

# Mais\*

AS MEDIDAS PARA TORNAR O TRÂNSITO MAIS SEGURO INCLUEM REQUALIFICAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E BLITZE

**Thais Borges**

REPORTAGEM

thais.borges@redebahia.com.br

Aos 16 anos, Claudiene morreu depois que o carro em que ela estava capotou cinco vezes. O pequeno Jefferson, 10, estava na calçada na frente de casa, acompanhado da mãe, quando foi atropelado. Anderson, 32, não resistiu quando a moto que conduzia foi atingida por um caminhão. Henrique, aos 21, bateu o carro que dirigia em um poste.

Essas foram algumas das vítimas fatais do trânsito em 2012, só em Salvador. Ao todo, naquele ano, foram 239 acidentes com mortes – 247 pessoas tiveram histórias interrompidas. Em 2017, o número de vítimas fatais do trânsito caiu para 121, em 116 acidentes – em cinco anos, a redução de acidentes chegou a 51%. Em 2018, até setembro, foram 81 acidentes com 84 mortes.

Em 2011, a Organização das Nações Unidas (ONU) tinha estabelecido uma meta de reduzir as mortes no trânsito em pelo menos 50%, na década de 2010 a 2020. Com esses números, de 2012 a 2017, Salvador já conseguiu atingir o índice – três anos antes do fim do prazo. A capital adotou uma série de medidas, entre elas um setor específico de estatísticas, para mapear as vias mais perigosas e implantar soluções.

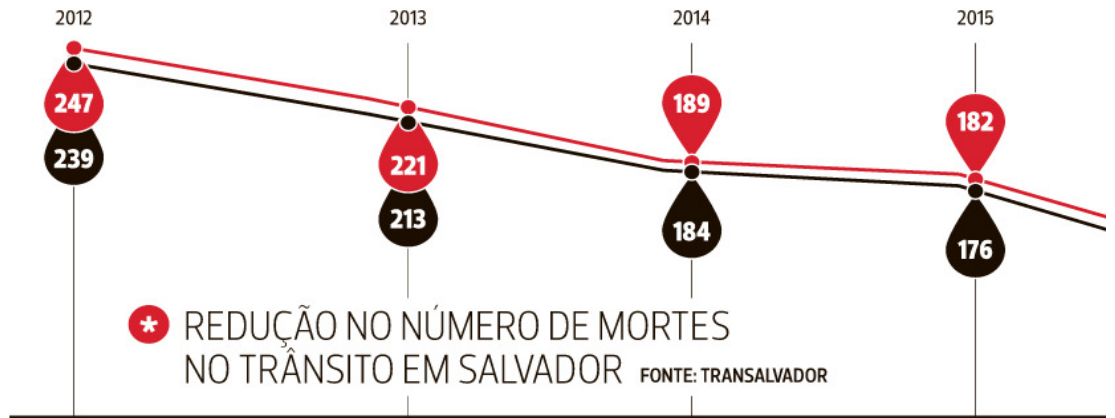
O resultado chamou tanto a atenção da Organização Pan-Americana de Saúde (Opas) que a entidade, braço da Organização Mundial da Saúde (OMS) nas Américas, está gravando um documentário para registrar as medidas adotadas aqui (veja ao lado).

As ações fazem parte do Programa Vida no Trânsito (PVT), coordenado pelo Ministério da Saúde e implantado em 2013 na capital baiana. No triênio de 2018 a 2020, a coordenação do projeto na cidade fica a cargo da Transalvador. “As mortes no trânsito são praticamente uma pandemia. Foi importantíssima a criação do grupo gestor do PVT”, diz o superintendente da Transalvador, Fabrizio Muller.

## INTERVENÇÕES

Salvador se destacou entre as capitais brasileiras e cidades com mais de um milhão de habitantes – nenhuma conseguiu chegar a esse patamar. Em setembro, o Ministério da Saúde divulgou que, de 2010 a 2016, houve uma redução de 27,4% das mortes por acidente de trânsito no país.

