

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

LEANDRO RODRIGUES MACHADO

**O COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES NO SETOR PÚBLICO
BRASILEIRO: um estudo sobre os acidentes de trânsito no município de
Canoas/RS**

**Porto Alegre
2017**

LEANDRO RODRIGUES MACHADO

**O COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES NO SETOR PÚBLICO: um estudo
sobre os acidentes de trânsito no município de Canoas/RS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Especialista em Administração Pública Contemporânea.

Orientador: Prof. Clezio Saldanha dos Santos

**Porto Alegre
2017**

LEANDRO RODRIGUES MACHADO

**O COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES NO SETOR PÚBLICO
BRASILEIRO: um estudo sobre os acidentes de trânsito no município de
Canoas/RS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do grau de Especialista em Administração Pública Contemporânea.

Aprovado em: / /

BANCA EXAMINADORA:

**Porto Alegre
2017**

Dedico este trabalho a minha mãe,
por ser a minha maior e inigualável incentivadora dos meus estudos.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus que me mantém com saúde para ir atrás dos meus sonhos e objetivos e assim me guiando para novas oportunidades.

Ao meu orientador Professor Clezio Saldanha dos Santos que foi fundamental no desenvolvimento deste trabalho e aos meus colegas de curso que possibilitaram levar ao fim esta etapa.

A todos os servidores nas áreas do trânsito e saúde, que buscam amenizar os riscos e sofrimentos da epidemia que virou os acidentes de trânsito, e que o fazem quase sempre sem o efetivo retorno e consideração do trabalho realizado.

E a minha mãe que sempre me incentivou e inspirou na busca do aprendizado e do conhecimento.

RESUMO

O presente estudo aborda o trânsito, os acidentes de trânsito e as formas de compartilhamento de informações no setor público. Desta forma, o objetivo geral é identificar formas de compartilhamento de informações no setor público que possam contribuir na redução dos acidentes de trânsito no Município de Canoas/RS. É uma pesquisa do tipo exploratória, de vertente qualitativa, englobando as seguintes técnicas de coleta de dados: análise documental e entrevista semiestruturada com especialistas da área. Em relação as principais considerações do trabalho observou-se que estes acidentes não são uma fatalidade, mas sim, causados por comportamentos do ser humano em sua grande maioria. De fato, muitas situações geradas pelas interações humanas favorecem a ocorrência de acidentes, colocando em risco não somente a sua segurança, mas a de outros também. Observou-se, também, que a fiscalização que compete aos órgãos não basta para combater estes comportamentos inadequados do homem e por fim, que é evidente a necessidade da implementação de ações, como o compartilhamento de informações para que seja possível visar a educação do homem no trânsito, considerando-se que os fatores humanos são apontados nas entrevistas e pesquisas como determinantes para a ocorrência de acidentes de trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Informações. Acidentes. Compartilhamento.

ABSTRACT

The present study deals with traffic, traffic accidents and forms of information sharing in the public sector. In this way, the general objective is to identify ways of sharing information in the public sector that may contribute to the reduction of traffic accidents in the municipality of Canoas / RS. It is a research of the exploratory type, of qualitative aspect, encompassing the following techniques of data collection: analysis, documentary and semistructured interview with specialists of the area. In relation to the main considerations of the work it was observed that these accidents are not a fatality, but rather, caused by the behaviors of the human being in the great majority. In fact, many situations generated by human interactions favor the occurrence of accidents, putting at risk not only their safety, but that of others as well. It was also observed that the inspection that is the responsibility of the organs is not enough to combat these inappropriate behaviors of the man and, finally, that it is evident the necessity of the implementation of actions, like the sharing of information so that it is possible to aim the education of the man in the traffic , considering that the human factors are pointed out in the interviews and research, as determinants for the occurrence of traffic accidents.

Keywords: Transit. Information. Accidents. Sharing.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Ocorrências BM no Período de 2012 a 2016	37
Quadro 2 – Ocorrências SSP no Período de 2012 a 2016.....	37
Quadro 3 – Ocorrências DTS no Período de 2012 a 2016.....	38
Quadro 4 – Ocorrências SAMU no Período de 2012 a 2016	39
Quadro 5 – Ocorrências SMSPC no Período de 2012 a 2016	39
Quadro 6 – Ocorrências PRF no Período de 2012 a 2016.....	40
Quadro 7 – Ocorrências DETRAN no Período de 2012 a 2016	41
Quadro 8 – Ocorrências SOGAL no Período de 2012 a 2016	41

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Fatores de Risco	42
Tabela 2 – Melhoria na Captação de Informações sobre os Acidentes de Trânsito..	44
Tabela 3 – Compartilhamento das Informações sobre Acidentes de Trânsito Como Ajuda na Execução de Ações.....	46
Tabela 4 – Ações para Minimizar os Acidentes de Trânsito em Canoas/RS	47
Tabela 5 – Projetos que Preveem o Compartilhamento de Informações Entre os Órgãos Competentes em Canoas/RS	48

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BM	Brigada Militar
CB PMERS	Corpo de Bombeiros do Estado do RS
DDT	Delegacia de Delitos de Trânsito de Canoas
DETRAN/RS	Departamento Estadual de Trânsito do Estado do RS
ETC	Empresa Transporte Coletivo
EDT	Engenharia de Trânsito
ENT	Educação no Trânsito
FDT	Fiscalização de Trânsito
GMC	Guarda Municipal de Canoas
HPSC	Hospital de Pronto Socorro de Canoas
IGP	Instituto Geral de Perícias do Estado do RS
JDC	Jornal Diário de Canoas
ONSV	Observatório Nacional de Segurança Viária
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SAMU	Serviço de Atendimento Médico de Urgência
SOGAL	Sociedade de Ônibus Gaúcha Ltda
SSP/RS	Secretaria de Segurança Pública do Estado do RS
SMS	Secretaria Municipal de Saúde de Canoas
SMSPC	Secretaria Municipal de Segurança Pública e Cidadania de Canoas
SMTM	Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade de Canoas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 OBJETIVOS	13
1.1.1 Objetivo Geral	13
1.1.2 Objetivos Específicos	14
1.2 JUSTIFICATIVA	14
2 REFERENCIAL TEÓRICO	16
2.1 TRÂNSITO	16
2.2 ACIDENTES DE TRÂNSITO	17
2.3 COMPORTAMENTO DE RISCO NO TRÂNSITO	19
2.4 COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES	20
2.5 GESTÃO DO PROCESSO DE INFORMAÇÃO	23
2.6 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	25
3 METODOLOGIA	27
3.2 TIPO DE PESQUISA	27
3.3 TÉCNICAS DE COLETA DE DADOS	29
3.4 TRATAMENTO DOS DADOS	31
4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS	32
4.1 DESCRIÇÃO DOS ÓRGÃOS QUE DETÊM AS INFORMAÇÕES SOBRE AS OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO	32
4.1.1 Órgão – FDT – Fiscalização de Trânsito	32
4.1.2 Órgão – GMC – Guarda Municipal	32
4.1.3 Órgão – BM – Brigada Militar	33
4.1.4 Órgão – DETRAN/RS – Departamento de Trânsito do Estado do RS	33
4.1.5 Órgão – CB PMERS – Corpo de Bombeiros do Estado do RS	33
4.1.6 Órgão – EDT – Engenharia de Trânsito	34
4.1.7 Órgão – SAMU – Serviço de Atendimento Médico de Urgência	34
4.1.8 Órgão – PRF – Polícia Rodoviária Federal	34
4.1.9 Órgão – IGP – Instituto Geral de Perícias	34
4.1.10 Órgão – ETC – Empresa Privada de Transporte Coletivo	34
4.1.11 Órgão – ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária	35
4.1.12 Órgão – SMS – Secretaria Municipal de Saúde	35

4.1.13 Órgão – ENT – Educação no Trânsito	35
4.1.14 Órgão – JDC – Jornal Diário de Canoas.....	35
4.1.15 Órgão – DDT – Delegacia de Delitos de Trânsito de Canoas	36
4.1.16 Órgão – SSP/RS – Secretaria de Segurança Pública do Estado do RS...36	36
4.1.17 Órgão – HPSC – Hospital de Pronto Socorro de Canoas	36
4.2 LEVANTAMENTO DOS ATENDIMENTOS DAS OCORRÊNCIAS POR CADA ORGÃO NO PERÍODO ENTRE 2012 E 2016.....	36
4.3 ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DE AGENTES PÚBLICOS SOBRE AS INFORMAÇÕES COLETADAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO PERÍODO ENTRE 2012 E 2016.....	42
4.3.2 Melhoria na Captação das Informações Sobre os Acidentes de Trânsito	43
4.3.3 Compartilhamento de Informações x Ações Eficazes	45
4.3.4 Ações para Minimizar os Acidentes de Trânsito com o Compartilhamento de Informações.....	47
4.3.5 Projetos Prevendo o Compartilhamento de Informações.....	48
5 CONCLUSÕES E SUGESTÕES	52
5.1 CONCLUSÕES	52
5.2 SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS	53
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	54
7 APÊNDICES	58
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA	58
8 ANEXOS	60
ANEXO A – CAI NÚMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO	60
ANEXO B – CAI NÚMERO DE VÍTIMAS FATAIS NO TRÂNSITO DE CANOAS....	61
ANEXO C – CAEM OS ACIDENTES COM MORTE EM CANOAS.....	62
ANEXO D – SAMU EM DUAS RODAS	63
ANEXO D – ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA	64

1 INTRODUÇÃO

Em decorrência das diferentes realidades sociais, principalmente por causa dos fatores econômicos, no Brasil, uma elevada quantidade de pessoas reside em centros considerados urbanos e estes, têm dia após dia um grande desafio quanto à segurança pública, que de uma forma ou outra está vinculada às políticas urbanas, de transporte e de trânsito (BRASIL, 2004b).

Muitos são os problemas que existem no Brasil e em suas cidades e muitos deles, estão ligados de forma direta a mobilidade urbana e como essa é suprida à população. Dentre os problemas estão:

1) A queda da condição de acesso aos locais para os pedestres e sobre isso, Freitas e Ferreira (2010) informam que os órgãos governamentais não investem de forma adequada nas vias, pois não dividem de forma adequada os recursos, primando muitas vezes por determinadas vias e deixando outras de lado, como por exemplo, a via para pedestres.

2) Trânsitos congestionados devido ao grande aumento de veículos e sobre isso, Bettles (2009) afirma que, enquanto o trânsito for analisado pela quantidade de veículos motorizados existentes, e não providenciando vias de circulação adequadas o trânsito não deixará de estar congestionado, ou seja, para ele enquanto se privilegiar nas estatísticas o número de veículos, os problemas que serão resolvidos serão relacionados a quantidade de carros e não somente isso.

3) Grandes índices de violência e acidentes de trânsito e sobre isso, a PRF, (2015) revela que o número de acidentes e dos feridos e mortos em decorrência destes acidentes, ocorridos nas rodovias federais que foram monitoradas no ano de 2014, foi elevado, a saber: o número de acidentes foi de 153.677 e destas 90.763 pessoas ficaram feridas e 7.466 pessoas morreram.

Naturalmente, o ser humano é o responsável direto sobre as elevadas taxas de acidentes e sobre isso, Bock (2002) informa que, o comportamento do ser humano tem que ter uma compreensão ampla e entender que tudo que o sujeito faz é motivado pela interação do ato de fazer com o ambiente do seu fazer.

Assim, segundo Andrade et al, (2003) os acidentes podem ser determinados pelo próprio ser humano que, pode adotar um comportamento agressivo e de risco, como por exemplo, a falta de atenção no trânsito e o consumo bebidas alcoólicas.

Além disso, conforme Alves Jr (2010) o ser humano pode também ocasionar acidentes por ter um comportamento agressivo, que pode ser ocasionado por um distúrbio emocional.

Delimitou-se a cidade de Canoas/RS como base de estudo e pesquisa haja vista ser a área de atuação do autor do presente trabalho, o qual participou de intensamente de estudos realizados pela Diretoria de Planejamento e Estatística da Secretaria de Transportes e Mobilidade do Município de Canoas, entre os anos de 2012 e 2016 os quais apontaram uma média anual de 9.500 ocorrências de acidentes de trânsito nas vias urbanas e rodovias do município, sendo que, em aproximadamente 35 delas por ano, há uma ou mais vítimas fatais (PREFEITURA MUNICIPAL CANOAS, 2016).

Estes dados foram obtidos nos mais variados órgãos com envolvimento nas ocorrências de acidentes de trânsito (BM, PRF, SSP/RS, DETRAN, SAMU, HPSC, FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO) e ainda, através de vídeo monitoramento (Guarda Municipal e empresa de transporte coletivo) da cidade de Canoas/RS.

Sendo assim, o compartilhamento destes dados poderá permitir através das análises, a identificação dos fatores de risco e assim, a definição de ações de educação, sinalização, engenharia e fiscalização no intuito de contribuir para minimizar os acidentes de trânsito.

Diante do que foi apresentado, há uma ideia de que os acidentes de trânsito estão diretamente ligados ao ser humano. Sendo assim, após a contextualização do assunto, espera-se responder ao final deste estudo, a seguinte problemática: De que formas o compartilhamento das informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito contribuem para minimizar os acidentes?

1.1 OBJETIVOS

A partir desse problema de estudo, tem-se o seguinte objetivo geral e os seguintes objetivos específicos.

1.1.1 Objetivo Geral

O objetivo geral deste trabalho é identificar formas de compartilhamento de informações no setor público brasileiro que possam contribuir no aperfeiçoamento do compartilhamento de informações de acidentes existente em Canoas/RS.

1.1.2 Objetivos Específicos

Para que o objetivo geral possa ser alcançado, ele desdobra-se em cinco objetivos específicos, que são:

- a) identificar os órgãos que detêm informações sobre ocorrências de trânsito;
- b) levantar os atendimentos das ocorrências por cada órgão no período entre 2012 e 2016;
- c) analisar a percepção de agentes públicos sobre as informações coletadas dos acidentes de trânsito no período entre 2012 e 2016.
- d) identificar as formas de compartilhamento das informações entre os órgãos responsáveis;
- e) sugerir processos de compartilhamentos entre os órgãos.

1.2 JUSTIFICATIVA

Em virtude dos constantes acidentes de trânsito e seus efeitos, o presente trabalho visa entender como o compartilhamento de informações obtidas nas ocorrências, pode contribuir para minimizar os acidentes de trânsito.

