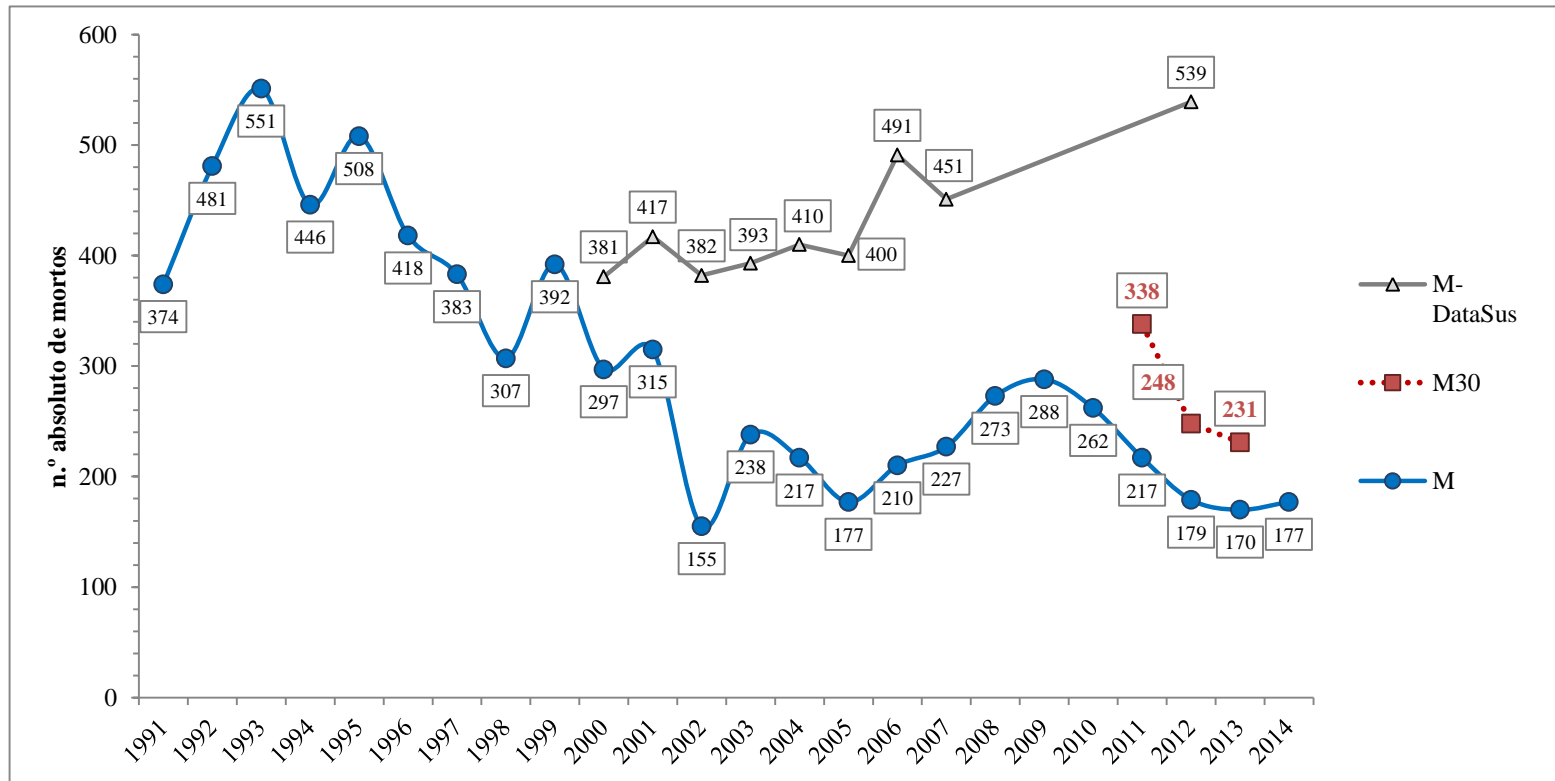


### Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráfico 91a - Evoluções de três indicadores de n.º de mortos em acidentes de trânsito em Belo Horizonte (1991 a 2014)



Fonte: BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH.

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 05/01/2015. Republicado em 10/08/2015 e 15/11/2015 com alterações no lay-out da versão anterior. Atualizado em 11/01/2015 com resultados de 2014. Republicado em 28/06/2016 com alteração de lay-out e inclusão de resultados de M-DataSus.

