: 14 mar. 2011.
- VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2004.

Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Cascavel

Valdenir Pinto Ribeiro, José Aparecido Daniel e Luciano Blasius

Resumen

Acidentes de trânsito con motociclistas en Cascavel

La violencia en el tránsito crece anualmente y produce millares de víctimas a través de diversos tipos de accidentes, motivo por el que se considera un problema de salud pública en Brasil. La violencia en el tránsito es causante de un número mayor de óbitos que muchas enfermedades juntas, lo que también la convierte en un problema de planificación urbana y educativa. Entre los accidentes de tránsito ocurridos anualmente, crecen más intensamente aquellos que incluyen motocicletas. Esta discusión teórica tiene por objetivo indagar las principales causas de accidentes de tránsito con motociclistas, así como cuáles son los periodos, horas de mayor incidencia, las franjas etarias más afectadas y sus consecuencias en el periodo de 2001 a 2011 en la ciudad de Cascavel, en el oeste de Paraná. Se busca, igualmente, observar el estado de las señalizaciones verticales y horizontales y la estructura vial del municipio. Se llega a la conclusión de que el panorama actual es alarmante, necesitándose medidas educativas preventivas y represivas urgentes, así como de estudio vial que posibilite la (re)adecuación de la señalización, la (re)estructuración del espacio urbano, relativas a las condiciones de tránsito y velocidad de la vía, así como la sustitución del tipo de arborización para crear mejores condiciones de visualización a los usuarios del espacio urbano.

Palabras clave: Accidentes de tránsito; salud pública; motociclistas.

Abstract

Traffic accidents involving motorcyclists in Cascavel, Brazil

Traffic violence grows every year and claims thousands of victims in many different types of accidents. For this reason, it is considered a public health problem in Brazil. Traffic violence kills more people than several diseases put together, which makes it both an urban planning and an education problem. Among different types of traffic accidents increasing annually, those involving motorcycles grow the most rapidly every year. This paper presents a theoretical discussion aimed at investigating the major causes of traffic accidents involving motorcyclists, the times of day with the most accidents, the age groups mostly affected, and the consequences of these accidents in the city of Cascavel, in the western portion of the State of Paraná, Brazil, between 2001 and 2011. Other focuses of this study include the conditions of both traffic signs and local roads. The conclusion is alarming. Urgent educational measures, both preventive and repressive, and a major study on road conditions with a focus on improving traffic signs, restructuring urban areas, improving traffic conditions and reducing speed limits, not to mention redesigning road landscape to increase road visibility, are badly needed.

Keywords: Traffic accidents; public health; motorcyclists

Data de recebimento: 15/06/2013

Data de aprovação: 06/02/2014