Tendo em vista o assunto trabalhado, o tema selecionado para um estudo mais profundo, corresponde em primeiro lugar ao interesse pessoal do autor, por este entender que o assunto é de interesse público, pois, acredita que o compartilhamento de informações poderá contribuir para a diminuição dos acidentes de trânsito. Corroborando este pensamento, Alves Jr. (2010) informa que, se mais informações fossem divulgadas a respeito dos acidentes de trânsito, como por exemplo, o que leva a ocorrência dos acidentes e o que poderia ser feito para evitá-los, os acidentes poderiam diminuir.

No que diz respeito as contribuições para o ser humano, ele se justifica, porque se o compartilhamento de informações ajudar a minimizar os acidentes de trânsito, todos os que convivem com o trânsito de forma direta ou indireta se beneficiarão, pois, se os acidentes diminuírem, as consequências trágicas que

atingem os seres humanos também serão minimizadas. Sobre isso, Jorge e Koisumi (2007) declaram que, se houver um entendimento do que ocorre no trânsito para que hajam tantos acidentes, com tantos efeitos colaterais, isto certamente influenciaria para se ter um trânsito melhor e mais educado.

Tratando-se do âmbito acadêmico, o trabalho visa o aprofundamento de estudos em um tema que merece mais atenção, pois após pesquisas em banco de dados acadêmicos, assim como também o portal Google Academics, observou-se que há pesquisas acadêmicas com pouco foco no compartilhamento de informações sobre acidentes de trânsito entre os órgãos públicos e isto torna o assunto interessante para a construção de uma pesquisa acadêmica.

Ainda sobre o compartilhamento, este processo é importante, pois permite o mapeamento e análise dos dados a fim de que, com a identificação dos fatores de risco, possam ser definidas ações de educação, sinalização, engenharia e fiscalização, isso, no intuito de reduzir o número de acidentes bem como a gravidade das lesões em decorrência deles e este trabalho que já está sendo feito na Prefeitura Municipal, tem demonstrado que é possível executar estas ações.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Para melhor compreensão desse estudo, realizou-se um apanhado teórico, que se inicia contextualizando a gestão do processo de informação, assim como o planejamento estratégico, o compartilhamento de informações, o trânsito, os acidentes de trânsito e por fim, o comportamento de risco no trânsito, como será visto a seguir.

2.1 TRÂNSITO

A regulamentação do trânsito no Brasil é feita através do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, instituído por meio da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. No entanto, esta lei obedece a uma hierarquia, onde a Constituição Federal tem supremacia, seguida por suas emendas e leis. Porém, também existem: a Convenção sobre o Trânsito Viário de Viena, a Regulamentação Básica Unificada de Trânsito (1993), onde o CTB e as demais leis e decretos são incorporáveis a ele, as Constituições Estaduais com suas emendas e leis complementares. E por fim, O Contran, órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que também estabelece Resoluções, Pareceres e Decisões que precisam ser respeitadas, além das leis municipais (PIRES, 2008).

Ainda Pires (2008) informa que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, são autoridades gestoras e operadoras do trânsito no país: o Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran); o Ministério dos Transportes através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); o Ministério da Justiça através da Polícia Rodoviária Federal (PRF); os Governos Estaduais por meio do Departamento de Estradas de Rodagem (Der) e Departamentos Estaduais de Trânsito (Detran).

Nas palavras de Souza (2010, p. 3), o “trânsito é uma necessidade básica do ser humano”. Por isso, o autor esclarece que a necessidade do ser humano de locomoção vem desde os tempos antigos e iniciou o seu aperfeiçoamento com a invenção da roda e ficou melhor ainda depois da invenção dos veículos automotores.

Segundo o Art. 1º § 2º do CTB, trânsito seria “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins

de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. E este Código ainda estabelece, que é direito de todos e dever dos órgãos e demais entidades do Sistema Nacional de Trânsito, o de ter um trânsito seguro.

Sobre as vias, Vasconcelos (2005) informa, que é o conceito sobre o qual se incluem as calçadas, e são os caminhos para a circulação das pessoas e dos automóveis. E vai mais além quando, caracteriza as vias como sendo de trânsito rápido, quando permitem velocidades mais altas; ou arteriais, que são de tráfego volumoso, ou ainda as vias locais, que além de mais estreitas, tendem a ser de uso para os moradores locais. (VASCONCELOS, 2005).

Para Freitas e Ferreira (2010) os órgãos governamentais não investem de forma adequada nas vias, pois não dividem de forma adequada os recursos, primando muitas vezes por determinadas vias e deixando outras de lado, como por exemplo, a via para pedestres.

Bettes (2009) chama a atenção também para esta tendência, ao afirmar que o trânsito é analisado pela quantidade de veículos motorizados existentes, deixando de lado o fator humano, ou seja, para ele enquanto se privilegia nas estatísticas o número de veículos, os problemas que serão resolvidos serão relacionados a quantidade de carros e tão somente isso. O autor diz que este problema deve sim ser visto, mas que também existem outros que merecem atenção, como por exemplo, os que estão relacionados ao homem e o seu comportamento, que não tem ganhado relevância devida e que, no entanto, são fatores altíssimos de causas de acidentes de trânsito.

Nesse viés, o autor acima ainda lembra que o conceito de trânsito está intimamente agregado ao elemento comportamental, que se não estiver equilibrado, acabará por provocar acidentes de trânsito. Assunto este que será tratado no próximo tópico.

2.2 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo Jorge e Koisumi (2007, p.11) no Brasil, foi adotado o conceito de acidente de trânsito oferecido pela Organização Mundial de Saúde - OMS, a saber: “o acidente com veículo, ocorrido na via pública, sendo esta entendida como a largura total entre dois limites de propriedade e todo terreno ou caminho aberto ao público para circulação de pessoas ou bens de um lugar para outro”.

Jorge e Koisumi (2007, p.11) ainda ressaltam que, a previsão da OMS para os acidentes de trânsito é de que “seus efeitos crescerão se a segurança no trânsito não for adequadamente trabalhada pelos Estados Membros.”

Segundo o DENATRAN (2012a, p. 1) acidente de trânsito é “todo evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos”, o que ele diferencia do termo atropelamento que é “acidente em que pedestre ou animal sofre impacto de um veículo”.

A publicação da Secretaria de Vigilância e Saúde, por meio do Ministério da Saúde, publicou em 2007, uma análise da mortalidade no Brasil indicando que a mortalidade por acidentes de trânsito terrestre incide mais sobre homens do que sobre as mulheres e que a região sudeste é a que detém a maior proporção de mortes nesse sentido.

Entretanto, não pode deixar de destacar que os fatores humanos também contribuem para o aumento gradativo dos acidentes de trânsito, então, além dos investimentos precários, deveria haver também uma maior educação no trânsito que contribuísse para ajustar o comportamento do homem no trânsito (BRASIL, 2006).

Ainda sobre a educação no trânsito, Bacchieri e Barros (2011) informam que não há dúvida de que medidas educacionais são importantes, mas há que se tomar cuidado, porque nem sempre são efetivas e menos ainda se utilizadas de forma isolada. Mas para que não fiquem somente nas medidas educativas, os autores sugerem que se vá mais além, ou seja, que se melhore o transporte coletivo, para que se tenha um uso racional do automóvel, pois acreditam que assim será possível contribuir para a redução dos acidentes, pois quanto menor o número de carros circulando, menor será a probabilidade de ocorrer acidentes.

Chagas (2011), também comenta sobre a importância e a melhoria na educação no trânsito, mas também traz à tona que deveria também haver melhoria na legislação, na fiscalização e no judiciário, pois a autora acredita que se houver intervenção e orientação em todas estas áreas haverá a redução dos acidentes.

Sob essa ótica, o próximo capítulo, tratará da questão do comportamento humano no trânsito, sobre o comportamento de risco e também o comportamento agressivo.

2.3 COMPORTAMENTO DE RISCO NO TRÂNSITO

A “Organização Mundial de Saúde definiu o acidente de trânsito como uma doença dos países em desenvolvimento” (ABRAMET, 2009, p. 5).

Nesse sentido, a própria ABRAMET (2009, p. 14), informa que é vital para a diminuição dos acidentes de trânsito, o conhecimento de alguns comportamentos de risco que são de fato, responsáveis por um grande número de acidentes, e sendo conhecedores destes, se poderá como alternativa, intervir em determinadas condutas, reduzindo assim, os impactantes números que o cercam.

Sobre isso, Andrade et al. (2003, p. 439) citam a falta de atenção, o desrespeito à legislação de trânsito, especialmente no que diz respeito ao consumo de bebidas alcólicas e ao abuso de velocidade, “associados, em geral, a uma inadequada fiscalização [...]”, como sendo alguns dos responsáveis pela gravidade dos acidentes de trânsito, ou seja, comportamento humano.

A ABRAMET (2009) cita também como comportamento de risco a juventude de alguns condutores que foram vítimas de acidentes, citando: “a incidência de vítimas jovens, em diversas sociedades”. Desta forma, traz à tona como comportamentos de risco a própria inexperiência procedente da juventude, tais como “a impulsividade, desejo de aventura, a busca de emoções e a necessidade de autoafirmação perante o grupo de colegas”. (ABRAMET 2009, p. 14). Ainda reforçam que os jovens infelizmente têm uma tendência natural de desrespeitarem normas de segurança de trânsito.

Sobre isso, Hoffmann et al. (2007, p.380) lembram, que o acidente “pode ser considerado o resultado final de um processo em que se desencadeiam diversos eventos, condições e comportamento. ”

Hoffmann et al. (2007, p. 383) exemplifica este tipo de resultado falando sobre o álcool, pois segundo o autor, este é uma droga que afeta de forma direta o sistema nervoso e assim causa alterações nos sentidos e ainda informa que “as estimativas, são que 30 a 50% das mortes e acidentes estão relacionados direta ou indiretamente com o álcool”. Além disso, o autor também ressalta que o álcool pode gerar condutas agressivas, impulsivas e inadequadas, além de fazer com que o condutor ignore os riscos, pois produz neles um sentimento de que são os melhores motoristas o que gera uma falsa segurança na tomada de decisões.

Hoffmann et al., (2007) também colocam como fatores de risco, as distrações, pois elas são originadas pelo próprio condutor, mas também muitas vezes por fatores internos, tais como: a depressão, o estresse, a ansiedade e o sono ou também, por serem características próprias da personalidade, já que alguns condutores são mais propensos a se distraírem que outros.

No entanto, há também comportamentos externos que interferem diretamente na concentração do condutor. Sobre isso, Hoffmann et al. (2007) citam alguns: o ato de falar ao celular enquanto dirige, ou de acender um cigarro, procurar objetos no porta-luvas, sintonizar rádio, trocar CD, ou colocar o cinto de segurança com o automóvel em movimento. Para os autores, estes atos poderiam ser facilmente evitados, mas os condutores não consideram estes atos como perigosos e por isso são comportamentos de risco que são ignorados pelos condutores e causam mais acidentes do que se pode imaginar.

Sobre os fatores de risco, Borraz (2014) também comentou, que as autoridades públicas deveriam levar a sério todas questões de risco, quer elas fossem determinadas pelas reivindicações de conhecimento, quer fossem por motivações sociais, isto porque segundo o autor não se pode separar estas dimensões já que ambas influenciam o meio. Ademais, essas não são dimensões distintas, mas, ao contrário, são inseparáveis. Ainda complementa o autor que é apenas reconhecendo essas questões de risco que os agentes públicos poderão desenvolver instrumentos efetivos e legítimos para que se tomem medidas a fim de diminuir estes riscos.

Observou-se nos autores estudados acima, que muitos são os fatores que podem ser considerados como comportamento de risco no trânsito, então, conhecer estes fatores é de grande valia, pois é possível assim evitá-los, ainda mais.

2.4 COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES

Como determina o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), é competência do Denatran a gerência das informações sobre acidentes de trânsito. Ele deve definir um novo modelo de Boletim de Ocorrências de Acidentes de Trânsito (BOAT), em substituição ao Boletim de Registro de Acidentes de Trânsito (BRAT), que inclua uma série de informações relevantes para o diagnóstico da situação existente no local do acidente e para o estudo e o tratamento de áreas e pontos críticos, trechos

de vias e cruzamentos, sem perder de vista os aspectos legais e jurídicos dos acidentes de trânsito: a identificação do acidente; as condições presentes no momento da ocorrência e os fatores contribuintes; os dados sobre o tipo de acidente; os veículos e as pessoas envolvidas; o croqui do acidente; e as descrições adicionais que porventura se fizerem necessárias (FARIA; BRAGA, 1999).

A partir do BOAT, o Denatran deve implantar um sistema de coleta e tratamento de informações, definindo assim todos os dados a serem coletados pelos demais componentes do Sistema Nacional de Trânsito: cadastro viário, fluxo de veículos, e o registro de acidentes de trânsito (FARIA; BRAGA, 1999).

A sistemática atual do SINET está descrita a seguir:

as informações sobre os acidentes são feitas no BRAT, que deve conter um conjunto de informações básicas referentes à localização, momento do acidente, características do condutor, do acidente, do veículo e da vítima. Os BRATs são encaminhados aos Centros de Coleta de Dados Estaduais, que transferem os dados, no prazo de uma semana, aos Núcleos de Informática Estaduais. Em seguida, essas informações são transferidas para os bancos de dados dos Detrans, para a consolidação e preenchimento das onze planilhas padronizadas pelo SINET, que compõem a matriz dos dados estatísticos de acidentes de trânsito. As planilhas são enviadas para o Centro de Coleta de Dados do Denatran, até trinta dias após o mês a que se referem. Com estas informações, o Denatran deve manter um banco de dados que disponha de informações básicas necessárias à análise dos dados, à emissão do Anuário Estatístico e desenvolver sistemas de consulta e exportação dos dados, de modo que essas informações fiquem disponíveis às comunidades interessadas (BRASIL, 2004, p.10).

O Denatran informa que após a implantação do SINET, tinha a pretensão de consolidar todas as informações de todos os órgãos e entidades de trânsito, mas segundo o mesmo, ainda não foi possível realizar esta consolidação, porque os dados ainda são imprecisos e incompletos, isto porque, há ainda uma precariedade e não há padronização na coleta e no tratamento dos dados (BRASIL, 2004).

Ainda sobre esta consolidação, ela deverá ocorrer de forma sistemática para os próximos anos, para que se tenha a padronização e o aprimoramento das informações sobre as vítimas e os acidentes de trânsito no âmbito nacional, por intermédio de um sistema eficaz de informações sobre os acidentes de trânsito e que este sistema tenha um alcance de 100% dos acidentes ocorridos, isto para que haja um aumento da segurança de trânsito no Brasil (BRASIL, 2004).