**M** = n.º de mortos em acidentes de trânsito de Belo Horizonte vitimados no próprio local apontados no Boletim de Ocorrência

**M-DataSus** = n.º de mortos em Belo Horizonte em acidentes de trânsito segundo o DataSus

**M30** = n.º de mortos até 30 dias depois do acidente de trânsito acontecido em Belo Horizonte

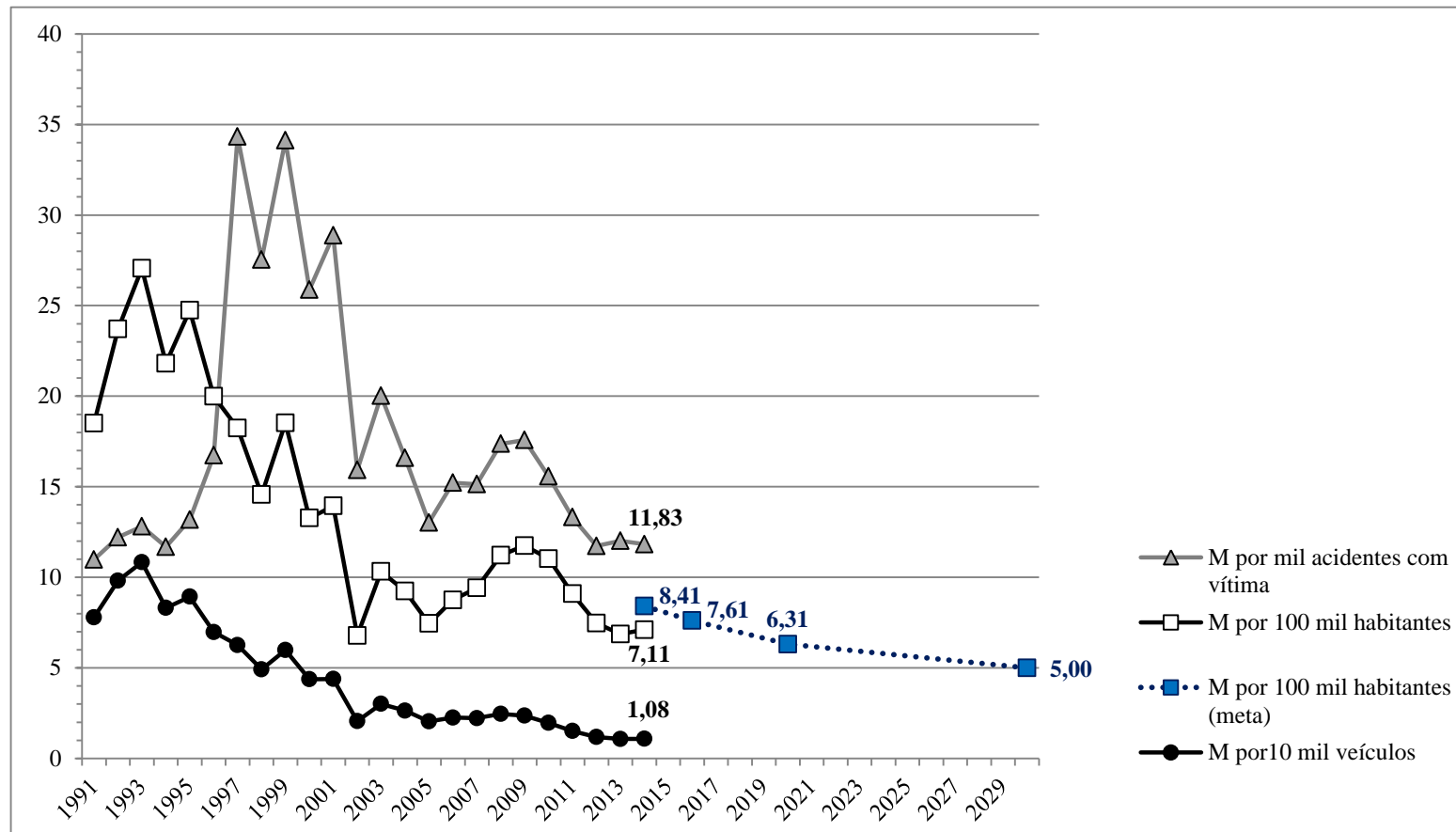
**obs.1:** as diferenças entre "M" e "M30" em Belo Horizonte variam, por trimestre, de 21% no 4º trimestre de 2014 (M=39 e M30=76) a 95% no 1º trimestre de 2011 (M=43 e M30=52).

**obs.2:** a queda no indicador "M" observada, ano a ano, entre 2009 e 2013, foi interrompida em 2014 (com um aumento de 4,1%).

**obs.3:** enquanto os indicadores "M" e "M30" medem o n.º de pessoas que morrem em acidentes acontecidos em Belo Horizonte, o indicador "M-DataSus" mede o n.º de pessoas que morrem no município, vítimas de um acidente de trânsito, mesmo que esse acidente tenha ocorrido fora dos limites do município

### Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráfico 91b - Evoluções dos indicadores de n.º de mortos (M) em acidentes de trânsito em Belo Horizonte (1991 a 2014) e metas definidas



**Fonte:** BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). *Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH*. Adaptado de OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), Belo Horizonte, 2014. p.289. Publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 05/01/2015. Republicado em 10/08/2015 e 15/11/2015 com alterações no lay-out da versão anterior.