Um dos primeiros passos foi adotar um sistema seguro de números. Desde 2013, a Transalvador tem um setor específico de estatísticas que acom-



Agente da Transalvador acompanha o trânsito na Av. Octávio Mangabeira, onde foram implantadas novas faixas, sinalização e pavimentação

## Salvador: exemplo de trânsito mais seguro

**Capital** é destaque em documentário da OMS após redução acima da meta estipulada pela organização internacional

panha diretamente os índices de acidentes. A partir daí, o órgão começou a confrontar seus próprios dados com os de órgãos como as secretarias de saúde (municipal e estadual) e com o Departamento de Polícia Técnica (DPT).

“A gente conseguiu ter um raio-X da cidade e enxergar onde estavam acontecendo esses problemas”, lembra Muller. Foi nesse momento

que a Transalvador identificou que a Avenida Suburbana era um dos maiores exemplos. Lá, sempre havia altos índices de mortes no trânsito.

Em 2016, um projeto urbano foi concluído na via que incluía estratégias para torná-la também mais segura. Entre as mudanças está a implantação de uma ciclovia de 14 quilômetros e a redistribuição da largura da faixa de

trânsito. Resultado: o número de acidentes caiu. Em 2010, houve 23 mortes ali. Em 2018, foram três.

Da mesma forma, ele atribui a queda nos acidentes às mudanças no trânsito de lugares como a Barra e o Rio Vermelho, que passaram por intensos processos de requalificação. Nos dois locais, redução da velocidade das vias – na Barra, passou de 60 km/h

para 30 km/h e até 20 km/h em algumas ruas – e o conceito de piso compartilhado.

“Dar um espaço seguro a pedestres e aos próprios veículos é um conceito mundial, para que todos tenham uma convivência mais harmônica”, diz Muller. Além disso, ele cita a melhoria das condições de trabalho dos agentes e a criação de mais inteligência nas operações de trânsito.

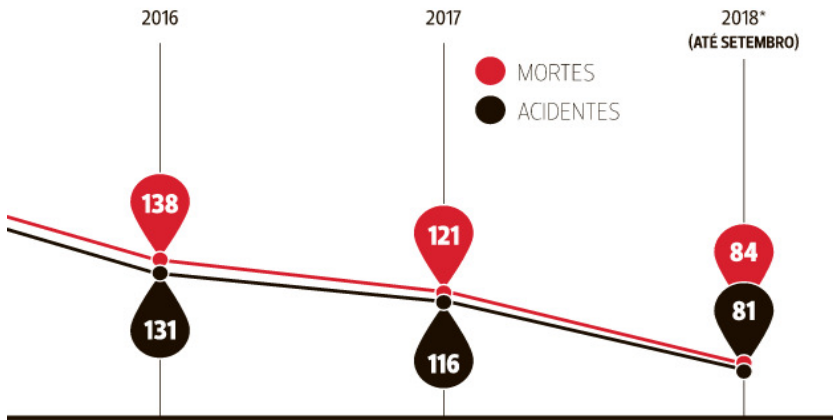


**Veículos Mercado de seminovos aumenta 8,5% em outubro e volta a aquecer economia**

PÁGS. 18 E 19

**Brasil Bolsonaro anuncia mais três ministros, dois indicados por bancadas e um com perfil técnico**

PÁGS. 20 E 21



A fiscalização também tem um saldo positivo. Desde 2013, as blitz são diárias nas ruas de Salvador. No Carnaval, são duas blitz simultâneas. Até motoristas da prefeitura e de ônibus, ao sair das garagens, passam pelo bafômetro durante a festa.

“O que nos traz aqui é para lembrar que Salvador mostrou que [a redução] é possível”, disse o consultor de segurança viária da Opas/OMS, Victor Pavarino. De acordo com ele, são observadas as intervenções feitas nas cidades a partir de um “tripé”: engenharia, fiscalização e educação. A Opas/OMS considera que todas essas frentes são importantes.

“A gente tem visto muito [na capital] a engenharia e o desenho urbano. Se você muda a pavimentação e sinalização, acaba determinando a forma como as pessoas se relacionam com o comportamento de risco, como as velocidades”, explica Pavarino. Ele destaca ainda que, quanto mais há fiscalização, mais seguro estará o trânsito.

O progresso em Salvador também é atribuído à integração entre várias áreas, dentro do PVT, coordenado pelo Ministério da Saúde e pela Opas. A Transalvador está à frente, com a participação das secretarias municipal e estadual de Saúde, do Detran e também da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet-Bahia).

“O exemplo que melhor saltou aos olhos foi justamente Salvador, por esse esforço intersetorial. É bonito, mas não é fácil colocar agentes de trânsito e de saúde trabalhando juntos e falando a mesma linguagem”, completa o consultor viário da Opas/OMS. “O programa em Salvador entendeu que é preciso dar um destaque à saúde e isso também nos ajudou a conseguir esses números extraordinários”, afirmou o presidente da Abramet-BA, Antônio Meira.

“É possível, sim, reduzir o número de mortes e isso tem que ser uma política de Estado, independente das mudanças de gestão **Fabrizio Muller**

Superintendente da Transalvador

“Quanto mais você está sendo fiscalizado, mais seguro estará o trânsito, seja na formação do motorista, seja nos alertas **Victor Pavarino**

Consultor de segurança viária da Opas/OMS

“O programa em Salvador entendeu que é preciso dar um destaque à saúde e isso ajudou a conseguir esses números extraordinários **Antônio Meira**

Presidente da Abramet-Bahia

**Obras viárias**  
FILMAGENS EM  
STELLA MARIS



Stella Maris, onde estão sendo realizadas obras viárias, foi um dos locais visitados pela equipe de filmagem. Documentário deve ser lançado em 2019. **FOTO DE MARINA SILVA**

## Salvador, México e Uruguai bem na fita

Previsto para ser lançado em janeiro de 2019, o documento que está sendo gravado até amanhã em Salvador deve ser divulgado em todas as redes sociais da Organização Pan-Americana de Saúde (Opas), da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Organização das Nações Unidas (ONU).

Além do consultor Victor Pavarino, o grupo da Opas conta ainda com o responsável pela área de mídia social da entidade em Washington (Estados Unidos), Ary Silva, e o especialista em multimídia Harold Ruiz, também da Opas de Washington.

A ideia, segundo Ary Silva, é mostrar o exemplo de Salvador para o mundo inteiro. “A gente não trabalha só com o Brasil, mas com todos os países. A gente busca mostrar os bons exemplos e que é possível fazer um bom trabalho, como o Projeto Vi-

da no Trânsito (PVT), para que outros países façam a mesma coisa”, explica.

Ainda sem nome, o documento será distribuído em vários idiomas. A entidade deve apresentar o Brasil e a situação no país, para seguir com o exemplo da capital baiana. Além de Salvador, serão mostrados exemplos de Guanajuato, no México, e Montevidéu, no Uruguai.

Há três meses, a Opas entrou em contato com a Prefeitura de Salvador para programar as filmagens. A equipe passou por locais como a Barra, o Rio Vermelho, Pituba, Stella Maris e Suburbana.

“O importante é que o exemplo de Salvador está saindo para o mundo inteiro, porque a gente realmente só mostra exemplos vistosos. A gente sempre pensa em mostrar os países e as cidades que conseguiram fazer o projeto com sucesso”, afirma Silva.



Foram feitas entrevistas com a Transalvador, PRF, PRE e Abramet-BA

## Problema grave de saúde pública

O alto número de mortes no trânsito é um problema grave de saúde pública.

Segundo o consultor de segurança viária da Organização Pan-Americana de Saúde (Opas/OMS), Victor Pavarino, as lesões causadas pelo trânsito chegam a ocupar até 80% dos leitos de hospitais – e essa é uma realidade comum na Região Nordeste do Brasil.

Por isso, as resoluções baseadas em estudos da saúde se tornam tão importantes. Duas diretrizes da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) se tornaram leis: a Lei Seca e a que

obriga o uso de cadeirinhas para crianças em veículos. De acordo com o presidente da Abramet-BA, Antônio Meira, a entidade tem buscado capacitar mais os médicos que atuam na área. São eles, inclusive, os responsáveis pelo exame de aptidão física e mental obrigatório que autoriza uma pessoa a dirigir um veículo automotor.

“Não existe nenhum limite seguro de álcool para dirigir”, diz Meira. Também foi a partir de resoluções da Abramet que pessoas com deficiência puderam começar a dirigir no Brasil, com carros adaptados.