O problema descrito pelo Denatran, tem ocorrido principalmente porque não existe no Brasil um Boletim de Registro de Acidentes de Trânsito unificado. O que

por sua vez, impossibilita ter um banco de dados com informações precisas sobre os acidentes e suas fases posteriores à ocorrência dos acidentes, além disso, a não utilização dos procedimentos estabelecidos pelo SINET, por parte dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, tem contribuído para se obter um nível de informações insuficiente (BRASIL, 2004).

Infelizmente poderia já existir este boletim unificado das informações sobre os acidentes de trânsito, pois isto estaria em conformidade com a lei de acesso a informações, a saber: LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011, regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal (BRASIL, 2011).

De fato, segundo Mansfield et al., (2008) a coleta das informações tem que ser melhorada para que se tenha registros confiáveis, ele relata que atualmente há mais preocupação em registrar os acidentes por causa do sentido legal do que para que se busquem soluções para a diminuição dos acidentes. No entanto os autores destacam que se houver intenção de se determinar estratégias que sejam eficazes para a redução dos acidentes de trânsito é vital que o registro das informações vá muito mais além de se registra o local do acidente e os culpados pelo mesmo, sim, é necessário compreender através de um registro mais apurado porque o acidente aconteceu, para que assim seja possível determinar o que deve ser feito para que não ocorra mais ou pelo que ocorra a diminuição destes.

Sant'Ana (2009) destaca o crescente interesse das administrações públicas em viabilizar a implantação de seus portais, seja por força da obrigatoriedade legal disposta pela LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 já citada anteriormente, e que regula o acesso às informações, ou seja pela necessidade de se utilizar desta ferramenta de divulgação a fim de obter maior eficiência nas ações de comunicação.

Ainda, segundo Chagas (2011) se o acesso as informações sobre os acidentes ocorridos fossem melhoradas, seria possível entender a dimensão e as características do problema a enfrentar e poderiam assim, permitir avaliações mais eficazes sobre que tipo de ação deveria ser implementadas para a redução de acidentes. Ainda segundo a autora, do ponto de vista de entendimento da gênese do acidente, levantar as informações de forma precisa, registrar as mesmas, inclusive inserindo no relatório os fatores que contribuíram para o acidente, quer seja

diretamente ou indiretamente, seria essencial para a promoção de ações e conseqüentemente da segurança.

Chagas (2011), continua observando que se houvesse uma visão sistêmica dos dados de acidentes de trânsito, e esta visão fosse compartilhada, ela forneceria uma compreensão mais ampla sobre o que provoca os acidentes de trânsito e isso permitiria a formulação de estratégias e medidas preventivas mais eficazes.

Sendo assim, fica evidente a necessidade do compartilhamento de informações sobre os acidentes de trânsito, para a tomada de decisões acerca do que deve ser feito para minimizar estes acidentes e seus efeitos, no entanto, somente ter os dados não é suficiente, pois como foi visto, os dados hoje são precários e para medidas corretas, deve-se ter dados concretos e corretos sobre os acidentes de trânsito.

2.5 GESTÃO DO PROCESSO DE INFORMAÇÃO

A gestão eficiente é o ponto principal para que se atinjam os objetivos propostos pela organização, quer seja ela pública, quer seja privada e segundo Marchiori (2002, p. 74), “é um conjunto de processos que englobam atividades de planejamento, organização, direção, distribuição e controle de recursos, visando à racionalização e à efetividade de determinado sistema, produto ou serviço”. Não diferente disso, a gestão da informação também é muito importante para o ciclo de organização, pois, é um conjunto de processos que envolvem atividades como, o planejamento, a organização, a direção, a distribuição e o controle de informações e com este conjunto de processos, se objetiva realizar a melhoria do produto ou serviço (MARCHIORI, 2002).

Marchiori (2002, p. 3) informa também que, se houver uma correta gestão da informação, haverá a condição de “incrementar a competitividade empresarial e os processos de modernização organizacional”.

No entanto para Braga (2007), o objetivo da gestão da informação é amparar e buscar a realização da correta política global da empresa, o que por sua vez fará com que o conhecimento e a articulação existam entre os muitos setores da organização e, portanto, os fará mais eficientes.

Braga (2007), reforça que a empresa, ao atuar num mundo global, tem que estar alerta a todas as informações que a cercam, tendo que estar assim em um

constante foco de informação, pois é ela que dará o devido suporte para que a mesma continue no processo de existência e crescimento, ou seja, não há como a empresa existir sem informação, mas ter a informação somente não basta, pois é necessário utilizar este recurso de forma correta.

Também sobre isso Marchiori (2002), já defendia que todo e qualquer processo com foco na informação tinha que receber informação de qualidade e este dependia da estruturação e da coordenação de um conjunto de dados, que fariam a coleta destas informações e a disponibilizariam para a organização.

Ainda neste foco de informação de qualidade, há a necessidade de que elas sejam fidedignas, pois ela é muito importante para a tomada de decisão, porque sem dúvida, o gestor precisa das informações de forma prévia e exata para que seja possível analisá-las e realizar o planejamento em cima destas (BRAGA, 2007).

Sobre isso, Fidelis e Cândido (2006) descrevem tarefas que devem ser realizadas para o desenvolvimento de um processo de gerenciamento de informação eficiente, a saber: identificação das necessidades e requisitos de informação; a classificação e o armazenamento das informações junto com a apresentação das mesmas e por fim, o desenvolvimento de produtos e serviços oriundos da informação.

De fato, para Fidelis e Cândido (2006), todas estas etapas são importantes desde a aquisição e ou coleta das informações que demonstra a necessidade de haver um plano sistemático para adquirir a informação de sua fonte de origem ou daqueles que a desenvolvem internamente. Assim como também a classificação e o armazenamento destas informações e a chegada da compreensão de que os usuários têm a possibilidade de usufruir do seu próprio conhecimento e experiência para trazer contribuições relevantes ao processo.

Quanto ao gerenciamento da informação sobre os acidentes de trânsito, Trindade Junior e Braga (2005), já informavam que elas eram precárias, pois os autores declararam que os bancos de dados com as informações dos acidentes de trânsito são deficientes, e isso não somente na coleta, mas também no compartilhamento das informações, ou seja, um gerenciamento de informação falho.

Ainda, segundo Mantovani (2004) os bancos de dados de acidentes de trânsito exigidos pela municipalização, que é uma informação prevista no Código Brasileiro de Trânsito – CTB, é muito insuficiente para que a gestão pública possa

tomar providencias quanto a ações para o combate da insegurança viária, ou seja, não há informações suficientes no banco de dados.

Portanto, fica evidente segundo os autores que é necessário mais do que rapidamente estabelecer projetos para aperfeiçoar as informações, tanto na coleta quanto no compartilhamento, para que seja possível com os dados coletados, se ter uma correta dimensão não somente dos acidentes, como também dos fatores que foram determinantes para estes acidentes.

2.6 PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

Toda organização precisa ter uma programação, um plano de ação, que aponte as diretrizes e os caminhos que devem ser seguidos. Com o passar dos anos e também com mais informações, a capacidade de organização aumenta e quem se organiza melhor, alcança melhores resultados (KOTLER, 1992).

Para Kotler (1992), planejamento estratégico é definido como o processo gerencial de desenvolver e manter uma adequação razoável entre os objetivos, recursos da empresa e as mudanças e oportunidades de mercado, tendo como objetivo, orientar e reorientar os negócios e produtos da empresa de modo que gere lucro e crescimento satisfatório.

Ainda segundo Kotler (1998) o termo planejamento estratégico, surgiu nos anos 70, após grandes crises nas indústrias norte-americanas, com enfoque em ofensivas variáveis e com habilidades estratégicas. Assim, planejar estrategicamente significa pensar nas organizações como um todo, como na relação ao ambiente em que estão inseridas e em uma perspectiva de futuro.

Sendo assim Kotler (2000), define o planejamento estratégico como sendo, o desenvolvimento de um plano de ação para a empresa, visando atingir os objetivos propostos no longo prazo.

Para Lacombe (2011), o planejamento estratégico é a forma de pensar em metas de longo prazo, e os meios disponíveis para alcançar estas metas e isto, levando em conta o ambiente interno e externo, forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, devendo então, este planejamento, iniciar no topo da hierarquia em qualquer plano empresarial e de acordo com a realidade de cada organização.

Mainardes et al., (2011) informam que as origens da estratégia vêm da teoria militar, onde era aplicada para atingir a finalidade da guerra. Já nas corporações, a

estratégia corporativa é o modelo de decisão de uma empresa que determina e revela seus objetivos, propósitos e metas, produzindo as principais políticas e planos para atingir essas metas, além de ser um processo organizacional de muitas formas que deve acompanhar a estrutura do comportamento e a cultura da empresa.

Carvalho (2012), diz que o planejamento estratégico é o conjunto de ideias elaboradas de acordo com os objetivos, práticas, métodos e planos de ação embasados no diagnóstico em análise de ambientes, que significa avaliação de forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, e a este tipo de diagnóstico é dado o nome de Matriz SWOT. O planejamento estratégico beneficia a organização com maior segurança na tomada de decisões, determina a utilização de oportunidades externas e melhora continuamente a interação da organização com as mudanças frequentes do ambiente externo (CARVALHO, 2012).

É fundamental que os gerentes de todos os setores, saibam as direções que a empresa quer seguir, para planejar a estratégia adequada a ser seguida.

3 METODOLOGIA

Para Gil (2010), a pesquisa é requerida quando não se dispõe de informações suficientes para solucionar o problema e deve ser desenvolvida mediante métodos, técnicas e procedimentos científicos. Sob esse mesmo prisma, a metodologia é apontada por Prodanov e Freitas (2013), como uma ferramenta facilitadora na produção do conhecimento investigado.

Assim, o referido capítulo apresenta o processo metodológico utilizado para o desenvolvimento da pesquisa realizada, abordando o tipo de pesquisa, a vertente da pesquisa, a técnica de coleta de dados, o universo e amostra da pesquisa e o processo de análise das informações obtidas.

3.1 UNIVERSO E AMOSTRA

Objetivando a construção de uma pesquisa empírica e funcional para o projeto, definiu-se a unidade de estudo como sendo: os dados compilados nos órgãos/entidades (17) que possuem envolvimento em ocorrências de trânsito (BM, PRF, SSP/RS, DETRAN, IGP, ONSV, DDT, SMTM, Imprensa, Bombeiros) ou no socorro e atendimento as vítimas (SAMU, HPSC, SMS) ou ainda através de vídeo monitoramento (SMSPC, empresa de transporte coletivo).

Além disso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os responsáveis pelos setores de controle dos dados de todas as instituições citadas. Assim como também, foram analisados os dados disponíveis dos estudos anteriores, bem como, experiências no mesmo sentido em outras cidades ou estados, mediante bibliografia disponível.

3.2 TIPO DE PESQUISA

Devido às características do presente estudo o tipo de pesquisa que foi realizada pode ser caracterizada como exploratória. Desta forma, foi possível planejar aprofundar de maneira relevante o problema proposto.

As pesquisas exploratórias têm como propósito proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses. Seu planejamento tende a ser bastante flexível, pois

interessa considerar os mais variados aspectos relativos ao fato ou fenômeno estudado (GIL, 2010, p. 27).

De acordo com Gil (2010), pesquisas exploratórias dão a possibilidade de se fazer uma análise mais flexível acerca do tema, e isto por sua vez irá proporcionar ao pesquisador uma maior familiaridade e também proximidade com os assuntos que estão sendo pesquisados.

Para Cooper e Schindler (2003, p.131), “a exploração é particularmente útil quando os pesquisadores não têm uma ideia clara dos problemas que vão enfrentar durante o estudo”. Para estes autores, este tipo de pesquisa ajuda os pesquisadores a “desenvolverem conceitos de forma mais clara, estabelecerem prioridades, desenvolverem definições operacionais e melhorarem o planejamento final da pesquisa” (COOPER; SCHINDLER, 2003, p.131).

Diante do exposto, ficou claro que a pesquisa do tipo exploratória demonstrou ser adequada ao assunto desenvolvido no presente estudo, pois através dele foi possível aprofundar o assunto e torna-lo conciso.

O presente estudo, contou ainda com a vertente qualitativa para a busca dos objetivos propostos.

Roesch (2006, p.154) argumenta que “pesquisa qualitativa e seus métodos de coleta e análise de dados são apropriados para uma fase exploratória da pesquisa. ”

Zikmund e Babin (2012) referem a pesquisa qualitativa como, “o objetivo para se descobrir verdadeiras ‘propriedades’ e abrir novas perspectivas. A pesquisa qualitativa é amplamente aplicada na prática” (ZIKMUND; BABIN, 2012, p.110).

A pesquisa qualitativa proporciona melhor visão e compreensão do problema. Ela o explora com poucas ideias pré-concebidas sobre o resultado dessa investigação. Além de definir o problema e desenvolver uma abordagem, a pesquisa qualitativa também é apropriada ao enfrentarmos uma situação de incerteza quando como os resultados conclusivos diferem das expectativas. Ela pode fornecer julgamentos antes ou depois do fato (MALHOTRA, 2006, p. 113).

Também, segundo Malhorta (2006), os dados que são encontrados na pesquisa qualitativa, devem ser avaliados com cuidado e não devem ser considerados conclusivos e também não podem ser utilizados para generalizar a pesquisa em relação ao público que foi alvo da mesma.

Sendo assim, a pesquisa qualitativa pode servir de auxílio na exploração profunda do tema e possibilitou ainda que o pesquisador fosse capaz de obter análises claras a respeito do assunto.

3.3 TÉCNICAS DE COLETA DE DADOS

A técnica de coleta de dados utilizada neste estudo partiu de três abordagens: bibliográfica, documental e entrevista com roteiro semiestruturado.

A pesquisa foi iniciada com a busca bibliográfica. Estes dados segundo Zikmund (2006, p. 62), “são dados anteriormente coletados e reunidos para algum projeto diferente daquele em que se está trabalhando no momento. ”

Para Aaker, Kumar e Day (2001, p.131), este tipo de busca tem benefícios e limitações; “o benefício mais significativo que os dados secundários oferecem aos pesquisadores é a economia de tempo e dinheiro. ” Em se tratando de limitação, pode-se destacar que, como os dados secundários são aqueles que já foram pesquisados no passado, “podem ocorrer problemas de adequação entre eles e as necessidades de informação do estudo atual” (AAKER; KUMAR; DAY, 2001, p.131).

De acordo com Gil (2010), este também é um problema da pesquisa documental, podendo apresentar alguns erros em dados secundários. Portanto, para evitar estes erros, deve-se pesquisar em fontes confiáveis, oficiais e de credibilidade.

Logo após realizou-se uma pesquisa documental, que se refere principalmente a coleta de documentos necessários para sistematizar os tipos de informações necessárias para o compartilhamento informações.