Atualizado em 11/01/2015 com resultados de 2014. Atualizado em 28/06/2016 com meta para 2030.

**Comentário:** A meta para o indicador "M por 100 mil habitantes" estabelecida em 2010 pela BHTrans para ser alcançada em 2014 (M = 8,41) foi batida já em 2012 (M = 7,47) superando inclusive a meta definida para ser alcançada em 2016 (M = 7,61).

Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráficos 91c/d/e - Evoluções dos indicadores de M (2011 a 2014) e de M30 (2011 a 2013) relativizados com n.º de acidentes, com população e com frota em acidentes de trânsito em Belo Horizonte

Gráfico 91c

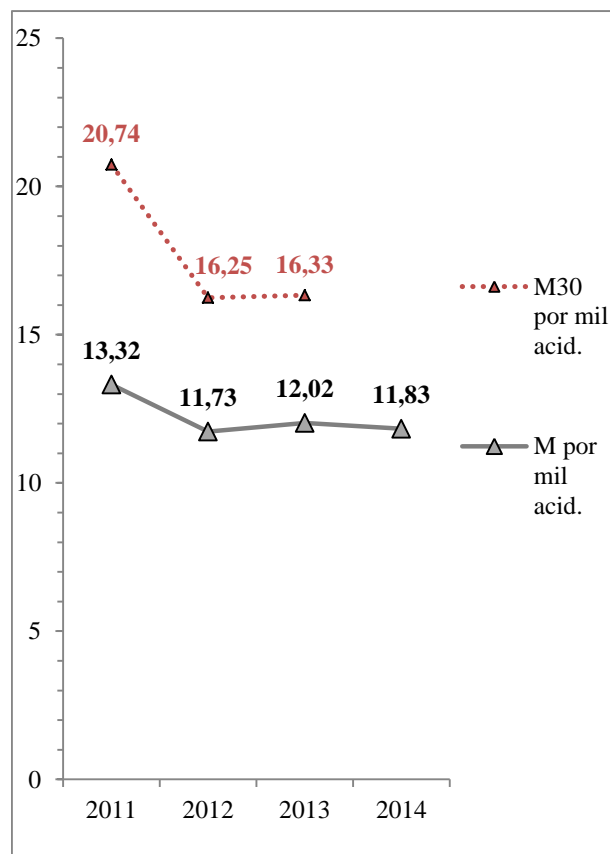


Gráfico 91d

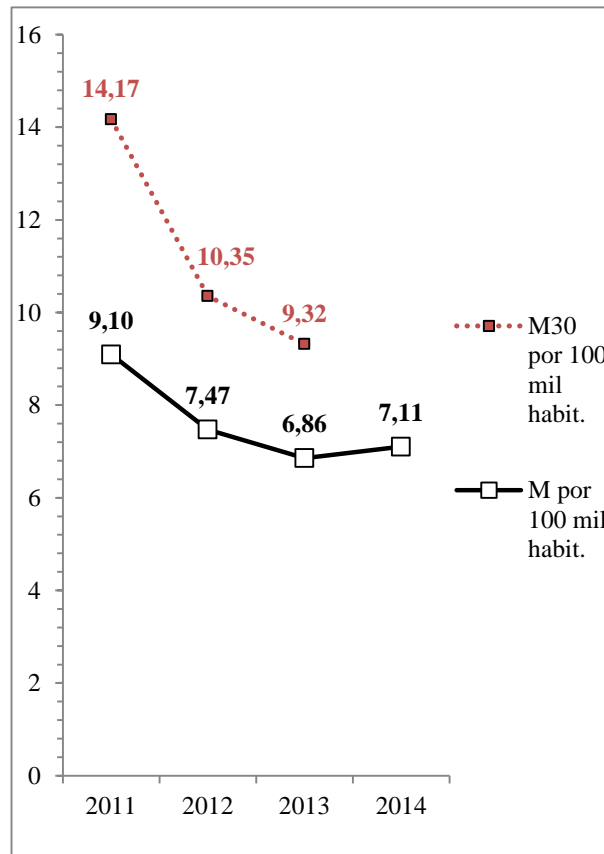
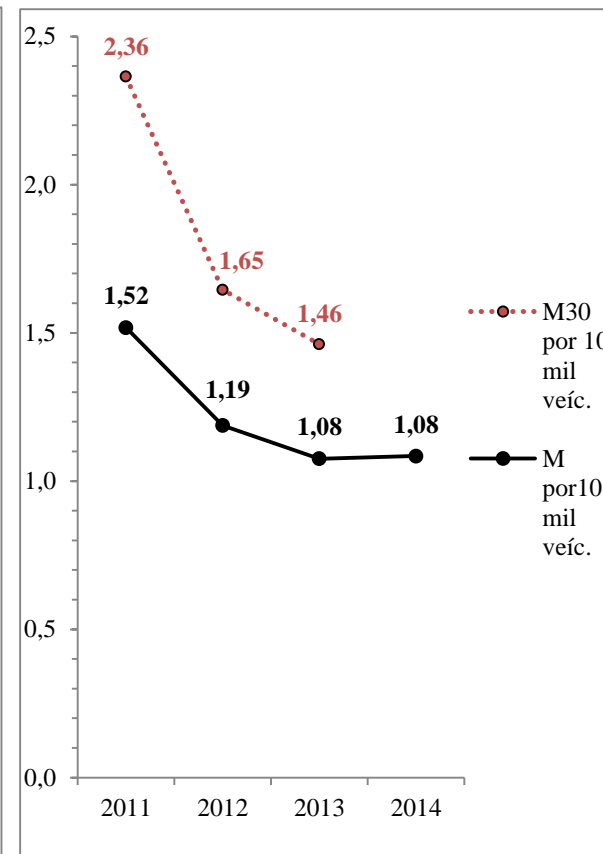