Gil (2010), nos revela a importância da pesquisa documental, pois, segundo ele, o documento, pode ser explorado a partir de diferentes plataformas.

A modalidade mais comum de documento é a constituída por um texto escrito em papel. Mas estão se tornando cada vez mais frequentes os documentos eletrônicos, disponíveis sob os mais diversos formatos. O conceito de documento, por sua vez, é bastante amplo, já que este pode ser constituído por qualquer objeto capaz de comprovar algum fato ou acontecimento (GIL, 2010, p. 31).

Por fim, por visar à resolução completa dos questionamentos e objetivos do presente estudo, utilizou-se a técnica de coleta de dados referente a entrevista em profundidade, onde os seus resultados fizeram parte dos dados primários utilizados

no estudo. De acordo com Malhotra (2006), esta pesquisa corresponde a conversas pouco estruturadas, que se baseiam na coleta de informações de maneira mais informal do que os outros métodos.

Esta técnica de coleta de dados, em união as demais apresentadas, demonstrou-se alinhada com as características do assunto trabalhado no presente estudo, além do perfil dos entrevistados, que foram os seguintes: Fiscalização de Trânsito; Guarda Municipal; Brigada Militar; Detran; Bombeiros; Engenharia de Trânsito; SAMU, Polícia Rodoviária Federal; Instituto Geral de Perícias; Empresa Privada de Transporte Coletivo; Observatório Nacional de Segurança Viária; Secretaria Municipal de Saúde; Educação no Trânsito; Hospital de Pronto Socorro e Diário de Canoas.

Além disso, dos 17 questionários que foram distribuídos aos responsáveis dos setores, somente não foi possível obter retorno do DDT, do SSP/RS e do HPSC, isto em virtude da dificuldade de contato nos dois primeiros e o não cumprimento de prazos do terceiro, mesmo após vários contatos e pedidos. No entanto cabe registrar que:

A Delegacia de Delitos de Trânsito de Canoas (DDT), responsável por inquéritos em crimes ocorridos no trânsito, participou de maneira efetiva entre os anos de 2012 e 2013 na elucidação de casos compilados em outros órgãos.

A Secretária de Segurança Pública do Estado do Rio Grande do Sul (SSP/RS) foi uma das primeiras parceiras no compartilhamento de informações referente a ocorrências de acidentes de trânsito através do Consultas Integradas. A ferramenta permitiu entre os anos de 2012 e 2015 o acesso a todas ocorrências registradas pelas PRF, BM, PC e até mesmo por particulares em acidentes de trânsito apenas com danos materiais. Com a troca de gestão do governo estadual em 2016 houve a interrupção da parceria e fornecimento desses dados, estando desde então a Prefeitura de Canoas em tentativa com a volta dessas informações.

O Hospital de Pronto Socorro de Canoas (HPSC) passou por várias mudanças de Gestão entre os anos de 2011 e 2016, fato que não possibilitou uma maior parceria com o setor de estatística da Prefeitura de Canoas, todavia, sempre de que requisitado, apesar de maneira eventual, contribui na identificação da origem de pacientes que vão a óbito em decorrência de acidentes de trânsito.

3.4 TRATAMENTO DOS DADOS

Após a coleta de dados através da metodologia desenvolvida, a etapa que finalizou o processo de pesquisa deste estudo, foi a análise de conteúdo.

Flick (2004, p. 202), define a análise de conteúdo como “um dos procedimentos clássicos para analisar o material textual, não importando qual a origem desse material – desde produtos da mídia até dados de entrevista”.

Sendo assim, foram analisados os dados compilados pelos órgãos, as entrevistas semiestruturadas e os dados coletados através das pesquisas bibliográficas que serão focadas no assunto em voga. Além disso, também foram analisadas as respostas dos entrevistados que foram submetidos aos questionários e estas respostas foram tabuladas em uma planilha para melhor análise.

Diante disso, através da análise dos dados obtidos foi possível demonstrar no período de 2012 a 2016 não somente a média dos acidentes de trânsito que ocorreram, mas também, elencar as principais causas dos mesmos e assim, explicitar com base nestas informações, as ações que podem ser realizadas para que haja a redução dos acidentes de trânsito e por consequência, a diminuição das vítimas graves, assim como dos óbitos.

4 DESCRIÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Este capítulo irá demonstrar a análise dos dados que foram obtidos nas entrevistas, bem como irá comparar os mesmos com as declarações dos autores citados nas bibliografias que forma pesquisadas para transcrever o referencial teórico que embasou este estudo.

A cidade de Canoas/RS foi delimitada para tanto em virtude do conhecimento em mais de 19 anos de experiência do autor do trabalho como servidor da Secretaria de Transportes e Mobilidade do município, tendo exercido atividades na fiscalização, educação, estatística e engenharia do referido órgão, chegando até a ocupar cargos de diretoria e secretário adjunto.

Portanto, este capítulo abordará a descrição dos órgãos que detêm as informações sobre as ocorrências de trânsito, depois analisará as entrevistas com os órgãos que detêm as informações dos acidentes de trânsito, passando para a descrição das informações coletadas no atendimento das ocorrências por cada órgão no período entre 2012 e 2016 e por fim, analisará as formas de compartilhamento da informação entre os órgãos responsáveis.

4.1 DESCRIÇÃO DOS ÓRGÃOS QUE DETÊM AS INFORMAÇÕES SOBRE AS OCORRÊNCIAS DE TRÂNSITO

Abaixo serão discriminadas informações pertinentes aos órgãos que detêm as informações sobre as ocorrências de trânsito de Canoas/RS.

4.1.1 Órgão – FDT – Fiscalização de Trânsito

Funções: Efetuar o registro de ocorrências de acidentes de trânsito com apenas com danos materiais nas vias urbanas de Canoas.

Efetivo: 45 agentes de trânsito.

4.1.2 Órgão – GMC – Guarda Municipal

Funções: Responsável pelo vídeo-monitoramento das vias municipais, ao presenciar ocorrência de acidente de trânsito efetua os encaminhamentos necessários para atendimento por órgão responsável, seja em visualização no local do fato ou por acompanhamento nas câmaras.

Efetivo: 100 guardas municipais e 6 no vídeo monitoramento.

4.1.3 Órgão – BM – Brigada Militar

Funções: Excetuando-se os acidentes de trânsito com danos materiais ou sem lesões corporais, o setor é responsável por praticamente todas as informações relativas aos acidentes de trânsito com lesões corporais e morte nas vias urbanas da cidade, desde o atendimento in loco, no socorro às vítimas/auxílio ao SAMU, passando pelo registro na Delegacia de Polícia Civil onde serão tomadas as devidas providências de polícia judiciária.

Efetivo: 400 policiais militares, sendo que 2 estão designados para cumprir serviço no cartório.

4.1.4 Órgão – DETRAN/RS – Departamento de Trânsito do Estado do RS

Funções: Algumas das atividades que a Assessoria Técnica do DETRAN/RS realiza estão voltadas para a análise de dados estatísticos de acidentes de trânsito com morte. Essa análise somente é possível devido a Termo de Cooperação firmado com a Secretaria de Segurança Pública do Estado – SSP/RS, que permite acesso aos dados de acidentes de trânsito que possuem registros nas Delegacias da Polícia Civil e Brigada Militar. Desta Forma é realizada a coleta e tratamento dos dados contidos nos Boletins de Ocorrência.

Efetivo: 6 servidores administrativos

4.1.5 Órgão – CB PMERS – Corpo de Bombeiros do Estado do RS

Funções: Responsável pelas informações referentes ao acidente, ocorridos na cidade de Canoas e Nova Santa Rita (área de atuação do 8º Batalhão de Bombeiros), atendimento a ocorrências nas vias urbanas e rodovias onde há vítimas presas em ferragens.

Efetivo: 35 bombeiros.

4.1.6 Órgão – EDT – Engenharia de Trânsito

Funções: O setor é responsável por captar as mais variadas informações sobre acidentes de trânsito e reverte-las em ações como o projeto e implantação de sinalização horizontal, vertical e semafórica nas vias urbanas visando a melhoria na circulação e acessibilidade, bem como na diminuição do risco de acidentes de trânsito na cidade.

Efetivo: 4 servidores.

4.1.7 Órgão – SAMU – Serviço de Atendimento Médico de Urgência

Funções: Responsável por resgate e estabilização de vítimas de acidentes de trânsito as informações ficam registradas em boletins, repassadas a uma regulação médica do SAMU metropolitano.

Efetivo: 80 socorristas (médicos, enfermeiros e técnicos de enfermagem).

4.1.8 Órgão – PRF – Polícia Rodoviária Federal

Funções: Responsável por todas as informações das rodovias federais gaúchas, em Canoas atendem as BRs 116, 386 e 448 no que se refere a acidentes com danos, lesão e óbito.

Efetivo: 36 policiais rodoviários trabalham no trecho.

4.1.9 Órgão – IGP – Instituto Geral de Perícias

Funções: Responsável pela análise (exames periciais) de eventos de trânsito que resultaram em vítimas fatais, assim como, em exames dos veículos que se envolveram em tais eventos, com vítima fatal ou grave na cidade.

Efetivo: 6 peritos.

4.1.10 Órgão – ETC – Empresa Privada de Transporte Coletivo

Funções: O setor de acidentes da empresa quantifica e registra todos os acidentes sofridos pela frota de mais de 160 veículos, apontando os locais mais críticos, os horários de maior incidência, os fatores que levaram aos acidentes e a culpabilidade direta ou não dos seus motoristas, tendo como base relatórios feitos in loco pela fiscalização bem como os vídeos das câmaras instaladas na frota.

Efetivo: São 20 menores aprendizes no monitoramento e 1 no administrativo.

4.1.11 Órgão – ONSV – Observatório Nacional de Segurança Viária

Funções: Desenvolve estudos e estatísticas com base no Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre em nível nacional, mais conhecido como Seguro DPVAT o qual apresenta cobertura por morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares (DAMS).

Efetivo: Não disponível.

4.1.12 Órgão – SMS – Secretaria Municipal de Saúde

Funções: Receber e processar informações dos atendimentos de urgência de Canoas, informações como por exemplo: data, hora, local, endereço, tipo da ocorrência, nome, idade, sexo, estado e sinais vitais do paciente, viatura e equipe que atendeu a ocorrência, local para onde esse paciente foi transportado (caso haja transporte, aproximadamente 30% dos casos atendidos pelo SAMU, não ocorre transporte, por não haver necessidade para tal ou até mesmo por óbito no local da ocorrência).

Efetivo: Não disponível.

4.1.13 Órgão – ENT – Educação no Trânsito

Funções: O setor é responsável por promover ações educativas, nas quais são utilizadas informações estatísticas de outro setor da Secretaria, denominado Diretoria de Planejamento e Estatística da SMTM.

Efetivo: 3 servidores.

4.1.14 Órgão – JDC – Jornal Diário de Canoas

Funções: Responsável por noticiar os acidentes de trânsito. Buscam as informações junto aos órgãos policiais e departamentos da Prefeitura e governo do Estado e no local dos acidentes através das equipes de reportagem.

Efetivo: Não disponível.

4.1.15 Órgão – DDT – Delegacia de Delitos de Trânsito de Canoas

Funções: Responsável pelas funções judiciária e investigativa referente aos crimes de trânsito na circunscrição da cidade de Canoas.

Efetivo: Não disponível.

4.1.16 Órgão – SSP/RS – Secretaria de Segurança Pública do Estado do RS

Funções: Possuir banco de dados estadual com registro de ocorrências de trânsito (com lesão ou vítima fatal) registradas por diferentes órgãos de segurança pública e de cidadãos (apenas com danos materiais).

Efetivo: Não disponível.

4.1.17 Órgão – HPSC – Hospital de Pronto Socorro de Canoas

Funções: Unidade de saúde referência que recebe e atende no atendimento urgência e emergência em traumatologia os pacientes do Município de Canoas e mais 136 cidades.

Efetivo: Não disponível.

4.2 LEVANTAMENTO DOS ATENDIMENTOS DAS OCORRÊNCIAS POR CADA ORGÃO NO PERÍODO ENTRE 2012 E 2016

Abaixo serão discriminadas informações coletadas dos órgãos responsáveis sobre as ocorrências que foram realizadas no período de 2012 a 2016.

a) Ocorrências Coletadas pela BM – Brigada Militar

Mais de 90% (noventa por cento) dos casos, desta captação é obtida, principalmente nos casos em que há lesão/morte, através do registro do Boletim de ocorrência.

O Quadro 1 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pela BM no período de 2012 a 2016.

Quadro 1 – Ocorrências BM no Período de 2012 a 2016

Ocorrências BM de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	1188
2013	1331
2014	1134
2015	762
2016	813
TOTAL	5228
MÉDIA ACIDENTES ANO	1045
Forma de Coleta das Informações	
Mais de 90%(noventa por cento) dos casos essa captação é obtida, principalmente nos casos em que há lesão/morte, através do registro do Boletim de ocorrência.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

b) Ocorrências Coletadas pela SSP/RS – Secretaria de Segurança Pública do RS

A coleta de informações ocorre através do registro do boletim de ocorrência pelos envolvidos no acidente. Mas, a partir de 2015 houve a interrupção do acesso as consultas integradas com a troca de gestão do governo estadual.

O Quadro 2 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pela SSP no período de 2012 a 2016.

Quadro 2 – Ocorrências SSP no Período de 2012 a 2016

Ocorrências SSP de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	4318
2013	5264
2014	5353
2015	0
2016	0
TOTAL	14935

MÉDIA ACIDENTES ANO	2987
Forma de Coleta das Informações	
A coleta de informações ocorre através do registro do boletim de ocorrência pelos envolvidos no acidente. A partir de 2015 houve a interrupção do acesso as consultas integradas com a troca de gestão do governo estadual.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

c) Ocorrências Coletadas pela DDT – Delegacia de Delitos de Trânsito de Canoas

A coleta das informações ocorre por meio do registro dos envolvidos nos acidentes. A partir de 2015, houve um aumento na utilização dos testes de bafômetros em todos envolvidos em acidentes com danos, por consequência, muitos casos evitaram chamar os agentes de trânsito para atender a ocorrência.

O Quadro 3 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pelo DDT no período de 2012 a 2016.

Quadro 3 – Ocorrências DDT no Período de 2012 a 2016

Ocorrências DDT de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	2854
2013	2845
2014	2275
2015	1744
2016	1753
TOTAL	11471
MÉDIA ACIDENTES ANO	2294
Forma de Coleta das Informações	
A coleta das informações ocorre por meio do registro dos envolvidos nos acidentes. A partir de 2015 houve um aumento na utilização dos testes de bafômetros em todos envolvidos em acidentes com danos, por consequência, muitos casos evitaram chamar os agentes de trânsito para atender a ocorrência.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

d) Ocorrências Coletadas pela SAMU – Serviço de Atendimento Médico de Urgência

As informações ficam registradas em boletins e são repassadas a uma regulação médica do SAMU metropolitano.

O Quadro 4 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pela SAMU no período de 2012 a 2016.

Quadro 4 – Ocorrências SAMU no Período de 2012 a 2016

Ocorrências SAMU de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	2568
2013	3153
2014	2411
2015	1519
2016	1563
TOTAL	9804
MÉDIA ACIDENTES ANO	1960
Forma de Coleta das Informações	
As informações ficam registradas em boletins, repassadas a uma regulação médica do SAMU metropolitano.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

e) Ocorrências Coletadas pela SMSPC – Secretaria Municipal de Segurança Pública e Cidadania de Canoas

As informações ficam registradas nos boletins de ocorrência que são feitos pelos envolvidos nos acidentes, ou pela autoridade presente no local do acidente. As diferenças verificadas de ano para ano se deram pela mudança na gestão e metodologia de apontamento dos dados por parte da própria SMSPC.

O Quadro 5 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pela SMSPC no período de 2012 a 2016.

Quadro 5 – Ocorrências SMSPC no Período de 2012 a 2016

Ocorrências SMSPC de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	4
2013	220
2014	222
2015	40
2016	30
TOTAL	516
MÉDIA ACIDENTES ANO	103
Forma de Coleta das Informações	
As informações ficam registradas nos boletins de ocorrência que são feitos pelos envolvidos nos acidentes, ou pela autoridade presente no local do	

acidente. As diferenças verificadas de ano para ano se deram pela mudança na gestão e metodologia de apontamento dos dados por parte da própria SMSPC.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

f) Ocorrências Coletadas pela PRF – Polícia Rodoviária Federal

As informações são coletadas nos boletins de ocorrências que ficam registrados quando ocorre um acidente. Em 2014 houve a inauguração da BR 448 o que impactou na diminuição de acidentes.

O Quadro 6 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pela PRF no período de 2012 a 2016.

Quadro 6 – Ocorrências PRF no Período de 2012 a 2016

Ocorrências PRF de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	1059
2013	1357
2014	793
2015	419
2016	260
TOTAL	3888
MÉDIA ACIDENTES ANO	777
Forma de Coleta das Informações	
As informações são coletadas nos boletins de ocorrências que ficam registrados quando ocorre um acidente. Em 2014 houve a inauguração da BR 448 o que impactou na diminuição de acidentes.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

g) Ocorrências Coletadas pelo DETRAN/RS – Departamento Estadual de Trânsito do RS

As informações são disponibilizadas pela Secretaria de Segurança Pública do Estado – SSP/RS, que permite acesso aos dados de acidentes de trânsito que possuem registros nas Delegacias da Polícia Civil e Brigada Militar.

O Quadro 7 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pelo DETRAN no período de 2012 a 2016.

Quadro 7 – Ocorrências DETRAN no Período de 2012 a 2016

Ocorrências DETRAN de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	38
2013	33
2014	26
2015	31
2016	34
TOTAL	162
MÉDIA ACIDENTES ANO	32
Forma de Coleta das Informações	
As informações são disponibilizadas pela Secretaria de Segurança Pública do Estado – SSP/RS, que permite acesso aos dados de acidentes de trânsito que possuem registros nas Delegacias da Polícia Civil e Brigada Militar.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

h) Ocorrências Coletadas pela SOGAL – Sociedade de Ônibus Gaúcha Ltda

As informações são coletadas nos boletins de ocorrências que ficam registrados quando ocorre um acidente. Dados começaram a ser repassados em 2014.

O Quadro 8 demonstra as ocorrências de acidentes de trânsito que foram coletadas pela SOGAL no período de 2012 a 2016.

Quadro 8 – Ocorrências SOGAL no Período de 2012 a 2016

Ocorrências SOGAL de 2012 a 2016	
ANO	Quantidade Ocorrências
2012	0
2013	0
2014	99
2015	54
2016	56
TOTAL	209
MÉDIA ACIDENTES ANO	41
Forma de Coleta das Informações	
As informações são coletadas nos boletins de ocorrências que ficam registrados quando ocorre um acidente. Dados começaram a ser repassados em 2014.	

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

4.3 ANÁLISE DA PERCEPÇÃO DE AGENTES PÚBLICOS SOBRE AS INFORMAÇÕES COLETADAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO NO PERÍODO ENTRE 2012 E 2016

Abaixo serão discriminadas informações coletadas através das entrevistas realizadas com os órgãos que detêm as informações sobre os acidentes de trânsito.

4.3.1 Fatores de Risco Causadores de Acidentes de Trânsito

A Tabela 1 apresenta os fatores de risco que são causadores de acidentes, segundo todos os órgãos que foram entrevistados, sendo que alguns órgãos nomearam mais de um fator como sendo de risco.

Tabela 1 – Fatores de Risco

Fatores de Risco dos Acidentes de Trânsito		
Fatores	Quantidade de Citações	%
Álcool	03	6,7
Droga	03	6,7
Autoconfiança (18 a 24 Anos)	02	4,4
Comportamento (Negligência)	03	6,7
Imprudência	07	15,6
Cultura de Competição	01	2,3
Más Condições nas Vias (Falta de Sinalização)	04	8,9
Falta de Fiscalização	01	2,2
Manutenção dos Veículos	02	4,4
Velocidade	04	8,9
Desrespeito à Legislação	03	6,7
Imperícia (Desconhecimento)	02	4,4
Falta de Atenção	05	11,1
Uso do Celular	02	4,4
Sono	01	2,2
Clima	02	4,4
TOTAL	45	100

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Como visto na Tabela 1, são muitos os fatores de risco que podem causar acidentes e isso está em conformidade com o que a própria ABRAMET (2009, p. 14), informou, ou seja, que é vital para a diminuição dos acidentes de trânsito, que as pessoas tenham conhecimento destes fatores de risco que são de fato, responsáveis por um grande número de acidentes, e sendo conhecedores destes, poderá haver uma intervenção positiva, ou a redução dos acidentes e, portanto, nos números que são impactantes.

A Tabela 1, também mostrou que os entrevistados consideraram como sendo o fator de risco mais influenciador nos acidentes a imprudência com 15,6% e em segundo lugar a falta de atenção com 11,1% e com os menores percentuais ficaram, a cultura de competição, falta de fiscalização e o sono com 2,2% respectivamente, em um universo de 100%, mas mesmo tendo este percentual baixo é fundamental que também se de a devida atenção aos fatores com menores índices porque eles também são causadores de acidentes.

Sem dúvida as conclusões acima, vão ao encontro do que declarou Borraz (2014) ou seja, que as autoridades públicas deveriam levar a sério todas questões de risco, quer elas fossem determinadas pelas reivindicações de conhecimento, quer fossem por motivações sociais, isto porque segundo o autor não se pode separar estas dimensões já que ambas influenciam o meio. Ademais, essas não são dimensões distintas, mas, ao contrário, são inseparáveis. Ainda complementa o autor que é apenas reconhecendo essas questões de risco que os agentes públicos poderão desenvolver instrumentos efetivos e legítimos para que se tomem medidas a fim de diminuir estes riscos.

4.3.2 Melhoria na Captação das Informações Sobre os Acidentes de Trânsito

A Tabela 2 apresenta a tabulação das respostas da pergunta sobre o que poderia ser melhorado para a captação das informações sobre os acidentes de trânsito.

Tabela 2 – Melhoria na Captação de Informações sobre os Acidentes de Trânsito

Melhoria na Captação de Informações sobre os Acidentes de Trânsito	
Melhorias	Quantidade de Citações
Modernização no Sistema (Mais detalhamento)	01
Melhora no Acesso ao Banco de Dados (Integrado/Troca de Informações)	09
Instalação de Câmeras	01
Registro das Informações (Acesso)	03
TOTAL	14

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

A Tabela 2 demonstrou que 09 dos 14 entrevistados determinaram que a melhoria deveria ocorrer com um acesso ao banco de dados e que este deveria ser integrado e com informações confiáveis. De fato, esta melhoria é fundamental, pois já havia sido visto anteriormente na observação de Fidelis e Cândido (2006), que há importância em um banco de dados e que este deveria primar desde a coleta das informações até a classificação e o armazenamento das mesmas, pois assim os usuários teriam a possibilidade de usufruir do conhecimento e experiência destas informações existentes, para trazer contribuições relevantes ao processo, no caso, tomar medidas que possam contribuir para a diminuição dos acidentes de trânsito.

Importante ainda destacar que o Entrevistado do órgão DETRAN relata que:

No DETRAN/RS, há projeto que visa o desenvolvimento de sistema que permita a integração de informações de diversos órgãos de trânsito, da saúde e da segurança (PRF, CRBM, IGP, SAMU, entre outros), contribuindo para a construção de um banco de dados qualificados de acidentes de trânsito com vítimas e, assim, constituir-se numa ferramenta que subsidie propostas de ações voltadas à prevenção e redução de acidentes e vítimas no trânsito. Entretanto, cabe destacar a importância de que a coleta das informações pelos órgãos envolvidos seja realizada de forma precisa e detalhada, pois através dos dados é que poderão ser identificadas as características dos acidentes, permitindo traçar um perfil dos locais, das vítimas e dos demais fatores contributivos para os acidentes e as gravidades das lesões.

Novamente pode ser visto que já há por parte do DETRAN a preocupação de ter um banco de dados para que seja possível compartilhar a informação e assim contribuir para a diminuição dos acidentes de trânsito.

Isso vai ao encontro do que já foi citado por Mansfield et al., (2008), ou seja, que a coleta das informações tem que ser melhorada para que se tenha registros confiáveis, ele relata que atualmente há mais preocupação em registrar os acidentes por causa do sentido legal do que para que se busquem soluções para a diminuição dos acidentes. No entanto os autores destacam que se houver intenção de se determinar estratégias que sejam eficazes para a redução dos acidentes de trânsito é vital que o registro das informações vá muito mais além de se registra o local do acidente e os culpados pelo mesmo, sim, é necessário compreender através de um registro mais apurado porque o acidente aconteceu, para que assim seja possível determinar o que deve ser feito para que não ocorra mais ou pelo que ocorra a diminuição destes.

Sendo assim, após a correta coleta das informações, uma forma de compartilhar e acessar estas informações seria através da WEB, não só pelos envolvidos diretamente, mas também pela sociedade/público geral, pois ela tem se mostrado um recurso promissor para o compartilhamento de informações. Sant'Ana (2009) destaca o crescente interesse das administrações públicas em viabilizar a implantação de seus portais, seja por força da obrigatoriedade legal disposta pela LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011 já citada anteriormente, e que regula o acesso às informações, ou seja pela necessidade de se utilizar desta ferramenta de divulgação a fim de obter maior eficiência nas ações de comunicação.

4.3.3 Compartilhamento de Informações x Ações Eficazes

A Tabela 3 apresenta a tabulação das respostas da pergunta sobre o compartilhamento destas informações de acidentes de trânsito, ou seja, se com este compartilhamento seria possível executar ações mais eficazes para diminuir os acidentes de trânsito.

Tabela 3 – Compartilhamento das Informações sobre Acidentes de Trânsito Como Ajuda na Execução de Ações

Ações a partir do Compartilhamento das Informações sobre Acidentes de Trânsito		
SIM	NÃO	TALVEZ
13	0	01

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

A Tabela 3 demonstrou que 13 dos 14 entrevistados determinaram que seria possível executar ações de com base no compartilhamento de informações e apenas 01 determinou que talvez seja possível, ou seja, nenhum dos entrevistados afirmou que não poderia ser possível executar ações de diminuição dos acidentes com o compartilhamento de informações.

As respostas dos entrevistados estão em acordo com o que está estabelecido como meta desde o ano de 2004, ou seja, o compartilhamento de informações deve ser padronizado e o aprimoramento das informações sobre as vítimas e os acidentes de trânsito no âmbito nacional deve ser compartilhado por intermédio de um sistema eficaz de informações sobre os acidentes de trânsito e este sistema deve alcançar 100% dos acidentes ocorridos, para que assim seja possível aumentar a segurança de trânsito no Brasil (BRASIL, 2004).

De fato, segundo Chagas (2011) se o acesso as informações sobre os acidentes ocorridos fossem melhoradas, seria possível entender a dimensão e as características do problema a enfrentar e poderiam assim, permitir avaliações mais eficazes sobre que tipo de ação deveria ser implementadas para a redução de acidentes. Ainda segundo a autora, do ponto de vista de entendimento da gênese do acidente, levantar as informações de forma precisa, registrar as mesmas, inclusive inserindo no relatório os fatores que contribuíram para o acidente, quer seja diretamente ou indiretamente, seria essencial para a promoção de ações e consequentemente da segurança.

Ainda segundo Chagas (2011), se houvesse uma visão sistêmica dos dados de acidentes de trânsito, e esta visão fosse compartilhada, ela forneceria uma compreensão mais ampla sobre o que provoca os acidentes de trânsito e isso permitiria a formulação de estratégias e medidas preventivas mais eficazes.

4.3.4 Ações para Minimizar os Acidentes de Trânsito com o Compartilhamento de Informações

A Tabela 4 apresenta a tabulação das respostas da pergunta sobre as ações que podem ser realizadas para minimizar os acidentes de trânsito em Canoas/RS, através do compartilhamento das informações.

Tabela 4 – Ações para Minimizar os Acidentes de Trânsito em Canoas/RS

Ações para Minimizar os Acidentes de Trânsito em Canoas/RS	
Ações	Quantidade de Citações
Intensificar a fiscalização (Municipal e federal) e trabalhar mais a educação no trânsito	05
Identificar os trechos críticos de acidentes (Sinalização)	04
Ações com mais rigidez na abordagem de motoristas flagrados com o celular em uso e sem cinto de segurança	01
Divulgação das informações, outdoor (Transeuntes e Motoristas)	06
Instalação de Radares	02
Desenvolvimento de estudos científicos	01
TOTAL	19

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Como visto na Tabela 4, são muitas as ações que foram sugeridas pelos entrevistados, dando destaque para a divulgação das informações sobre os acidentes, pois 6 dos entrevistados acreditam que se os transeuntes ou os motoristas tiverem conhecimento do que acarreta o acidente, isto causará um impacto e fará com que os mesmos fiquem mais atentos e respeitem mais as leis, minimizando assim os acidentes e seus impactos.