Gráfico 91e

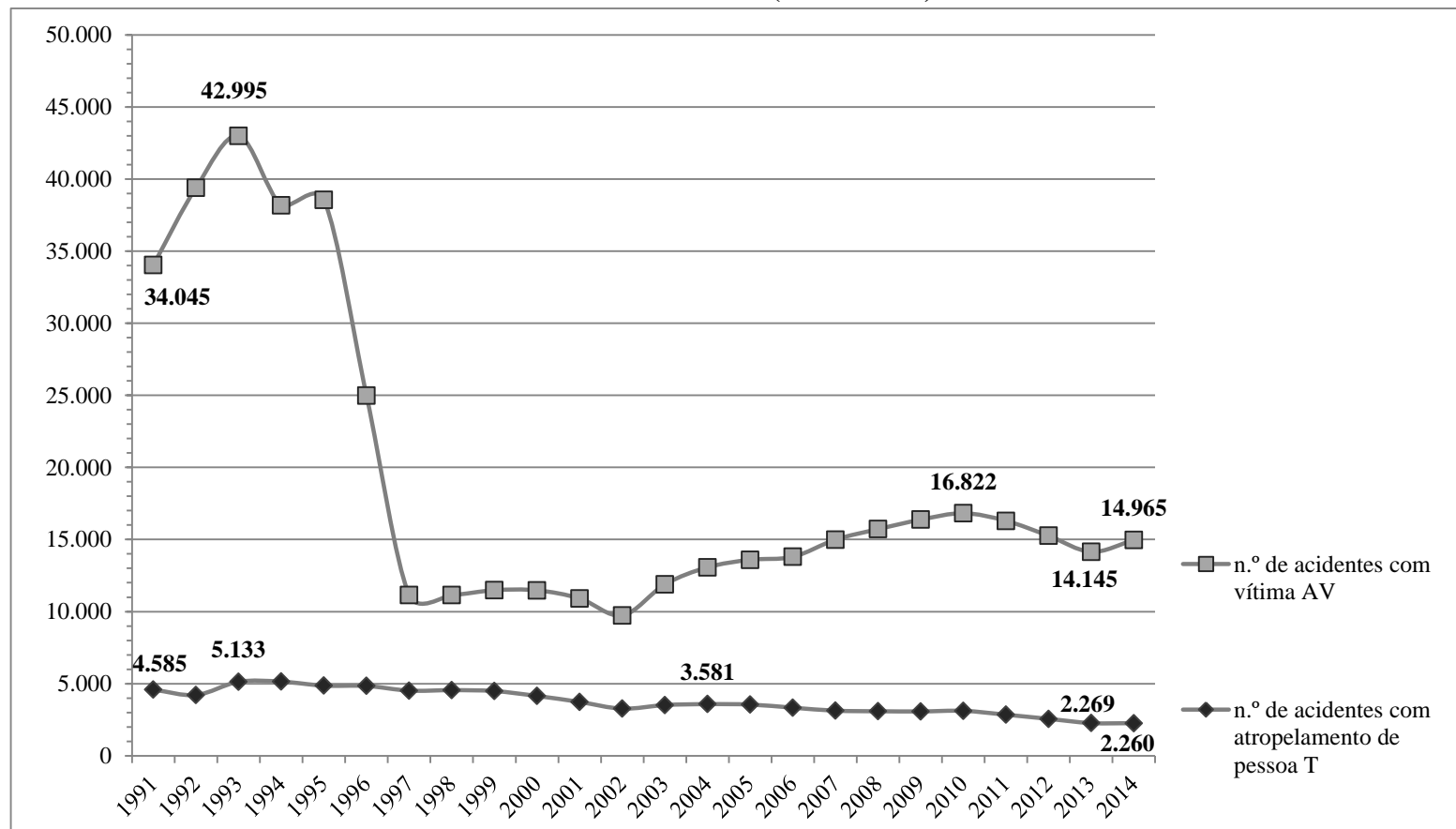


Fonte: BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH.