A Tabela 4 mostrou ainda que outra sugestão como ação seria a intensificação da fiscalização, pois os motoristas diante de uma maior fiscalização se tornam mais prudentes e isso poderia minimizar os acidentes de trânsito também.

De fato, todos os pontos apontados pelos entrevistados, vão de encontro ao que foi dito por Chagas (2011), ou seja, que além de mais fiscalização, também se

devem adotar estratégias como a conscientização da população sobre a gravidade e consequências dos acidentes, o estímulo ao uso de meios de transporte mais seguros, a capacitação de condutores e pedestres e também a melhoria do sistema viário. A autora ainda destaca como importante a melhoria na educação, na legislação, na fiscalização e no judiciário, pois acredita que se houver intervenção e orientação em todas estas áreas haverá a redução dos acidentes.

Ainda segundo Bacchieri e Barros (2011) não há dúvida de que medidas educacionais são importantes, mas há que se tomar cuidado, porque nem sempre são efetivas e menos ainda se utilizadas de forma isolada. No entanto, os autores sugerem que também se tomem outras medidas, como por exemplo, a melhoria no transporte coletivo, o investimento em modos de transporte alternativos e saudáveis, e, além disso, eles incentivam a utilização racional do automóvel, pois acreditam que assim será possível não só diminuir o número de acidentes, como também aumentar a qualidade de vida das pessoas.

De fato, estas ações devem entrar no planejamento estratégico para que se possível as mesmas sejam implementadas, e isso este em acordo com o que foi dito por Lacombe (2011), o planejamento estratégico é a forma de pensar em metas de longo prazo, e os meios disponíveis para alcançar estas metas e isto, levando em conta o ambiente interno e externo, forças, fraquezas, oportunidades e ameaças, devendo então, este planejamento, iniciar no topo da hierarquia e de acordo com a realidade de cada organização.

4.3.5 Projetos Prevendo o Compartilhamento de Informações

A Tabela 5 apresenta a tabulação das respostas da pergunta sobre se há na cidade de Canoas/RS algum tipo de projeto que esteja prevendo o compartilhamento de informações dos acidentes de trânsito pelos órgãos competentes.

Tabela 5 – Projetos que Preveem o Compartilhamento de Informações Entre os Órgãos Competentes em Canoas/RS

Projetos que Preveem o Compartilhamento de Informações Entre os Órgãos Competentes em Canoas/RS		
SIM	NÃO	DESCONHEÇO
04	05	05

Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Conforme pode ser observado na Tabela 5, apenas 04 dos entrevistados responderam que existem nos seus órgãos, projetos que estão buscando o compartilhamento de informações, enquanto 05 declararam claramente que não tem conhecimento de nenhum projeto e 05 declararam que desconhecem ou não tem como responder à pergunta. Como foi visto no item 4.2 apenas 04 órgãos tem projetos de compartilhamento de informações sendo eles:

➤ Detran - Atualmente, ocorre o compartilhamento de informações de acidentes de trânsito entre a Assessoria Técnica do DETRAN/RS e a Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade de Canoas - SMTM, sendo que, quando necessário, a SMTM busca informações complementares nos hospitais do município, a fim de qualificar dados necessários para a análise dos acidentes de trânsito com morte posterior (dentro do período de até 30 dias após o acidente);

➤ O departamento de Fiscalização do Trânsito - O departamento de planejamento e estatística tem feito um trabalho em cima de informações de outros órgãos como a Brigada Militar;

➤ A Polícia Rodoviária Federal - Informa para a Secretaria de Transportes as estatísticas do município de Canoas de acidentes nas rodovias sob circunscrição da PRF;

➤ O Instituto Geral de Perícias - O município possui um centro integrado de segurança pública que permite a integração das informações relativas a essa área, envolvendo os entes da esfera municipal e estadual.

Os demais órgãos que foram entrevistados neste estudo ou não tem nenhum tipo de compartilhamento ou desconhecem tal medida, portanto é evidente que muito ainda precisa ser feito neste quesito se o desejo for minimizar os acidentes de trânsito com base no compartilhamento de informações.

Desta forma, estas respostas estão indo ao encontro do que foi visto anteriormente, ou seja, que no Brasil não existe um processo de compartilhamento de informações, pois conforme relatou o DENATRAN (2004) não existe no Brasil um Boletim de Registro de Acidentes de Trânsito unificado. O que por sua vez, impossibilita ter um banco de dados com informações precisas sobre os acidentes e suas fases posteriores à ocorrência dos acidentes, além disso, a não utilização dos procedimentos estabelecidos pelo SINET, por parte dos órgãos integrantes do

Sistema Nacional de Trânsito, tem contribuído para se obter um nível de informações insuficiente (BRASIL, 2004).

O que se vê na realidade nestes 04 órgãos que tem um projeto de compartilhamento é que eles por conta estão tentando compartilhar as informações e para isso utilizando de seus próprios meios, o que deixa evidente que os autores estão corretos em seus pensares, ou seja, que no Brasil o processo de compartilhamento de informações é ainda muito precário, para ser utilizado como base de diminuição dos acidentes de trânsito.

Sem dúvida, essa precariedade já era constatada por Trindade Junior e Braga (2005), que informavam que os bancos de dados com as informações dos acidentes de trânsito eram deficientes, e isso não somente na coleta, quanto no compartilhamento das informações.

Ainda segundo Mantovani (2004) os bancos de dados de acidentes de trânsito exigidos pela municipalização, que é uma informação prevista no Código Brasileiro de Trânsito – CTB, é muito insuficiente para que a gestão pública possa tomar providencias quanto a ações para o combate da insegurança viária, ou seja, não há informações suficientes no banco de dados e isso deixa evidente que é necessário mais do que rapidamente estabelecer projetos para aperfeiçoar estas informações, para que seja possível com os dados coletados, se ter uma correta dimensão não somente dos acidentes, como também dos fatores que foram determinantes para estes acidentes.

Mas durante o estudo, foi possível observar que no município de Canoas houve uma redução nos acidentes de trânsito em virtude destes projetos de compartilhamento que já estão sendo implementados pelos órgãos. Por exemplo, a BM em 2012 registrou 1188 ocorrências e em 2016 o número baixou para 813. A DTS em 2012 registrou 2854 ocorrências e em 2016 o número baixou para 1753. A SAMU em 2012 registrou 2568 ocorrências e em 2016 o número baixou para 1563. A PRF em 2012 registrou 1059 ocorrências e em 2016 o número baixou para 260.

Estes são alguns exemplos da redução de acidentes e também da redução das mortes por causa dos acidentes, que houve de 2012 em relação a 2016, números que já tiveram uma redução no ano de 2013, como mostrou a reportagem do Diário de Canoas (Anexo A), o Site da Prefeitura de Canoas (Anexo B) e também em 2014 a reportagem do Diário de Canoas (Anexo C), isto se deu por ações realizadas, como por exemplo, o uso de Motolâncias que ficam paradas na Praça do

Avião em Canoas e partem deste local para prestar o socorro, o que diminui o tempo de socorro entre 10 e 15 minutos em relação ao socorro das ambulâncias tradicionais (Anexo D).

5 CONCLUSÕES E SUGESTÕES

Este capítulo apresenta inicialmente as conclusões do trabalho e, na sequência, as sugestões para pesquisas futuras.

5.1 CONCLUSÕES

Este trabalho abordou o compartilhamento de informações, mais especificamente, o compartilhamento das informações dos acidentes de trânsito no município de Canoas/RS. Fazem parte do estudo os aspectos relacionados ao trânsito, aos acidentes de trânsito, aos comportamentos de risco no trânsito, ao compartilhamento de informações, a gestão do processo de informação, e ao planejamento estratégico.

A revisão de literatura revelou que os acidentes de trânsito são uma preocupação em todas as cidades e que a coleta dos fatores contribuintes para acidentes de trânsito, está longe de ser a ideal para que seja possível ao poder público, tomar ações de melhoria no tratamento da segurança, sem a precisão das informações coletadas de fato. O estudo também mostrou que é preciso no que diz respeito aos acidentes de trânsito, reconhecer as causas para se realizar intervenções eficientes para a diminuição dos acidentes de trânsito.

No que diz respeito ao estudo de campo, ou a entrevista semiestruturada, esta mostrou muitos fatores de risco que estão presentes no dia a dia do trânsito e que são contribuidores para os acidentes de trânsito, como por exemplo, a imprudência que foi fator de risco mais influenciador nos acidentes com 15,06% e em segundo lugar a falta de atenção com 11,01%. As entrevistas também demonstraram que deve ser melhorado o sistema de captação de informações e as mesmas devem ser armazenadas em um banco de dados, onde seja possível se ter uma consulta compartilhada por todos os órgãos.

Além disso, também foi identificado que se houvesse um compartilhamento adequado de informações, estratégias focadas nos problemas que ocasionam os acidentes, poderiam ser estruturadas e postas em prática mais facilmente e assim, atingiriam melhor o objetivo de diminuir os acidentes. Ações como por exemplo, mais fiscalização, conscientização da população sobre a gravidade e consequência dos

acidentes, identificação de trechos críticos de acidentes, instalação de radares, melhoria do sistema viário.

Ainda pode ser observado, através da pesquisa, que dos 14 órgãos que responderam a pesquisa, apenas 04 responderam que existem nos seus órgãos, projetos que estão buscando o compartilhamento de informações, enquanto 05 declararam que não tem conhecimento de nenhum projeto e 05 declararam que desconhecem ou não tem como responder à pergunta.

5.2 SUGESTÕES PARA TRABALHOS FUTUROS

Enquanto sugestões para trabalhos futuros recomenda-se que sejam aprimorados, o registro e o compartilhamento das informações sobre os acidentes de trânsito, isso através de um acordo de cooperação (Anexo E) ou convênio entre os órgãos, é possível crer pelo que foi visto, que com um volume maior de dados, com o registro das ocorrências com dados homogêneos e com mais precisão, permita a todos os órgãos, planejar e criar estratégias para a intervenção contra os acidentes de trânsito.

Evidentemente, que para que sejam registrados os dados de forma correta é necessário que os profissionais que preenchem os boletins de ocorrência e atendimento, estejam aptos para isto, ou seja, é preciso investir em treinamento para estes profissionais.

Fica também como sugestão que estas ações não sejam tratadas na esfera superior, ou seja, é preciso que os servidores façam parte do processo, para que eles tenham compromisso com a continuidade das ações e assim, o projeto seja perpetuado, não caindo no esquecimento ou em desuso pela troca de gestão, por exemplo.

Outra sugestão é que seja criado um observatório específico para tratar dos acidentes de trânsito e ali, sejam treinados servidores para que tenham a consciência da importância da atividade e do trabalho por eles executados neste observatório, é possível acreditar, que tendo um observatório, mais fácil ficará de tratar dos assuntos referentes aos acidentes de trânsito e esta base, servirá de referência para todos que queiram buscar a solução para os problemas de trânsito que forem levantados.

Por fim, cabe deixar aqui a sugestão para que em trabalhos futuros sejam pesquisados os efeitos das ações oriundas do compartilhamento de informações dos acidentes de trânsito, tanto na parte da efetiva diminuição das ocorrências quanto do impacto na questão de saúde (socorro, atendimento médicos e internações e gastos).

Na parte acadêmica, que este estudo possa servir de incentivo para que mais pesquisas sejam realizadas nesta área e mais pessoas se sintam envolvidas com o assunto e possam assim, contribuir para que os acidentes de trânsito e suas vítimas possam ser minimizados cada vez mais.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AAKER, D.; KUMAR, V.; DAY, G. S. **Pesquisa de marketing**. 7 ed. São Paulo: Atlas, 2001.

ABRAMET. Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **O risco do comportamento: o jovem no trânsito**. Rev. Eletr. v. 27. n. 1. 2009. Disponível em: <http://aspbr.securezone.net/v2/index.jsp?id=3362/3585/2941&lng=pt_br> Acesso em: 01 ago. 2017.

ALVES JÚNIOR, D. R. **Fúria no Trânsito**. 2010. Disponível em: <<http://bases.bireme.br/cgi-bin>>. Acesso em: 21 mar. 2017.

ANDRADE, S. M. de; SOARES, D. A.; BRAGA, G. P.; MOREIRA, J. H.; BOTELHO, F. M. Comportamentos de Risco para Acidentes de Trânsito: Um Inquérito Entre Estudantes de Medicina na Região Sul do Brasil. **Rev. Assoc. Med. Bras.** vol. 49

nº.4 São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo.php>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. **Transporte humano**: cidades com qualidade de vida. São Paulo. ANTP, 1997.312 p.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Rev Saúde Pública**, 2011;45(5):949-63. Disponível em: <<http://www.scielo.org/pdf/rsp/v45n5/2981.pdf>>. Acesso em 11 nov. 2017.

BETTES, C. A. N. **Gestão Associada do Trânsito Urbano**: Consórcios Intermunicipais. 2009. 157 f. Dissertação (Mestrado em Gestão Pública) – Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana – PPGTU da Pontifícia Universidade Católica do Paraná – PUCPR. Curitiba/PR, 2009. Disponível em: <<http://www.biblioteca.pucpr.br>>. Acesso em: 30 fev. 2017.

BOCK, A. M. B. (Org.). **Psicologia**: Uma Introdução ao Estudo de Psicologia. 13. ed. reform. ampl. São Paulo: Saraiva, 2002.

BORRAZ, O. O surgimento das questões de risco. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 16, no 35, jan/abr 2014, p. 106-137. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/v16n35/a05v16n35.pdf>>. Acesso em 10 nov. 2017.

BRAGA, A. **A Gestão da Informação**. 2007. Disponível em: <http://www.arquivar.com.br/espaco_profissional>. Acesso em: 07 mar. 2017.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Brasília, 2004 b.

BRASIL. **Lei Nº 12.527, de 18 de Novembro de 2011**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm>. Acesso em: 09 nov. 2017.

CARVALHO, A. V.; NASCIMENTO, L. P.; SERAFIM, O. **Administração de Recursos Humanos**. Editora CENGAGE LEARNING. Volume 2. 2º edição 2012.

CHAGAS, D. M. **Estudo sobre fatores contribuintes de acidentes de trânsito urbano**. 2011. 113f. Dissertação de mestrado. Programa de pós-graduação em Engenharia da Produção. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2011.

COOPER, D. R.; SCHINDLER, P. S. **Métodos de pesquisa em administração**. 7 ed. Porto Alegre: Bookman, 2003.

DENATRAN. **Resoluções Contran**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>> Acesso em: 24 set. 2017.