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 05/01/2015. Republicado em 10/08/2015 e 15/11/2015 com alterações no lay-out da versão anterior. Atualizado em 11/01/2015 com resultados de 2014 para M.

### Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

**Gráfico 91f - Evoluções de n.º de acidentes com vítima (AV) e de n.º de acidentes com atropelamento de pessoas (T) em acidentes de trânsito em Belo Horizonte (1991 a 2014)**



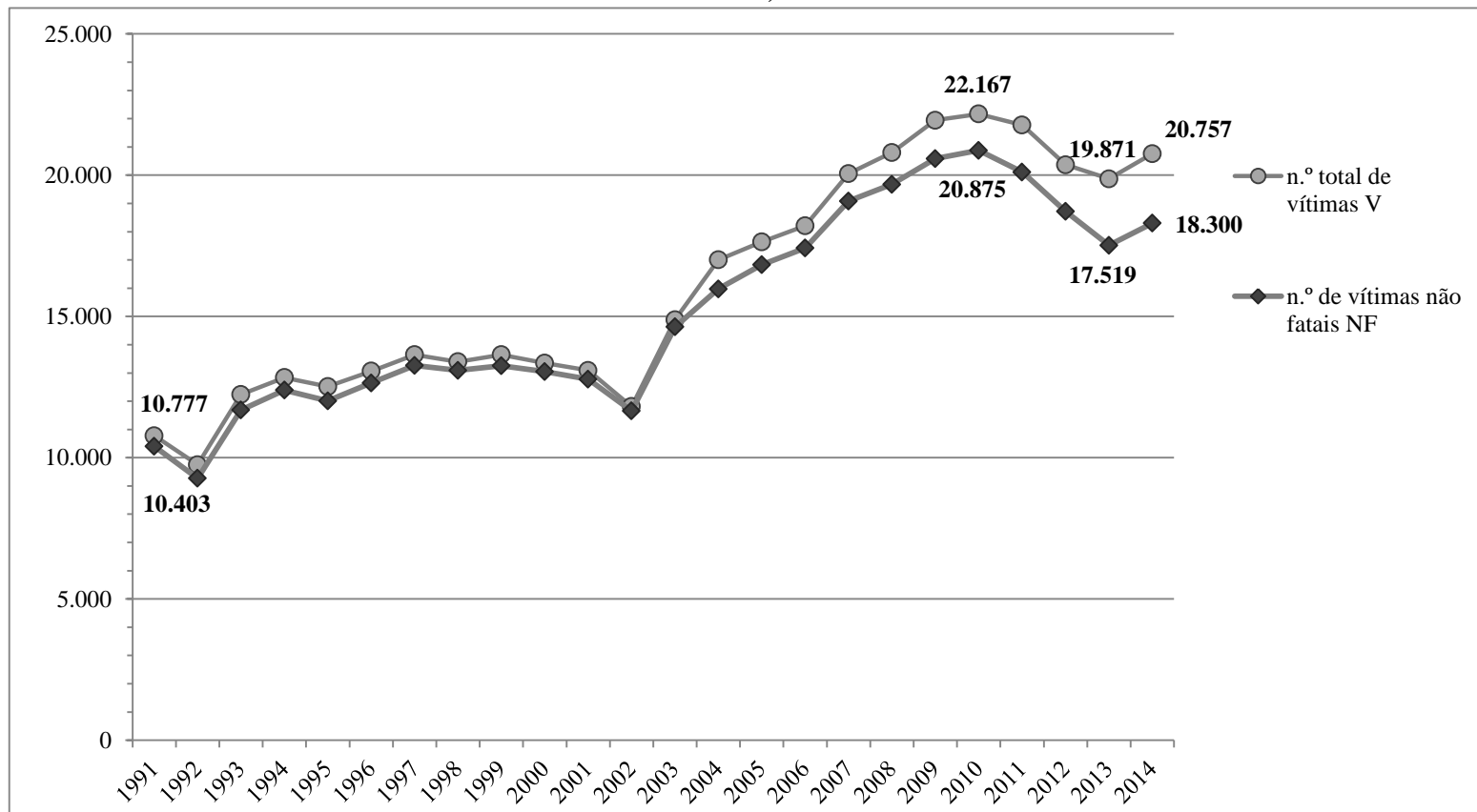
**Fonte:** BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). *Quadro 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH.*

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 05/01/2015. Republicado em 10/08/2015 e 15/11/2015 com alterações no lay-out da versão anterior. Atualizado em 11/01/2015 com resultados de 2014.

**Comentários:** a) a queda do indicador "AV" observada, ano a ano, entre 2010 e 2013, foi interrompida em 2014 (aumento de 5,8%); b) a queda do indicador "T" observada, ano a ano, entre 2004 e 2013, foi mantida em 2014 (diminuição de 0,4%).

### Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráfico 91g - Evoluções de n.º total de vítimas (V) e de n.º de vítimas não fatais (NF) em acidentes de trânsito em Belo Horizonte (1991 a 2014)



Fonte: BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH.

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 05/01/2015. Republicado em 10/08/2015 e 15/11/2015 com alterações no lay-out da versão anterior. Atualizado em 11/01/2015 com resultados de 2014.

Comentário: As quedas nos indicadores "V" e "NF" observadas, ano a ano, entre 2010 e 2013, foram interrompidas em 2014 (ambos aumentaram 4,5%).

## Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráficos 91h/j - Comparação de indicadores de acidentes de trânsito relativos a mortos até 30 dias relativizados com população e com frota de Belo Horizonte (2011 a 2013) e de São Paulo (2009 a 2014)

Gráfico 91h

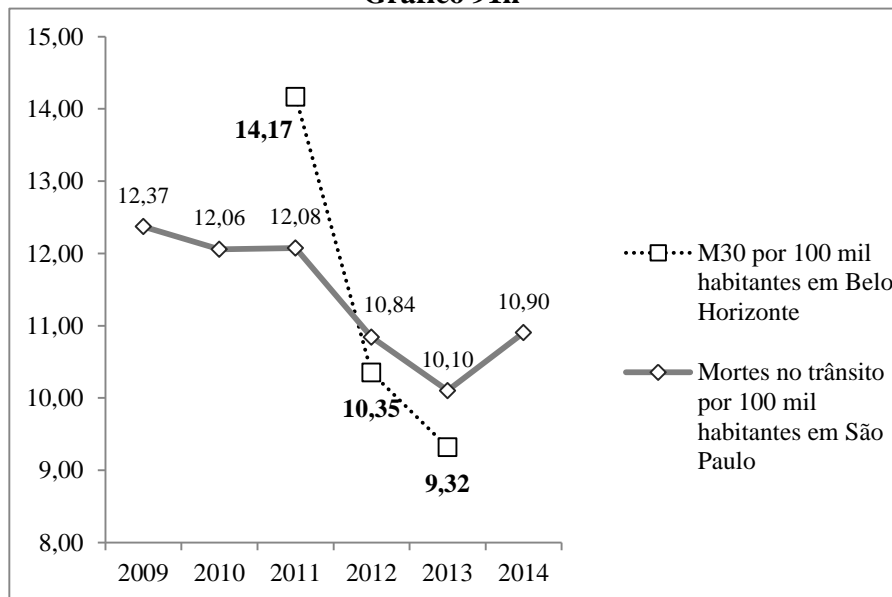
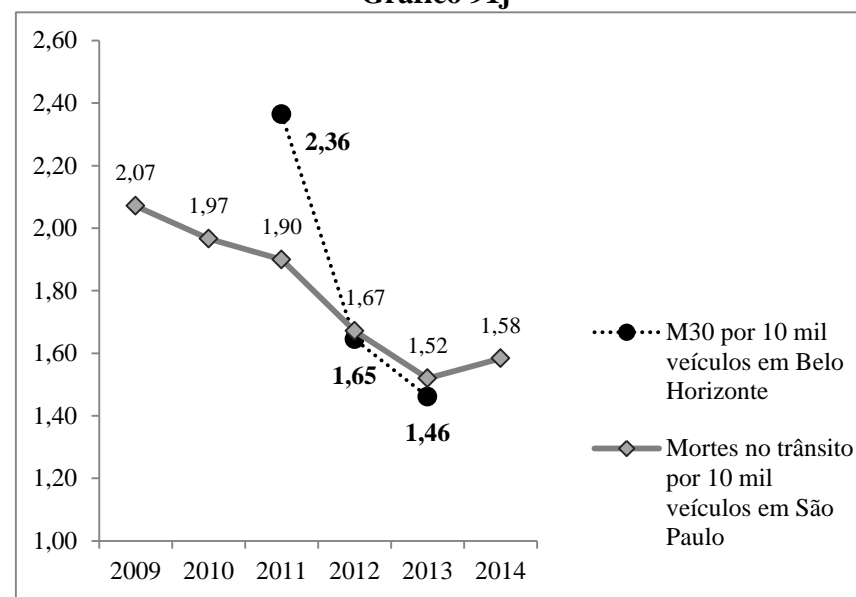


Gráfico 91j



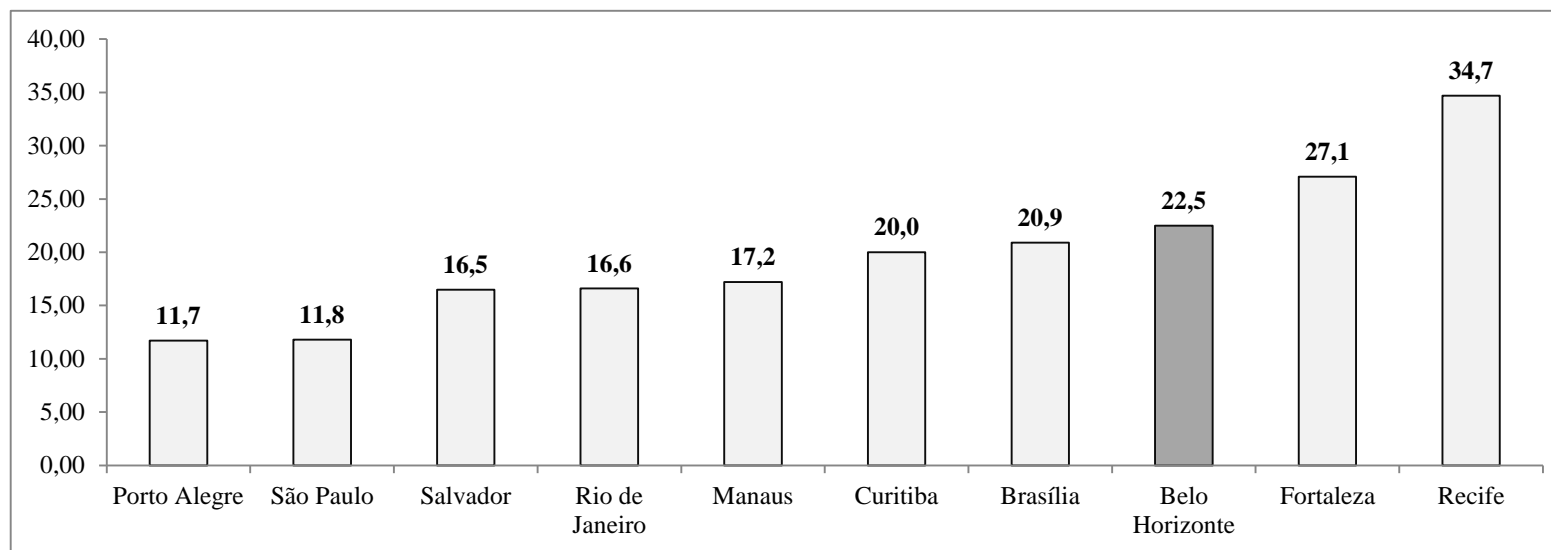
Fonte: BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH.

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 10/08/2015. Republicado em 15/11/2015. Atualizado em 11/01/2015 com resultados de 2014 de São Paulo.

obs.: para escolha dos indicadores a serem aqui comparados, considerou-se que "M30 - n.º de mortos até 30 dias depois do acidente" em Belo Horizonte" (acesso ao SisMob-BH em 05/01/2015) é equivalente a "Mortos no trânsito - Número total de óbitos em acidentes de trânsito. São considerados mortes de: ciclistas, motociclistas, pedestres, motoristas e passageiros. São consideradas mortes no local ou posteriores, independente da data em que tenha ocorrido o acidente" (acesso ao ObservaSampa em 05/01/2015) em São Paulo. Feito o contato pelo SisMob-BH, em 05/01/2015, arguindo o conceito de "Mortes no Trânsito", o ObservaSampa substituiu a expressão final "independente da data em que tenha ocorrido o acidente" por "até 30 dias após a data do acidente" (acesso em 03/02/2015), o que endossa a viabilidade de comparar os resultados dos dois indicadores.

## Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráfico 91k - Comparação do n.º de mortos por 100 mil habitantes em acidentes de trânsito (DataSus) das dez cidades mais populosas do Brasil (2012)



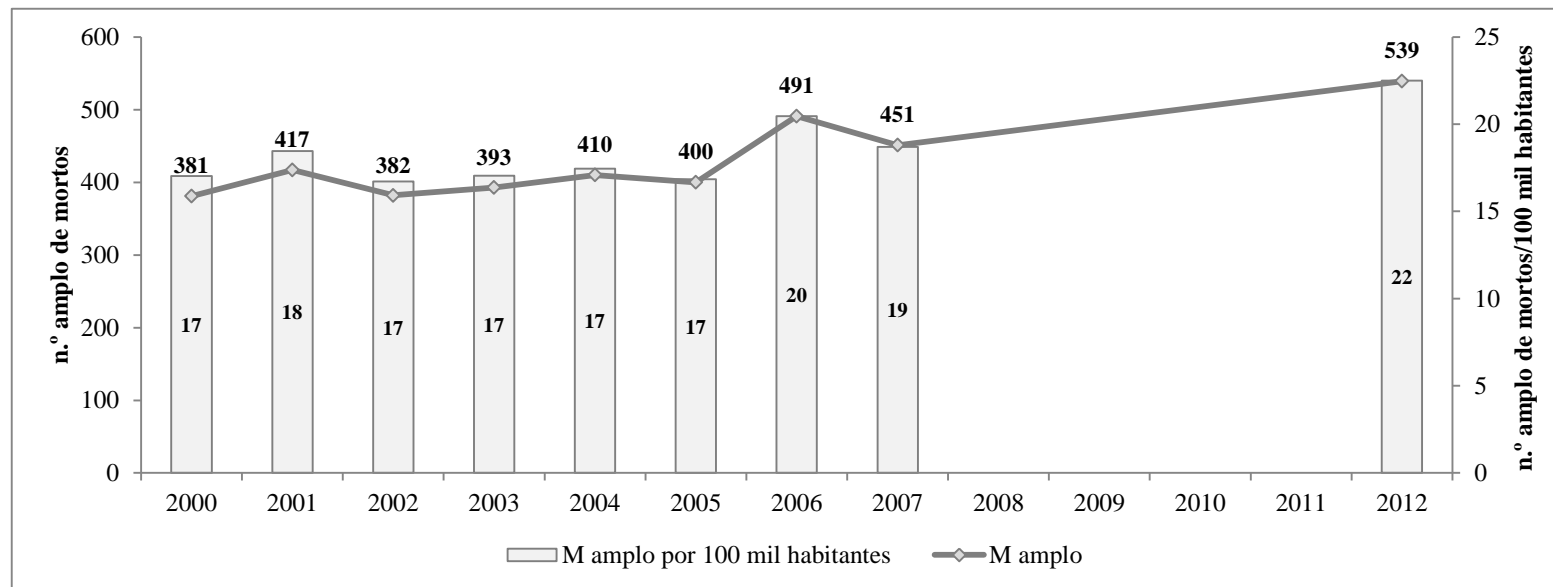
**Fonte:** BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). *Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH.*

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 28/06/2016

obs.: "[...] entre as dez cidades mais populosas do país, a que possui a maior taxa de mortes por 100 mil habitantes é Recife, com 34,7/100 mil hab., seguida de Fortaleza, com 27,1. As menos violentas são Porto Alegre (11,7/100 mil hab.) e São Paulo (11,8/100 mil hab.)." (AMBEV, 2015, p.44)

## Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH)

Gráfico 91k - Evoluções do n.º de mortos e do n.º mortos por 100 mil habitantes em acidentes de trânsito em Belo Horizonte (2000 a 2012)



**Fonte:** BHTRANS. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (SisMob-BH). *Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH*.

Elaborado por Marcos Fontoura de Oliveira e publicado pela primeira vez no SisMob-BH em 28/06/2016.

M-DataSus = n.º de mortos em acidentes de trânsito em Belo Horizonte segundo o DataSus

**obs.1:** "O DATASUS é um departamento do Ministério da Saúde que fornece informações para subsidiar análises objetivas do cenário sanitário. O registro sistemático de dados de mortalidade e sobrevivência através de estatísticas vitais de mortalidade e nascidos vivos é responsável pelo início do sistema. A fonte de dados do DATASUS para informações sobre mortalidade é a declaração de óbito, um documento obrigatório que consta a causa mortis preenchida pelo profissional médico (salvo em alguns casos), informada ao sistema através do Código Internacional de Doenças – CID 10. As informações são digitadas no Sistema de Informação de Mortalidade – SIM, processadas e repassadas via web à unidade estadual e federal, que liberam para consulta através do portal eletrônico de tabulação, o TabNet (DATASUS, 2010; Ministério da Saúde, 2010)" (ROMÃO, 2011, p. 886)

**obs.2:** este indicador quantifica o n.º de pessoas que morrem no município pesquisado, vítima de um acidente de trânsito, mesmo que esse acidente ocorra fora dos limites do município (são diferentes, portanto, as metodologias de apuração e os resultados dos indicadores "M", "M30" e "M-DataSus")

**obs.:** Estas informações são uma pequena parte do que começou a ser publicado em 11/09/2012 no seguinte assunto do SisMob-BH: 9) Trânsito e sistema viário / 9.1) Acidentes de trânsito. A partir de 10/08/2015 todas as tabelas e quadros até então publicados no SisMob-BH foram substituídos pelos *Quadros 100a/b/c - Dados abertos do SisMob-BH*. Caso você necessite de mais informações, acesse esses quadros ou entre em contato com o Observatório da Mobilidade de Belo Horizonte - ObsMob-BH por meio do Fale Conosco da BHTrans.