FARIA, E. O.; BRAGA, M. G. C. Propostas para Minimizar os Riscos de Acidentes de Trânsito Envolvendo Crianças e Adolescentes. **Ciênc. Saúde Coletiva**. vol.4 no.1

Rio de Janeiro. 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

FIDELIS, J. R. F.; CÂNDIDO, C. M. A Administração da Informação Empregada as Estratégias Empresariais. 2006. **Perspect. Ciênc. Inf.** vol.11 no.3. Belo Horizonte Sept./Dec. 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 18 abr. 2017.

FLICK, U. **Uma introdução à pesquisa qualitativa**. 2º ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

FREITAS, M. de P.; FERREIRA, D. L. Acidentes de Trânsito no Brasil e em Uberlândia (MG): Análise do Comportamento e a Forma de Utilização deste Indicador para a Gestão da Mobilidade Urbana. Observorium. **Revista Eletrônica de Geografia**, v.2, n. 5, p.114-133, nov. 2010. Disponível em: <[Http://www.observorium.ig.ufu.br](http://www.observorium.ig.ufu.br)>. Acesso em: 14 mar. 2017.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.p.179.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento humano no transito**. 2. ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2007.

JORGE, M. H. P. de M.; KOISUMI, M. S. **Acidentes de Trânsito no Brasil: Um Atlas de Sua Distribuição**. São Paulo: Abramet, 2007.

TRINDADE JUNIOR, R.; BRAGA, M. G. de C. **Avaliação das informações estatísticas de acidentes de trânsito disponíveis nos sites dos departamentos estaduais de trânsito do Brasil**. Disponível em: <<http://www.sinaldetransito.com.br/artigos/estatisticas.pdf>> Acesso em: 12 nov. 2009.

KOTLER, P. **Administração de Marketing: A Edição do Novo Milênio**. São Paulo: Prentice Hall, 2000.

_____. **Administração de Marketing: Análise, Planejamento, Implementação e Controle**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 1992.

_____. **Administração de Marketing: Análise, Planejamento, Implementação e Controle**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 1998.

LACOMBE, F. **Recursos Humanos: Princípios e Tendências**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

MAINARDES, E. W.; FERREIRA, J.; RAPOSO, M. Conceitos de Estratégia e Gestão Estratégica: Qual é o Nível de Conhecimento Adquirido Pelos Estudantes de Gestão? **FACEF PESQUISA**. Franca, v.14, n.3, p. 278-298, set./out./nov./dez. 2011. Disponível em: <<http://periodicos.unifacef.com.br/index.php>>. Acesso em: 09 mar. 2017.

MALHOTRA, N. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada**. 4^o ed. Porto Alegre: Bookman, 2006.

MARCHIORI, P. Z. A Ciência da Gestão de Informação: Compatibilidades no Espaço Profissional. **Revista IBICT**. v. 31, n. 2. 2002. Disponível em: < <http://revista.ibict.br>>. Acesso em: 10 mar. 2017.

MANSFIELD, H.; BUNTING, Alex.; MARTENS, M.; VAN DE HORST, R. **Analysis of the On the Spot (OTS) Road Accident Database**: Road Safety Research Report No. 80. DfT, London: fev. 2008. Disponível em: <<http://motorcycleinds.org/virtuallibrary/statistics/roadaccidentdatabaseOTS.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2017.

MANTOVANI, V. R. **Proposta de um sistema integrado de gestão em segurança de tráfego - SIG SET**. São Carlos - SP. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. UFSCar. 175p. Dissertação de Mestrado. 2004. Disponível em: <<https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/4209>>. Acesso em: 13 nov. 2017.

PIRES, M. J. F. **Manual básico policiamento e legislação de trânsito**. 2008. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/87440638/2/CONVENCAOSOBRE-TRANSITO-VIARIO>> Acesso em: 16 set. 2017.

POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. **Relatório de Acidentes 2010 à 2014**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CANOAS. **Estatísticas de Acidentes de Trânsito na Cidade de Canoas RS no Ano de 2010 a 2014**. Disponível em: <<http://www.canoas.rs.gov>>. Acesso em: 10 fev. 2017.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do Trabalho Científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo, RS: Feevale, 2013.

ROESCH, S. M. A. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 2006.

SANT'ANA, R. C. G. **Tecnologia e gestão pública municipal: mensuração da interação com a sociedade**. São Paulo: Cultura Acadêmica Editora; UNESP, 2009. Disponível em: <http://www.cairu.br/biblioteca/arquivos/Tecnologia/Tecnologia_e_Gestao_Publica_Municipal.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2017.

SOUZA, D. de A. **Legislação de trânsito**. Brasília, 2010. [Apostila do Curso de Pós-graduação em Gestão, Educação e Segurança no Trânsito].

VASCONCELLOS, E. A. A. **Cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

ZIKMUND, W. G. **Princípios da pesquisa de marketing**. 2 ed. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2006.

ZIKMUND, W. G.; BABIN, B. J. **Princípios da pesquisa de marketing**. São Paulo: Cengage Learning, 2011.

7 APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DE ENTREVISTA

ACIDENTES DE TRÂNSITO E O QUE PODE SER FEITO PARA MINIMIZAR OS MESMOS

Prezado (a), este questionário diz respeito a um trabalho monográfico acerca do da viabilidade de se diminuir os acidentes de trânsito contando com o compartilhamento de informações. Pelo exposto, gostaria de contar com a sua colaboração no que se refere à resposta deste questionário para a viabilidade da pesquisa e a continuidade deste trabalho acadêmico.

Nome: _____ **Data:** ___/___/___

Órgão: _____

Função: _____

1- Quais os principais fatores de risco que levam aos acidentes de trânsito

2 – Quais informações sobre os acidentes de trânsito, que o seu setor é responsável?

3 - O que poderia ser melhorado para captar informações sobre acidente de trânsito?

4 – Se houvesse o compartilhamento destas informações de acidentes de trânsito, seria possível executar ações mais eficazes para diminuir os acidentes de trânsito?

5 - Cite algumas ações para minimizar os acidentes de trânsito em Canoas/RS que podem ser realizadas após o compartilhamento das informações?

6 – Tem conhecimento se há em nossa cidade algum tipo de projeto que esteja prevendo o compartilhamento de informações dos acidentes de trânsito pelos órgãos competentes?

8 ANEXOS

ANEXO A – CAI NÚMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Sábado, 12.10.2013 / DIÁRIO DE CANOAS 3

15,1 MORTES por 100 mil pessoas. Esta é a principal estatística do trânsito de Canoas em 2012. A média nacional foi de 22,5 mortes por 100 mil.

57 MINUTOS é a média de tempo entre um acidente e outro registrado nas ruas, avenidas e rodovias de Canoas.

ESPECIAL

Cai 27% número de mortes no trânsito

Estatísticas ajudam a planejar as ações em Canoas

IGOR MÜLLER

Canoas - O estudo inédito que detalhou os 9.121 acidentes de trânsito registrados no ano passado, responsáveis por perder estimadas em 123,1 milhões de reais para a sociedade, está ajudando a definir com que os números não se repetam em 2013. O uso das estatísticas como referência para as ações de fiscalização, educação e engenharia é apontado como causa principal para a redução de 27% no número de mortes nas ruas e rodovias de Canoas na comparação dos nove primeiros meses do ano com o mesmo período de 2012.

De janeiro a setembro do ano passado houve 29 acidentes fatais, sendo nove em rodovias e 20 nas vias urbanas. O saldo foi de 29 mortes. Já no mesmo período deste ano o total de acidentes fatais caiu para 21. Foram nove em rodovias e 12 em ruas e avenidas, que deixaram o saldo de 22 mortes. "A medida era que fosse conhecido, de forma técnica, os locais e horários em que ocorrem mais acidentes e consequências montar um perfil dos envolvidos, passamos a direcionar nossas ações, principalmente de prevenção, aos pontos que mais precisam", ressaltou o secretário de Transportes e Mobilidade, Oswaldo Steffen.

Um exemplo disso, destaca, é o projeto Balada Segura, realizado em Canoas desde o início de 2012. No mês deste ano as blitz passaram de quatro para seis vezes e não ocorreram mais mortes nos fins de semana na área central da cidade. "Com base nas estatísticas de acidentes vamos para ruas e bairros nos dias em que entendemos haver mais necessidade", acrescenta o secretário. A instalação de sinalização e até mesmo ajustes na sinalização agora levam em conta os horários. "E os resultados já estão começando a aparecer", comemora Steffen.



GAZMPRADORES DE NÚMEROS: equipe analisou todos os 9.121 ocorrências de 2012

O desafio de mapear os acidentes

O condutor de uma moto, provavelmente embriagado, perde o controle e cai sobre na Avenida Inconfidência. Sobre escoriações nas laje e, tentando ser visto pela polícia, dá um jeito de ir embora mesmo com dificuldades. Este acidente, sem qualquer registro, não entraria para as estatísticas se o levantamento realizado pela Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade não incluiu também as imagens do sistema de videomonitoramento da cidade. Para montar uma rede de

fidel de como foi o trânsito de Canoas no ano passado, os técnicos da Unidade de Estatísticas e Controle lançaram mão de toda a informação disponível, desde registros policiais - Polícia Rodoviária Federal, Brigada Militar e Polícia Civil - até recorte de notícias de jornal.

"Em torno de 30% dos acidentes atendidos pelo Sam não tinham registro nem dos agentes de trânsito, nem da Brigada Militar. A ambulância vai lá, socorre a vítima e pronto. Não foi fácil refinar os acidentes um

por um", destaca o coordenador da pesquisa, Leandro Machado. Segundo ele, o estudo serviu também para qualificar os registros e aproximar todos os órgãos de segurança envolvidos com o trânsito. A cidade é elogiada pelo especialista em trânsito, João Albano, professor da Ufrgs. "O trânsito é coletivo e o controle dele também. A União de esforços não só nas ações do dia a dia, mas também para coleta de dados e troca de informações, é extremamente positiva", destaca.

Vêm aí os controladores eletrônicos

Com uma média de dois habitantes por veículo e um acidente de trânsito a cada 57 minutos, Canoas deve entrar até o fim do ano para o grupo de municípios que utilizam radares eletrônicos para cobrir excessos de velocidade. A decisão de colocar nas ruas inicialmente dois radares móveis foi tomada depois que os números apontaram para esta necessidade. "O excesso de velocidade e a imprudência estão ligados à maioria dos

acidentes de trânsito", assegura o secretário-adjunto de Transportes e Mobilidade, Euclides Coimbra. A expectativa é que até o fim do ano os agentes municipais já estejam treinados e utilizando os radares móveis. No ano que vem os resultados do uso dos equipamentos serão avaliados e cruzados com as estatísticas para que a Prefeitura decida como se dará a ampliação do controle eletrônico de velocidade. "Alguns pontos da

cidade deverão ganhar paradas e câmeras, que tenham quem passa o sinal vermelho", adianta o secretário-adjunto. Segundo ele, mais de cem pontos de Canoas serão mapeados. "Embora Canoas seja uma cidade grande, limitrofe com a capital e passagem para boa parte do Estado, não podemos adiar o registro de quase 50 mortes e 3 mil feridos por ano", sentencia o secretário de Transportes e Mobilidade, Oswaldo Steffen.

Entrevista

João Albano, engenheiro civil, doutor em transportes e professor do Laboratório de Sistemas de Transportes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Diário de Canoas - Como as estatísticas podem ajudar a melhorar o trânsito?

João Albano - As informações técnicas, principalmente as estatísticas no caso do trânsito, devem ser aplicadas no planejamento das ações de fiscalização, educação e engenharia, eliminando o achismo. Não há mais espaço para isso. Não se pode achar que determinada medida precisa ser aplicada e pronto. Quando mais embasamento se tem, mais eficiente será a ação.

Além da profissionalização da gestão do trânsito, o que mais é preciso para evitar acidentes?

Albano - Educação e fiscalização, sempre lembrando que o retorno das investimentos em educação vem a médio e longo



prazo. Já a fiscalização eficiente dá retorno imediato. Infelizmente o brasileiro só corrige determinados comportamentos quando está no bolso. Controladores eletrônicos de velocidade são uma das melhores soluções, desde que utilizados de acordo com a necessidade e sem aviso aos motoristas. Eles precisam saber que ao ultrapassar o limite de velocidade já poderão ser multados. O excesso de velocidade precisa ser combatido, é a causa de um considerável número de acidentes.

AS MORTES

MÊS	2012	2013
JANEIRO	2	4
FEBREIRO	2	2
MARÇO	1	-
ABRIL	1	0
MAIO	6	7
JUNHO	4	1
JULHO	4	2
AGOSTO	6	1
SETEMBRO	6	1
TOTAL	29	11

Além da redução de 26,8% no número de mortes nos nove primeiros meses deste ano na comparação com o mesmo período do ano passado, chama atenção a mudança no perfil das ocorrências registradas pela Secretaria de Transportes e Mobilidade enquanto que em 2012 18 acidentes fatais envolveram motocicletas, neste ano o número caiu para quatro. Ou seja, em 2013 os automóveis estão se envolvendo mais em colisões com morte. Domingo e terça-feira são os dias deste ano com o maior número de mortes no trânsito de Canoas.



A série

O Diário de Canoas mostrou ontem, em um reportagem de duas páginas, o estudo realizado pela Unidade de Estatísticas e Controle da Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade sobre os acidentes e o custo causado para a sociedade. Com uma frota de 167.887 veículos, Canoas registrou em 2012 um total de 9.121 acidentes que envolveram 17.964 veículos nos 1,2 mil quilômetros de ruas, avenidas e rodovias. O saldo foi de 3.065 feridos e 49 mortos. O custo dos acidentes é estimado em 123,1 milhões de reais.

ANEXO B – CAI NÚMERO DE VÍTIMAS FATAIS NO TRÂNSITO DE CANOAS

Cai em 40% o número de vítimas fatais no trânsito de Canoas



Os acidentes de trânsito com vítimas fatais caíram 40% nas ruas e avenidas de Canoas, de janeiro a setembro deste ano, se comparado igual período de 2012. A redução de óbitos incluindo as rodovias federais, como a BR-116 e BR-386, foi de 27,59%. Conforme a Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade (SMTM), no ano passado ocorreram 30 mortes em 29 acidentes de trânsito. Em 2013, 21 acidentes resultaram em 22 vítimas fatais. Entre as vias urbanas onde mais ocorrem acidentes estão a avenida Guilherme Schell, Rio Grande do Sul, Santos Ferreira e Boqueirão. Canoas possui 1.235 Km de malha viária, sendo 20 Km de rodovias como os trechos da BR-116 e da BR-386.

Acidente com óbitos

2012 - 9 em rodovias e 20 nas vias urbanas
 2013 - 9 em rodovias e 12 nas vias urbanas (40% de redução)



SECOM

[mais fotos](#)

Mapeamento dos dados

A verificação dos dados é possível através do trabalho realizado pela Unidade de Estatística e Controle da SMTM, que foi criada em 2012. Segundo o gestor da unidade, Leandro Machado, o trabalho é essencial porque, a partir dos dados coletados, é possível estabelecer estratégias e trabalhar ações que resultam na prevenção. As informações são recebidas de vários órgãos, como da Secretaria Estadual de Segurança Pública, Detran, Observatório Nacional de Segurança Viária e do HPSC, que é sobre internados vítimas de acidentes.

Segundo o secretário da SMTM, Oswaldo Steffens, a redução resulta do trabalho planejado da secretaria. À medida que há um mapeamento dos principais locais onde ocorrem acidentes, a sinalização é reforçada no local. Outro fator é o aumento das edições do Balada Segura, que agora é semanal e serve para conscientizar que álcool e direção não combinam.

Principais ações em 2013

- A Unidade de Estatística e Controle elaborou banco de dados e mapeamento dos acidentes para servir de ferramentas na busca pela redução de índice de acidentes e de vítimas;
- Operação Balada Segura intensificada - no ano de 2012 eram realizadas apenas aos finais de semana e com intervalos de 15 a 30 dias, agora são semanais e realizadas em dias durante a semana;
- Sinalização e fiscalização foram intensificadas em locais apontados como os mais perigosos;
- Parceria entre a SMTM com demais órgãos envolvidos direta ou indiretamente nos acidentes e suas vítimas para troca de informações e análise de fatores de risco.

ANEXO C – CAEM OS ACIDENTES COM MORTE EM CANOAS

DC - 10.02.2015 PAG 3

Caem os acidentes com morte em Canoas

Número em 2014 é o segundo mais baixo da história

DIEGO FIGUEIRA

Canoas - Os números relativos a acidentes de trânsito em 2014 ainda estão sendo compilados de diversos órgãos diretamente envolvidos no atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito. Não estão fechados, portanto, mas a Diretoria de Planejamento e Estatística da Secretaria Municipal de Transportes e Mobilidade (SMTM) tem dados muitos importantes para ser comemorados: o primeiro é a redução nos números de acidentes de trânsito com morte – desde 2007, quando o registro começou a ser feito, o balanço apresenta o menor número (26 acidentes).

A outra informação é a diminuição do número de mortes nesses acidentes (28, sendo 27, em 2011, a marca mais baixa). “Esta diminuição nas ocorrências se dá justamente no oitavo ano de registro consecutivo de aumento da frota de automóveis emplacados na cidade”, ressalta o secretário adjunto da SMTM, Euclides Heron Reis. Além do aumento da frota, de 114 mil veículos (carros e motos) em 2007 para 179 mil em 2014 (a quarta maior do Estado, numa variação de 57,03%), desde 2010 a população de Canoas também só cresce: de 323 mil para 339 mil habitantes no ano passado.

AUTUADOS*

Ano	Ocorrências
2012	377



SOBREVIVENTE: Ângela não perdeu a vontade de viver

“CUIDEM DE SI E DOS OUTROS”

As unhas pintadas traem o pouco de vaidade que resta em Ângela Patrícia Faleiro, 36 anos, mesmo que não consiga mais se movimentar do pescoço para baixo. Ela é vítima de um acidente automobilístico. Não foi atropelada por motorista bêbado, não houve caminhão cruzando seu caminho, ninguém cortou sua preferência. Em 7 de abril do ano passado, ela estava na carona da Yamaha 800 pilotada pelo namorado, Benomi Robson Ribas, 30. Eles planejavam ir à Festa do Moranguinho, em Bom Princípio (Vale do Café), onde encontrariam amigos de um grupo de motociclistas. Nunca foram além da Avenida Guilherme Schell, onde Robson e Ângela voaram da moto e bateram com violência na parede de um posto de combustíveis. Ele morreu no local. Ângela enfrentou seis meses – dois em coma – internada em dois hospitais, de onde só saiu para ir para casa. Tetraplégica devido ao acidente, Ângela vive desde setembro passado com a mãe, no

prefere celebrar a vida como vive agora.

Muito disso deve ao filho, Otávio Augusto, dez anos, que mima a mãe como pode e de quem ela diz ter “praticamente virado um adulto”.

Tristezas? Para Ângela, a maior é não poder retribuir em afagos o carinho que recebe da mãe e do filho. Mágoa? Nenhuma. A confiança ocupa em seu coração o lugar que poderia ser tomado por sentimentos ruins. Ex-professora de ginástica localizada, jump e step, ela conta que andava de moto havia quatro meses antes do acidente. A amizade continua e os amigos que iria encontrar no dia da tragédia até hoje vêm a ela.

Quanto ao acidente, ela não se lembra de nada, mas sabe como prevenir outros.

“No trânsito, a gente tem de cuidar de si e dos outros. Porque a dor não se sente só no momento. Ela não passa”. Até hoje, embora não movimente os membros, ela sente dores nos braços e nos ombros. E não quer que ninguém mais sinta. Porque nem todo mun-

Mais carros, mais cuidado

Tanta gente e tanto carro, para a Secretaria de Transportes e Mobilidade (SMTM), significa mais pedestres, mais motoristas, mais carros, mais motos. E mais problemas, claro.

Para tentar atenuar principalmente o número de acidentes (e, dentro desses, aqueles em que há morte), desde 2012 o município faz testes de alcoolemia (teor alcoólico no sangue) em motoristas. E, a partir de 2014, o teste é aplicado nos condutores em todo acidente registrado em Canoas. Até dezembro de 2014, foram 825.

Um detalhe assustador mostra que quatro dos dez maiores níveis de alcoolemia constatados ocorreram entre 10h20 e 14h25. O limite permitido é de 0,05 miligramas de álcool por litro de ar – o maior nível foi registrado 1,58mg/l, em setembro de 2014.

“Sempre vai ter quem desrespeite, e nosso trabalho é ficar em cima, para tirar das ruas condutores que representem risco às demais pessoas”, diz o diretor de Planejamento e Estatística da SMTM, Leandro Machado.

BALADA SEGURA

- > 19 operações em 2014
- > 1939 condutores abordados
- > 78 autuados por embriaguez
- > Nas dez primeiras operações, começando em 2010, o percentual

ANEXO D – SAMU EM DUAS RODAS



Motos ficam paradas na Praça do Avião e partem para a rodovia quando acontecem acidentes

SAMU EM DUAS RODAS

Socorro 15 minutos mais veloz na BR-116

Motolâncias começaram a atuar esta semana na rodovia, em Canoas

MATHEUS BECK

O atendimento a acidentados na rodovia Canoas-Porto Alegre (BR-116) ganhou agilidade, esta semana, com as motolâncias do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu).

Nas primeiras ocorrências, os veículos chegaram aos locais dos acidentes entre 10 a 15 minutos mais cedo, na comparação com as ambulâncias comuns.

Ontem pela manhã, um acidente envolvendo um carro e uma moto aconteceu perto do viaduto da Avenida Inconfidência (Metrovel). A equipe chegou ao local em três minutos, desde o chamado pelo 192. O ocupante da motocicleta foi atendido no local e encaminhado ao Hospital de Pronto Socorro de Canoas (HPSC).

Às 18h aconteceu um acidente entre carro e moto na Avenida Getúlio Vargas. O motociclista foi levado ao HPSC.

Já na última quarta-feira, primeiro dia de funcionamento, a colisão entre uma moto e um automóvel deixou o motociclista com fraturas em ambos os braços. Ele foi atendido por volta das 19h30min na altura do km 267, próximo à Estação Fátima da Tren-surb. As motolâncias chegaram ao local em cerca de seis minutos, e o ferido foi encaminhado ao HPSC.

– A colocação dos veículos em um ponto estratégico, na Praça do Avião, foi para diminuir a diferença entre o tempo de acionamento e a resposta do socorro – afirma Gustavo Corrêa, coordenador de enfermagem do Samu.

Segundo Corrêa, as motolâncias são equipadas com colares cervicais, talas, desfibrilador e aparelhos de verificação de sinais vitais. Os técnicos em enfermagem efetuam os procedimentos básicos e verificam traumas ou parada cardiorrespiratória. Ao avaliar a situação, o profissional pode decidir por acionar um serviço mais complexo.

As motolâncias também permitem

uma liberação mais rápida da via após um acidente. Deixando o local mais cedo, o paciente aumenta suas chances de recuperação.

Horários de funcionamento são os de mais acidentados

Além das duas motolâncias, há uma ambulância postada na Praça do Avião. Conforme Corrêa, a localização da ambulância permite um atendimento entre quatro e seis minutos mais rápido, em relação ao posicionamento anterior, no HPSC.

Pela manhã, a equipe atende entre 7h30min e 8h. Nos 30 minutos seguintes, apenas as motolâncias ficam no local. Às 8h30min, a ambulância retorna, onde permanece até as 10h. No final da tarde, o horário do plantão é entre 17h30min e 20h. As escalas acompanham os horários de maior número de acidentes na rodovia.

matheus.beck@zerohora.com.br

ANEXO D – ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA



Ministério da Justiça
Departamento de Polícia Rodoviária Federal
9ª Superintendência Regional-RS
Gabinete da Superintendência

Processo nº 08660.019518/2011-16

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA nº 004/2015 – 9ª SRPRF/RS

ACORDO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA QUE ENTRE SI CELEBRAM A UNIÃO, POR INTERMÉDIO DA 9ª SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL E O MUNICÍPIO DE CANOAS, REPRESENTADO POR SEU PREFEITO MUNICIPAL, VISANDO O COMPARTILHAMENTO DE INFORMAÇÕES SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO, REGISTRADOS NAS RODOVIAS FEDERAIS, NO ÂMBITO DE CIRCUNSCRIÇÃO DO MUNICÍPIO DE CANOAS/RS.

A UNIÃO, por intermédio da 9ª Superintendência de Polícia Rodoviária Federal, inscrita no CNPJ sob nº 00.394.494/0114-13, com sede na Av. A. J. Renner, 2701, bairro Humaitá, nesta Capital, neste ato representada por seu Superintendente, Sr. PEDRO DE SOUZA DA SILVA, brasileiro, RG nº 5037816757, CPF nº 568.418.680-72, designado pela Portaria MJ nº 624, de 25 de junho 2015, publicada no Diário Oficial da União (DOU) de 26 de junho de 2015, com delegação de competência que lhe confere o inciso IV do artigo 107, do Anexo da Portaria do Ministério da Justiça nº 1.375, de 02 de agosto de 2007, publicada no Diário Oficial da União nº 150, de 06 de agosto de 2007, doravante denominada ACORDANTE, e o MUNICÍPIO DE CANOAS, pessoa jurídica de direito público interno, inscrito no CNPJ sob nº 88.577.416/0001-18, com sede na Rua XV de Janeiro, número 11 – Centro – CANOAS - RS, neste ato representado por seu Prefeito Municipal, Sr. JAIRO JORGE DA SILVA, doravante denominado ACORDADA, com suporte legal nas disposições contidas na DN nº 26/2013/DG e artigo 116, parágrafos e incisos, da Lei Federal 8.666/93, assim como no parecer nº 3171/2014/AMDS/CJU/RS/CGU/AGU, celebram o presente termo de acordo com as cláusulas e condições a seguir alinhadas:

1. CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

1.1 Celebração de acordo de cooperação, entre os partícipes, para possibilitar a transferência de informações e estatísticas sobre os acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais que passam pelo MUNICÍPIO DE CANOAS, BR's 116, 386 e 448.

1.2 As estatísticas que serão repassadas se referem aos acidentes ocorridos na área de circunscrição do MUNICÍPIO DE CANOAS, ou outras que vierem a interessar. Quanto às informações, estas se referem aos nomes, e sempre que possível CPF, e demais dados necessários e disponíveis, dos feridos graves e mortos envolvidos em acidentes de trânsito registrados nas rodovias federais, dentro do espaço territorial do MUNICÍPIO DE CANOAS, atendidos e registrados pela PRF. Com as estatísticas e informações disponibilizadas ao MUNICÍPIO DE CANOAS, este fará o acompanhamento dos feridos graves e ou mortos, em



Ministério da Justiça
Departamento de Polícia Rodoviária Federal
9ª Superintendência Regional-RS
Gabinete da Superintendência

Processo nº 08660.019518/2011-16

hospitais, Instituto Médico Legal, unidades de saúde, registro de pessoas naturais, do que assumirá total responsabilidade pelo tratamento sigiloso dos dados, zelando pelas garantias constitucionais, de acordo com a Lei de Acesso à Informação nº12.527/2011.

1.3 Quanto à informação inclui-se o próprio Boletim de Acidente de Trânsito, quando solicitado para ser objeto de estudo de caso, levado ao comitê proposto pelo MUNICÍPIO DE CANOAS, do qual a PRF é parte integrante, através da 1ª Delegacia – Porto Alegre, e sempre que possível pelas unidades afins como Núcleo de Registro de Acidentes e Medicina Rodoviária e Seção de Policiamento e Fiscalização.

1.4 Os resultados e êxitos do projeto serão divididos com a 9ªSRPRF/RS e demais parceiros.

2. CLÁUSULA SEGUNDA – DO OBJETIVO

2.1 Avaliar a real extensão dos acidentes com lesões graves, não somente quanto ao momento, mas acompanhando o quadro evolutivo das pessoas que se acidentam, durante os 30 (trinta) dias posteriores ao mesmo, demonstrando, com maior exatidão, os danos sociais e mortes advindos dos mesmos.

2.2 Diagnosticar pontos críticos, baseados em mapas de densiometria, possibilitando ações específicas, tanto do MUNICÍPIO DE CANOAS, DNIT e PRF, com foco nos dias, horários e características dos envolvidos.

2.3 Fazer estudos de caso, através da análise de boletins de registro de acidentes e ou visitas de campo, através de comitê proposto pela MUNICÍPIO DE CANOAS, tanto de acidentes registrados em rodovias federais, quanto nas demais vias do município.

2.4 Como resultado deste trabalho poderão ser sugeridas modificações na estrutura viária com a realização de obras de arte ou mesmo a implantação ou modificação de sistemas de sinalização, ações de educação para o trânsito, ações de fiscalização, e criação ou modificação de regramentos de ordem municipal.

3. CLÁUSULA TERCEIRA – DO PRAZO

3.1 O presente acordo de cooperação é firmado pelo prazo de 12 (doze) meses, passando a vigorar a partir da data de sua assinatura, podendo ser renovado, mediante aditivo contratual anual, atendendo à vontade das partes convenientes, pelo prazo de até 60 (sessenta) meses.

4. CLÁUSULA QUARTA – OBRIGAÇÃO DAS PARTES

4.1 Obrigações da ACORDADA: