



# Os acidentes de trânsito em Porto Velho: uma epidemia que afeta o desenvolvimento regional

Rosana Maria Matos Silva<sup>1</sup>  
Tomás Daniel Menéndez Rodríguez<sup>2</sup>  
Wilma Suely Batista Pereira<sup>3</sup>

## Resumo

O trânsito faz parte de todas as atividades da sociedade e vem cada vez mais deixando prejuízos a todos, onde seus impactos são ainda maiores nas capitais do Brasil, que vem se alastrando como uma epidemia das áreas urbanas que tiram muitas vidas e deixam inúmeras seqüelas em toda a sociedade. Assim, o presente estudo tem por objetivo apresentar o perfil dos acidentes de trânsito em Porto Velho/RO, assim como as influências negativas que o mesmo tem no desenvolvimento sustentável. A pesquisa é qualitativa, fundamentada em pesquisa de campo e contém uma análise estatística e georreferenciada dos dados coletados junto às instituições de trânsito, tendo-se como resultado que os altos índices de acidentes de trânsito no município é um problema sócio-econômico e de saúde pública. Conclui-se que para diminuir seus efeitos, torna-se necessário se aprimorar as políticas públicas, focando-se maior atenção ao sistema Homem - Trânsito.

---

*Recebimento: 7/9/2008 • Aceite: 27/2/2009*

<sup>1</sup> Rosana Maria Matos Silva – Pedagoga, Especialista em: Trânsito Urbano e Mestranda do Curso de Desenvolvimento Regional e Meio Ambiente da UNIR/RO. End: FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE RONDÔNIA. BR 364 sentido Acre, km 9,5 78900-000 - Porto Velho, RO - Brasil, Tel. 69 32143891, email: rosanammatos@yahoo.com.br

<sup>2</sup> Tomás Daniel Menéndez Rodríguez – Matemático – Doutor em Ciências Matemáticas (Univ. de Saint-Petersburgo, Rússia), prof. Adjunto, Univers. Fed. de Rondônia (UNIR), Porto Velho-RO, email: tomas@unir.br

<sup>3</sup> Wilma Suely Batista Pereira – Enfermeira – Doutora, professora da Universidade Federal de Rondônia (UNIR), Porto Velho-RO, email: wilmenf@yahoo.com.br.

**Palavras-Chaves:** *Trânsito, Acidentes, Desenvolvimento, Epidemia.*

## **The traffic accidents in Porto Velho: an epidemic that affects the regional development**

### **Abstract**

The transit is part of all the activities of the society and comes each time more leaving damages to all, where its impacts are still bigger in the capitals of Brazil, which comes if spreading as an epidemic of the urban areas that take off many lives and leave innumerable sequels in all the society. Thus, the present study it has for objective to present the profile of the traffic accidents in Porto Velho /RO, as well as the negative influences that the same have in the sustainable development. The research was qualitative, based on field research and contains a georeferential statistical analysis of he collected data in the normative and executive institutions of transit, having itself as resulted that the high indices of traffic accidents in the city are a partner-economic problem and of public health. Concluding that to diminish its effect becomes necessary to improve the public politics, dedicating bigger attention to the system Man - Transit.

**Keywords:** Transit, Accidents, Development, Epidemic.

## **Introdução**

Todo processo de desenvolvimento regional traz consigo um aumento do sistema de transporte e em correspondência afeta a todas as pessoas diariamente.

Atualmente, o trânsito constitui-se num dos vilões do desenvolvimento regional pois os prejuízos causados à economia anualmente, em média, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2005), correspondem a cinco bilhões de reais, sem contar com as perdas de vidas e sequelas deixadas na sociedade.

Diante disso e da relevância do tema, o presente trabalho tem como objetivo apresentar o perfil dos acidentes de trânsito no município de Porto Velho, bem como seus principais impactos produzidos, visando à otimização de políticas públicas de desenvolvimento regional. Sabendo-se que, o acidente de trânsito tem especial relevância entre as externalidades negativas produzidas, não somente pelos custos econômicos provocados, mas, sobretudo, pela dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputada às vítimas, seus familiares e à sociedade como um todo.

Portanto, do ponto de vista social e político, esta pesquisa aponta possíveis alternativas de solução para minimizar os elevados índices de mortes, de traumas psicológicos, de deficiências físicas e de tantas outras seqüelas causadas principalmente, pelo comportamento irresponsável e negligente dos indivíduos no trânsito e reafirmar o papel de contribuição dos órgãos de trânsito para o exercício pleno da cidadania, através de gestões públicas coerentes, que afetam diretamente o desenvolvimento regional.

Como contribuição científica este trabalho permitirá um enriquecimento do conhecimento teórico-técnico em relação ao trânsito, como espaço determinante à elaboração de políticas públicas e instrumentação de um sistema de tarefas que permitam um repensar sobre os comportamentos dos indivíduos, visando assim, desenvolver uma cultura de gestão sustentável, estratégica e empreendedora na condução dos desafios do desenvolvimento regional.

### **1. O contexto trânsito x acidentes de trânsito**

No Brasil o fenômeno automóvel encontrou planos urbanísticos e ações públicas inadequados ao seu uso, principalmente nos grandes centros populacionais, vias com precária manutenção e despreparo dos usuários que não estavam preparados para utilização conveniente do veículo.

Tais fatores, aliados a uma legislação carente de atualização, à precariedade de formação e seleção de condutores, ao despreparo dos organismos públicos, à carência de recursos e ao desconhecimento real da gravidade da matéria, trouxeram sérios reflexos ao trânsito colocando o nosso País em destaque nos acidentes automobilísticos, com perdas incalculáveis e danos irreparáveis. E assim, os acidentes de trânsito vêm se tornando uma moderna epidemia que vem trazendo sérios prejuízos às populações urbanas de todo o Brasil. Considerando epidemia como um grande e repentino aumento do número de casos onde as relações entre saúde e sociedade aparecem com maior clareza e as desigualdades sociais e econômicas se torna mais evidente.

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2003), elevados custos econômicos são identificados no que diz respeito à ocorrência dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas: cerca de R\$ 5,3 bilhões ao ano (US\$ 2,4 bilhões, em valores de março de 2006), considerando despesas materiais, médico-hospitalares, perdas de dias de trabalho, aposentadorias precoces e custos policiais e judiciários.

O trânsito brasileiro corresponde a uma guerra do Vietnã a cada dois anos (50 mil mortos), ou à queda de um Boeing a cada dois dias. É como se aquela tragédia do Folker que caiu em São Paulo acontecesse de três a quatro vezes por semana. (DENATRAN, 2001, p. 23).

Questões como estas contribuem para o problema do crescimento das cidades e, conseqüentemente, aumentam a demanda por transportes e as deseconomias urbanas descritas, em particular, através dos acidentes de trânsito como uma nova epidemia urbana.

### **1.1 Acidentes de trânsito e desenvolvimento: um esforço de análise no Brasil**

O crescente aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento. Além da poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percurso, e os engarrafamentos, são responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano, assim os acidentes de trânsito, variam de acordo com o nível de desenvolvimento econômico-social de cada país.

Entretanto, todo processo de desenvolvimento traz consigo um aumento do sistema de transporte e em correspondência do sistema de trânsito que fazem parte de todas as atividades da sociedade, afetando a todas as pessoas diariamente. E assim, atualmente, o trânsito constitui-se num dos vilões do desenvolvimento humano e econômico, pois os prejuízos causados a economia anualmente, em média, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2005), correspondem a cinco bilhões de reais, sem contar com as perdas de vidas e sequelas deixadas na sociedade.

Dados do (DENATRAN, 2005) mostram que, dentre todas as regiões brasileiras, Norte e Sudeste apresentaram as maiores taxas de crescimento para os acidentes de trânsito com vítimas.

Uma das razões deste crescimento seria o aumento das atividades econômicas – ocorrido nos últimos anos, criando um mercado consumidor em potencial e a ausência de um sistema de transporte público eficiente contribuindo para a aquisição de meio de transporte motorizado individual.

Como indutor deste crescimento, a malha viária nacional, que faz a ligação entre essas regiões é apontada como a responsável pela geração de um fluxo populacional flutuante contribuindo para o rápido crescimento dessas áreas, na sua maioria, sem um planejamento. Como resultado, um enorme déficit de equipamentos e de serviços públicos, tais como transporte e habitação, foi gerado e, conseqüentemente, o número de veículos acarretou aumento expressivo do número de passageiros/km, sobretudo no transporte rodoviário entre 1986 e 1996 (GEIPOT, 1997).

Os fatores determinantes desta nova conjuntura regional seriam a política estatal nacional para a região, a infra-estrutura de transporte e o sistema de comunicação que contribuíram para intensificar o fluxo migratório e o caráter de dependência da economia local ao capitalismo internacional (MENEZES, 2000).

Os acidentes com os diversos tipos de veículos e meios de transporte constituem, atualmente, um grave problema de saúde pública de abrangência mundial. A relevância da questão se dá em virtude da sua grande magnitude e transcendência e o forte impacto na morbidade e na mortalidade da população. Estudos da Organização Mundial de Saúde estimam que, no ano de 2020, os acidentes de trânsito representarão à segunda causa de morte prematura no mundo. Sendo que os setores mais afetados serão aqueles mais pobres e vulneráveis da população como uma epidemia.

Estudos do IPEA (2003) indicam um custo social decorrente dos acidentes de trânsito da ordem de R\$ 5,3 bilhões anuais, considerados apenas os aglomerados urbanos. Estima-se que esse custo possa chegar a R\$ 10 bilhões anuais se considerar também os acidentes rodoviários. É importante ressaltar que parte significativa desses, ocorreu com trabalhadores durante o exercício de suas atividades, quando eles se encontram a serviço das empresas, seja através de vínculo direto ou indireto, ou como prestadores de serviços. Esses eventos caracterizam-se como acidentes de trabalho, apesar de não serem reconhecidos como tal.

Portanto, a segurança no trânsito é um problema atual, sério e mundial, mas absolutamente urgente no Brasil. A cada ano, mais de 33 mil pessoas são mortas e cerca de 400 mil tornam-se feridas ou inválidas em ocorrências de trânsito. Estes índices de fatalidade na circulação viária são bastante superiores às dos países desenvolvidos e representam uma das principais causas de morte prematura da população economicamente ativa.

Para reduzirem-se as ocorrências e programar-se a civilidade no trânsito, é preciso tratá-lo como uma questão multidisciplinar que envolve problemas sociais, econômicos, laborais e de saúde, onde a presença do estado de forma isolada e centralizadora não funciona.

De acordo com a PNT (2004, p.10), “a gestão do trânsito brasileiro é responsabilidade de um amplo conjunto de órgãos e entidades, devendo os mesmos estar em constante integração, dentro da gestão federativa, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito”.

Os municípios, de forma geral, necessitam estruturar-se e capacitar-se para planejar e controlar o desenvolvimento dos espaços urbanos. O crescimento, nessas áreas, ocorre em muitos casos sem controle, com regulamentações sobre o uso e ocupação do solo precário ou inexistente, guiado de acordo com as leis de mercado referentes ao valor da terra e aos níveis relativos de acessibilidade. As áreas periféricas das cidades são, freqüentemente, ocupadas por população de baixa renda e nelas são, em geral, deficientes os serviços públicos como educação, saúde e transporte coletivo, além de existirem problemas ambientais relativos à erosão do solo, esgotamento sanitário e outros.

É preciso considerar também que a população do País poderá crescer de 169 milhões de pessoas em 2000, para cerca de 200 milhões no ano de 2010, sendo que cerca de 165 milhões (83%) deverão morar em áreas

urbanas. Com isto, poderemos ter mais 28 milhões de habitantes nas áreas urbanas e mais 10 milhões de veículos até 2010. (GRASSI, 2006, p. 08).

O trânsito como hoje é vivenciado, se configura como um dos adventos da modernidade e é uma das atividades nas quais os riscos são permanentes.

## **2. Procedimentos metodológicos**

A natureza desta pesquisa é aplicada, com a forma de abordagem descritiva e qualitativa, sustentada por pesquisa de campo, fundamentada no método indutivo.

A investigação foi realizada através de consulta bibliográfica e documental, buscando uma leitura analítica da realidade, objetivando obter a maior quantidade possível de informações, para não haver distorções dos fatos, ou pré-julgamentos, analisando, re-avaliando e refletindo sobre todo o material coletado, a fim de obter o perfil real do contexto/objeto estudado.

Foi georreferenciada a área urbana do município de Porto Velho: estabelecendo os pontos negros da cidade em termos de acidentes de trânsito, bem como os dos principais bairros que incidem um maior número de acidentes. Traduzindo assim, os endereços associados aos eventos em coordenadas geográficas a partir de uma lista de bairros apresentados pelo projeto SIPAM (Sistema de Proteção da Amazônia) e Correios através do código de endereçamento postal/ 2008 e usado como dado de entrada para gerar figuras com as coordenadas correspondentes / arquivo gráfico com a indicação destes eventos de forma georreferenciada, num formato compatível com os principais softwares de geoprocessamento (Gismaps Viewer Workspace, versão 1.3, 2008 e o SPSS Maps 15.0 for Windows, 2006).

### **2.1 Definição da população alvo e do plano amostral**

O alvo do estudo foram os acidentes de trânsito acontecidos durante o ano de 2007, nas vias públicas e urbanas de Porto Velho. Assim, a pesquisa considerando os acidentes, a partir de um levantamento de dados em Órgãos de controle como o DENATRAN, DETRAN-RO, SEMTRAN, MINISTÉRIO PÚBLICO, SIPAM, POLÍCIA MLITAR e SECRETARIA DE SAÚDE E HOSPITAIS e etc.

A determinação do tamanho da amostra para a aplicação dos questionários foi definida, considerando um nível de confiança de 95%, uma margem de erro de 5% (SMAILES; MCGRANE, 2000, p.175) e a máxima variabilidade possível ( $p=q= 0,5$ ), por não existirem antecedentes no município de Porto Velho sobre este tipo de pesquisa e para garantir a representatividade da amostra selecionada.

Com estas considerações, calculou-se o tamanho da amostra e seus correspondentes estratos usando a fórmula (SILVA, 1997, p. 135):

$$n = \frac{Z^2 p q N}{(N-1)E^2 + Z^2 p q}$$

onde:

n = tamanho da amostra,

Z = valor correspondente ao nível de significância  $\alpha$  na distribuição normal padrão,

p = variabilidade positiva,

q = variabilidade negativa,

N = tamanho da população,

E = precisão ou erro.

O tamanho da amostra aleatória, determinada pelas considerações anteriores foi de 383 veículos, distribuídos proporcionalmente segundo os extratos da frota veicular.

Para a seleção dos veículos da amostra e aplicação dos questionários foi utilizada uma técnica de amostragem casual mediante a realização de Blitz Educativas em conjunto com o DETRAN/RO através da Coordenação de Educação de Trânsito, PM/RO através da Companhia Independente de Trânsito e 10 (dez) acadêmicos do 6º período do Curso de Pedagogia da UNIRON.

A aplicação conjunta ocorreu no mês de Novembro/2007 em 05 (cinco) pontos da cidade, considerando abranger todas as zonas da cidade e levando em conta a densidade de tráfego em cada zona, das quais, foram considerados pontos negros de acidentes de trânsito, de acordo relatório anual de pontos negros/Porto Velho/2006.

### 3. Análise e discussão dos resultados

Os acidentes de trânsito são uma das principais causas de óbito em Porto Velho, representando um grave problema de saúde pública, não só pelas perdas de vida e pelas seqüelas resultantes, mas também, pelos seus custos diretos e indiretos, que causam um importante ônus para a sociedade.

A violência no trânsito é causada pela ação multifatorial de elementos culturais, econômicos e políticos, de difícil solução; por isso, o número de mortes por acidentes de trânsito vem crescendo muito nas últimas décadas principalmente no município de Porto Velho, mais do que em outras capitais com maior número de população e de maior frota veicular.

Porto Velho é a maior cidade do Estado de Rondônia, com uma população estimada de 371.791 habitantes e com área da unidade territorial de 34.082 (Km) segundo a contagem do IBGE realizada em Abril/2007, 95% desta população concentra-se na área urbana do Município.

Segundo dados da Rede Nacional de Estatísticas de Trânsito (RENAEST, 2008), o Município, até dezembro de 2007, apresentava uma frota veicular de 117.790. Isto equivale a um índice de 320 veículos por mil habitantes, ou seja, um veículo motorizado para, aproximadamente três habitantes (ou 0,32 veículos x habitante), valor próximo ao observado em países industrializados.

**Quadro 1:** Comparativo do índice de automóveis por habitante/2007

	Habitantes	Automóveis	Automóveis/Habitante
Brasil	180.372.042	24.069.000	0,13
São Paulo (capital)	10.886.518	2.366.634	0,22
Rondônia	1.453.756	307.386	0,21
Porto Velho	369.345	117.790	0,32

Porto Velho tem um índice de veículo por pessoa considerado altíssimo e superior até a cidade de São Paulo, o que nos vem a suscitar que novas políticas públicas de impacto social e econômico devem ser pensadas urgentemente de forma que o município não venha a sofrer os impactos negativos que a cidade de São Paulo já vem sofrendo a anos, em relação à falta de estrutura viária e comportamental dos sujeitos envolvidos no trânsito.

Em relação ao indicador Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP), os acidentes de trânsito aparecem como principal causa de morte, apresentando mais do que o dobro de anos em relação à segunda causa (homicídios), refletindo a importância dessa causa na mortalidade de jovens. Todos estes dados reforçam a importância dos acidentes de trânsito na mortalidade prematura em Porto Velho, como

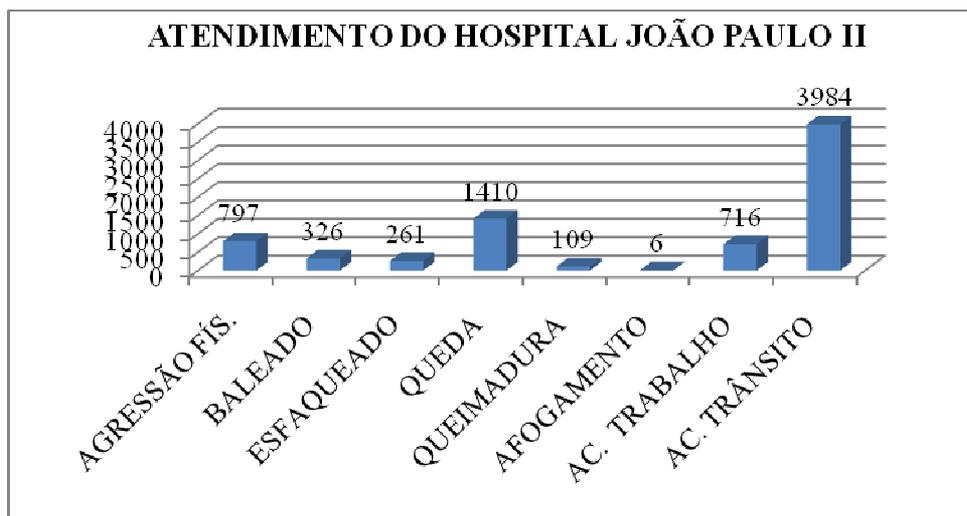
acontece em outros Estados, e confirmam a necessidade urgente de estratégias intersetoriais e multidisciplinares de controle.

### 3.1 Perfil sócio-econômico dos acidentes de trânsito em Porto Velho

As questões e os problemas de acidentes de trânsito no Brasil alcançam patamares epidemiológicos pelo índice de mortos e feridos; chegando a matar mais que uma guerra civil em qualquer parte do mundo. Neste contexto o Estado de Rondônia, por sua vez, contribui com este quadro alarmante de degradação social. No ano de 2007 o trânsito de Rondônia ceifou a vida de 364 cidadãos brasileiros e deixaram feridos e/ou inválidos um montante de 11.509 pessoas. (RENAEST, 2008, p. 02).

Os acidentes de trânsito ocorridos no município de Porto Velho em 2007 chegaram ao patamar de 108 vítimas fatais, ou seja, quase três vezes mais do total de vítimas fatais do Estado de Rondônia, totalizando um índice de mortalidade de 9,17.

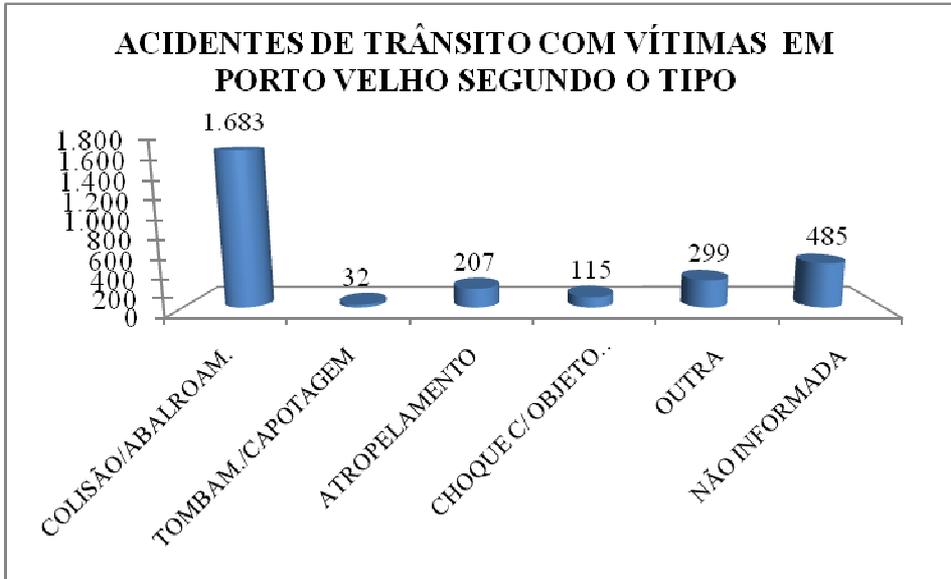
**Gráfico 1:** Atendimento do Hospital João Paulo II



O Gráfico 1 nos mostra que a violência é um problema de grande preocupação para o município e que os acidentes de trânsito são a principal causa que deve ser controladas através de políticas

públicas consistentes e apropriadas à realidade do município portovelhense.

**Gráfico 2:** Acidentes com vítimas segundo o tipo



O tipo de acidente de trânsito em Porto Velho com maior incidência é o de colisão / abalroamento, onde com 1863 casos em 2007, retrata a violência no trânsito, por negligência, imperícia e imprudência do condutor do veículo automotor. A figura também nos mostra outro fato comum nas estatísticas de trânsito, que são os dados que não são informados e ou não registrados corretamente pelas autoridades de trânsito de nosso município, que aqui figura com a segunda maior incidência, prejudicando futuras tomadas de decisões.

Em Porto Velho, no ano de 2007, constata-se que as causas externas aparecem como responsáveis pelo maior número de APVP, o que quer dizer que a população de Porto Velho tem, portanto, maior risco de perder anos potenciais de vida por causas externas.

O significado da morte prematura vista através dos dados de mortalidade aqui apresentados, com destaque às causas violentas, pode ser mais bem compreendido na fala de (PEIXOTO e SOUZA, 1999, p.18):

A mortalidade prematura é entendida como a expressão do valor social da morte, pois, quando a morte ocorre numa etapa em que a vida é potencialmente produtiva, não afeta somente o indivíduo e o grupo que convive diretamente com ele, mas a coletividade como um todo, que é privada de seu potencial econômico, intelectual e do vir a ser do sujeito na sociedade.

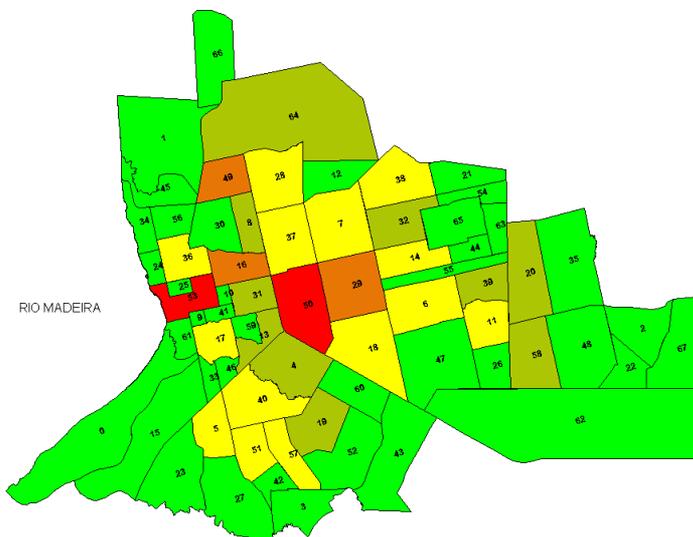
As estatísticas de trânsito em Porto Velho têm por referência as mortes registradas nos boletins de ocorrência acontecidas no local do evento ou durante o transporte da vítima, não computando nestas estatísticas os óbitos ocorridos posteriormente.

Das principais infrações registradas pelo MP/RO em Porto Velho, 29/% são provenientes de acidentes de trânsito relacionados a condutores que dirigem sem habilitação, seguido dos condutores que dirigem alcoolizados.

Assim, na figura de 1 a 3 serão apresentado mapas da zona urbana de Porto Velho com dados georreferenciados que associam informações a banco de dados e possibilitam o manuseio e o relacionamento da variável: pontos negros a bairros que evidenciam um maior número de acidentes de trânsito no município de Porto Velho. Estes aplicativos tornam-se uma ferramenta com grande potencial de aplicabilidade para planejamentos e mapeamentos em geral, permitindo atualização em qualquer época, saída analógicas e armazenamento em meio magnético.

**Figura 1:** Classificação dos Bairros por ocorrências de crimes de trânsito

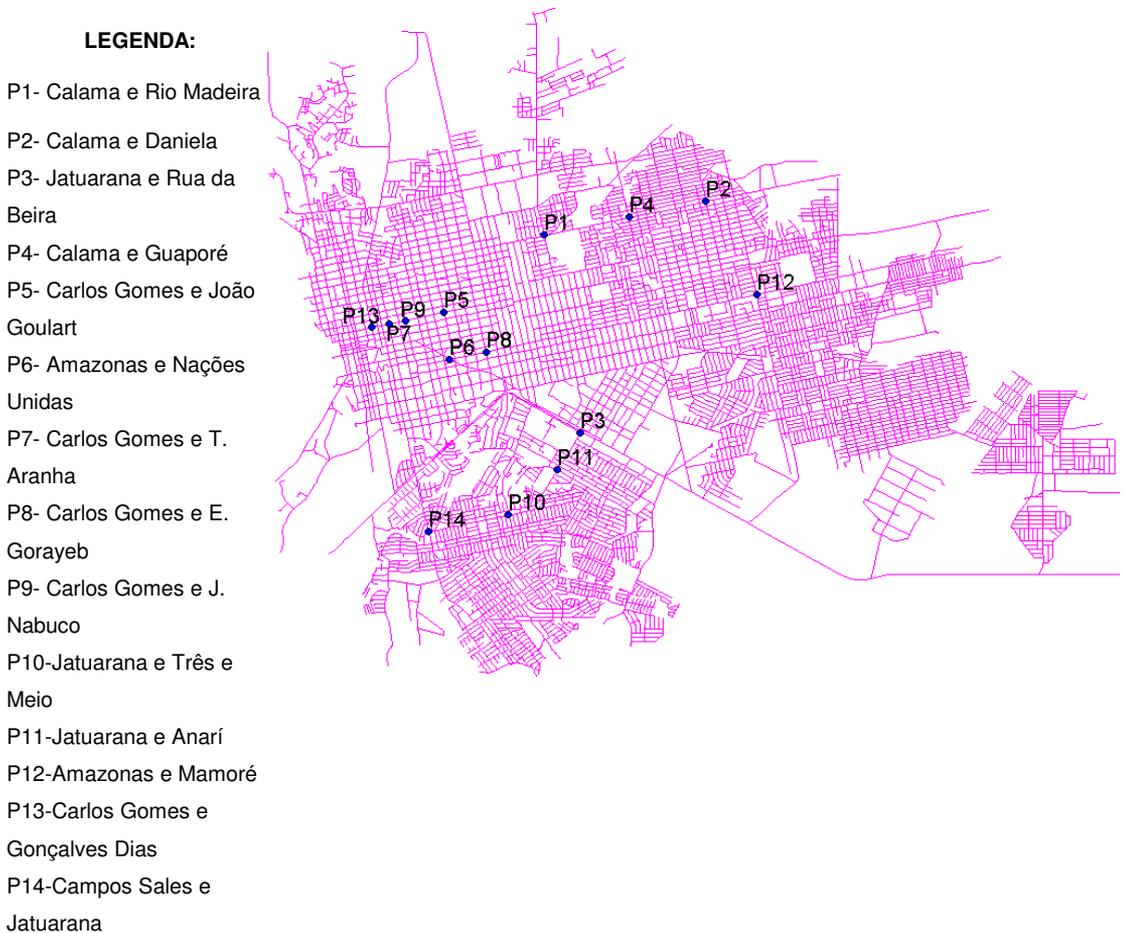
- |                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| 0 – TRIÂNGULO                 | 54 – TEIXEIRÃO                |
| 1 – NACIONAL                  | 55 – TIRADENTES               |
| 2 – ULISSES GUIM.             | 56 – PEDRINHAS                |
| 3 – CIDADE NOVA               | 57 – CALADINHO                |
| 4 – FLORESTA                  | 58 – SÃO FRANCISCO            |
| 5 – ELETRONORTE               | 59 – MATO GROSSO              |
| 6 – LAGOINHA                  | 60 – ELDORADO                 |
| 7 – FLODOALDO PINTO           | 61 – BAIXA UNIÃO              |
| 8 – LIBERDADE                 | 62 – CIDADE JARDIM            |
| 9 – MOCAMBO                   | 63 – PANTANAL                 |
| 10 – KM-1                     | 64 – NOVA ESPERANÇA           |
| 11 – JK                       | 65 – ESPERANÇA DA COMUNIDADE  |
| 12 – RIO MADEIRA              | 66 – AREA MILITAR E AEROPORTO |
| 13 – ROQUE                    | 67 – RONALDO ARAGÃO           |
| 14 – CUNIÃ                    |                               |
| 15 – MILITAR                  |                               |
| 16 – SÃO CRISTOVÃO            |                               |
| 17 – AREAL                    |                               |
| 18 – LAGOA                    |                               |
| 19 – COHAB                    |                               |
| 20 – SOCIALISTA               |                               |
| 21 – PLANALTO                 |                               |
| 22 – MARGOS FREIRE            |                               |
| 23 – AREIA BRANCA             |                               |
| 24 – ARIGOLÂNDIA              |                               |
| 25 – CAIARÍ                   |                               |
| 26 – CASCALHEIRA              |                               |
| 27 – NOVO HORIZONTE           |                               |
| 28 – INDUSTRIAL               |                               |
| 29 – AGENOR DE CARVALHO       |                               |
| 30 – SÃO JOÃO BOSCO           |                               |
| 31 – NOSSA SENHORA DAS GRAÇAS |                               |
| 32 – IGARAPÉ                  |                               |
| 33 – TUPI                     |                               |
| 34 – PANAIR                   |                               |
| 35 – JARDIM SANTANA           |                               |
| 36 – OLARIA                   |                               |
| 37 – EMBRATEL                 |                               |
| 38 – APONIÃ                   |                               |
| 39 – TANCREDO NEVES           |                               |
| 40 – NOVA FLORESTA            |                               |
| 41 – SANTA BÁRBARA            |                               |
| 42 – CIDADE DO LOBO           |                               |
| 43 – AERoclUBE                |                               |
| 44 – ESCOLA DE POLÍCIA        |                               |
| 45 – SÃO SEBASTIÃO            |                               |
| 46 – TUCUMANZAL               |                               |
| 47 – TRÊS MARIAS              |                               |
| 48 – MARIANA                  |                               |
| 49 – COSTA E SILVA            |                               |
| 50 – NOVA PORTO VELHO         |                               |
| 51 – CONCEIÇÃO                |                               |
| 52 – CASTANHEIRA              |                               |
| 53 – CENTRO                   |                               |



Mais de 40 acidentes ■ De 31 a 40 acidentes ■ De 21 a 30 acidentes ■  
 De 11 a 20 acidentes ■ Até 10 acidentes ■

**Figura 2: Pontos negros da cidade de Porto Velho**

**Figura 3: Cruzamentos da cidade de PVH com maior número de acidentes em 2007 segundo dados do RENAEST-RO**



O mapa da figura 1 mostra que os bairros com maior índice de acidentes de trânsito por ordem decrescente são: Centro, Nova Porto Velho, Costa e Silva, Agenor de Carvalho e São Cristovão. Estes bairros precisam de medidas mitigadoras para a redução do número de acidentes e de mortes que afetam diretamente o bem estar da população portovelhense. A figura 02 apresenta as ruas mais perigosas da zona urbana do município (pontos negros), observando-se que a maioria delas atravessa os bairros críticos. Conseqüentemente, na

figura 3 estão relacionados os cruzamentos com maior número de acidentes, destacando-se as ruas Carlos Gomes e Calama como as mais perigosas. Tais medidas devem partir de toda a sociedade e mais especificamente dos órgãos públicos de trânsito e para isso, é necessário que se busque constantemente acompanhar a evolução do fluxo de trânsito e suas conseqüências para a sociedade, através de pesquisas específicas que delineiem os acontecimentos no trânsito de forma real e constante.

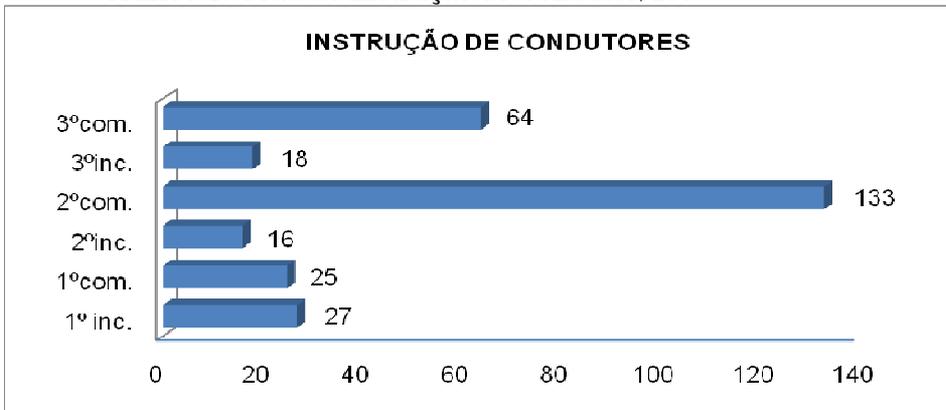
### 3.2 Delineamento dos condutores e das vítimas trânsito

A pesquisa revelou que a mortalidade por acidentes de trânsito é superior na população masculina (acima de quatro vezes mais em relação à população feminina), o que revela estarem os homens mais expostos a este evento. Geralmente, os óbitos ocorrem no adulto-jovem, fato que evidencia uma grande perda na população economicamente ativa, população esta extremamente importante para o crescimento de uma nação. Esta situação se agrava ao se pensar no problema conseqüente às perdas decorrentes das seqüelas e incapacidades daqueles que não chegaram ao óbito.

**Gráfico 3:** Experiência na condução de veículos/2007



Os resultados mostram que a maior proporção de condutores tem até 16 ou mais anos de habilitação. A maior concentração de condutores de moto e de carro, com pouco tempo de habilitação, envolvidos em acidentes com vítimas, podem estar associada ao número expressivo de condutores jovens verificado no presente estudo, assim como à maior freqüência dessas categorias de condutores.

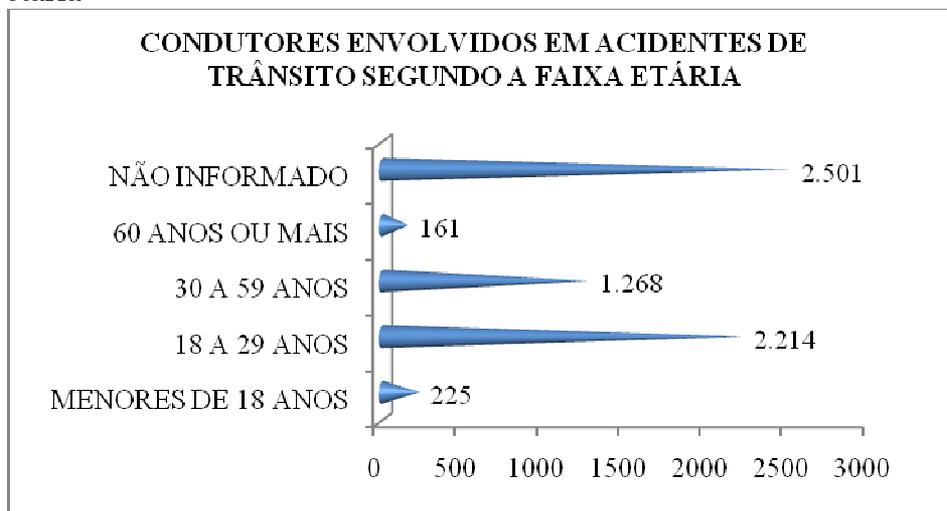
**Gráfico 4: Grau de Instrução do Condutor/2007**

Os dados nos mostram que os condutores do município de Porto Velho em sua maioria possuem ensino médio completo, vindo na seqüência com os de ensino superior completo o que demonstra que a clientela condutora de Porto Velho é bem escolarizada. Mas infelizmente neste caso as estatísticas comprovam que escolarização não significa ser bom condutor, pois para um condutor ser considerado bom condutor é necessário o desenvolvimento de outros fatores de formação integral do indivíduo, como consciência social e coletiva, respeito ao próximo entre outros.

As características dos condutores foram analisadas segundo as variáveis: tipo, faixa etária, gênero, escolaridade, tempo de habilitação, tempo de uso do veículo e número de condutores envolvidos. Para esta análise foram considerados todos os condutores envolvidos nos acidentes com vítimas ocorridas no município de Porto Velho em 2007.

O condutor de veículo automotor com 75% de incidência é sem dúvida alguma o maior responsável pelos acidentes de trânsito que vem a cada dia vitimando pessoas inocentes e deixando seqüelas diversas na sociedade. Portanto é de urgência que políticas públicas de impacto sejam implantadas a fim de que esse condutor possa ser um cidadão consciente dos seus direitos e deveres para com a sua comunidade.

**Gráfico 5:** Condutores de veículos envolvidos em acidentes / faixa etária



As categorias dos condutores de Porto Velho em relação à faixa etária onde se observa maior incidência em acidentes de trânsito estão concentradas na faixa etária dos 18 aos 29 anos e, portanto, os órgãos públicos de trânsito devem criar políticas específicas para esta faixa etária, considerando ser esta população muito jovem e economicamente produtiva, afetando diretamente e indiretamente no desenvolvimento da região.

Outro fato a ser analisado é que normalmente nas estatísticas de trânsito os dados não informados são muito alto o que às vezes pode camuflar os dados reais, onde o número de dados não informado foram superiores aos de maior incidência de acidentes. Esses resultados apresentados revelam, portanto, um comportamento bastante heterogêneo quanto ao risco de acidentes de trânsito entre as vítimas em relação à categoria e à faixa etária. Reforçam ainda a necessidade de que as ações que visem à redução dos acidentes de trânsito atendam às especificidades de cada categoria e grupo etário.

### 3.3 Custos dos acidentes de trânsito em Porto Velho

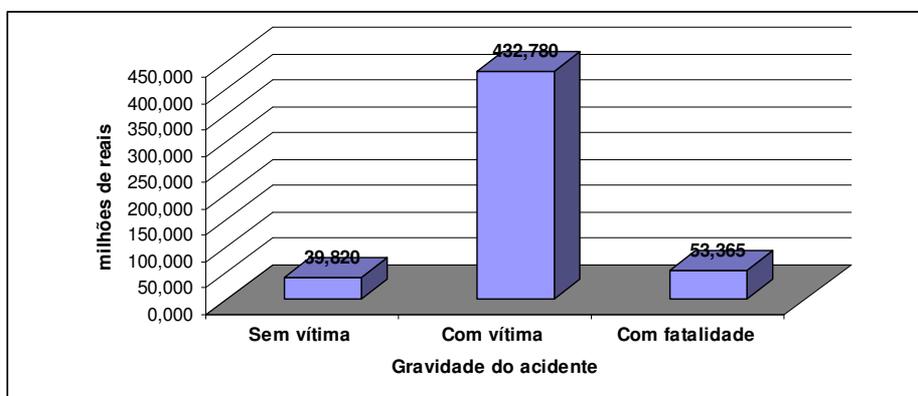
Na área urbana do município de Porto Velho, no ano de 2007, ocorreu uma média de aproximadamente sete acidentes por dia,

envolvendo vítimas fatais e ou não fatais, sem contar com os acidentes nos quais não houve vítimas.

Deste total de acidente com vítima o custo total médio diário para o município ficou em torno de R\$ 1.440.000,00.

As estimativas mostram que, nos acidentes classificados como sem vítimas, o custo médio padrão foi de R\$18.301,71 por acidente, em valores de dezembro de 2007. Os acidentes com vítima e os acidentes com fatalidade tiveram um custo médio padrão por acidente, respectivamente, 5 vezes e 25 vezes maior que aquele, aproximadamente.

**Gráfico 6:** Custos totais dos acidentes por gravidade, Porto Velho / 2007



O município de Porto Velho, em média estimada no ano de 2007 retirou de seus cofres públicos o montante equivalente a R\$ 525.964.741,79 decorrentes dos custos com acidentes de trânsito, ou seja, deixou de investir em ações sociais mais importantes como saúde, educação e segurança, para suprir custos que praticamente poderiam ser evitáveis.

Esse montante dos custos dos acidentes de trânsito equivale a quase, se comparado com o último valor do PIB do município publicado pelo IBGE, correspondente ao ano de 2005, R\$3.656.512.000,00 (IBGE, 2005), que representa um 14,4%, valor que, se fosse investido, por exemplo, na construção de casas populares, beneficiaria a cerca de 17.532 famílias, tomando como exemplo o valor aproximado de R\$30.000,00, de uma casa popular.

A administração pública deve estar ciente de que a qualidade de vida de sua população deve passar quase que obrigatoriamente por

ações sociais que mexam com os principais indicadores de desenvolvimento humano, especialmente a educação, moradia e segurança, saúde, itens de relevância no processo de inclusão social.

### **3.4 Formulações de possíveis políticas públicas**

A promoção e a expansão da cidadania, a inclusão social, a redução das desigualdades sociais, o fortalecimento da democracia e a valorização da vida, grandes objetivos da política pública, somente serão alcançados com a implementação de políticas públicas de qualidade em todos os setores que afetam a sociedade brasileira, dentre os quais o trânsito, ainda um dos mais violentos.

E assim, apresentamos algumas formulações de possíveis políticas públicas:

- a- Ações específicas com vista à redução de acidentes envolvendo pedestres, ciclistas e motociclistas devem ser priorizadas em Porto Velho, por representarem uma parcela importante de vítimas;
- b- A educação para o trânsito deve ultrapassar a mera transmissão de informações, tendo como foco o ser humano, trabalhando a possibilidade de mudança de valores, comportamentos e atitudes. Não se limitar a eventos esporádicos e não permitir ações descoordenadas; Pressupõe um processo de aprendizagem continuada e deve utilizar metodologias diversas para atingir diferentes faixas etárias e clientela diferenciada.
- c- Envolvimento da mídia como instrumento importante no auxílio à redução dos acidentes de trânsito, considerado fator importante para modificar o comportamento das pessoas;
- d- Ações articuladas com os diversos setores e segmentos da sociedade sobre (as vítimas, os acidentes e os condutores), mostrando as múltiplas dimensões que esses eventos possuem para a sociedade;
- e- Contínua exploração e análise estatística, com vistas à identificação e monitoramento permanente dos fatores condicionantes de acidentes graves e à avaliação dos resultados efetivos das ações para redução deles;
- f- Melhor capacitação das polícias para a classificação correta dos tipos de acidentes, bem como a capacitação dos organismos que coletam e tratam os dados de acidentes é fundamental para o êxito dessas ações focalizadas, assim

como o uso de avaliação do “antes e depois” da implantação das respectivas ações;

- g- Fomentar pesquisas na área, de modo a se estabelecer políticas embasadas em evidências e aproximação com a realidade. Conhecendo a magnitude do problema, será possível coordenar políticas públicas de um modo mais integrado;
- h- Acompanhar a evolução do fluxo de trânsito e suas conseqüências para a sociedade, delineando os acontecimentos no trânsito de forma real e constante.

## Conclusões

A reorganização das cidades e dos espaços usufruídos por toda a sociedade é passo básico no direcionamento de melhorias que atendam à qualidade de vida (segurança, saúde e educação). Os graves problemas encontrados no trânsito urbano e regional do país e em Porto Velho (acidentes, impunidade, ineficiência, desorganização do trânsito, deficiência geral da fiscalização sobre as condições dos veículos e sobre o comportamento dos usuários, impunidade dos infratores, acessibilidade e mobilidade) devem desencadear a busca por soluções de êxito propostas por entidades competentes e multidisciplinares para essa temática.

E assim, na análise descritiva do presente estudo, merecem destaque alguns aspectos relevantes dos acidentes com vítimas, que comprometem a população de jovens em idade produtiva, principalmente do sexo masculino.

Com relação aos condutores envolvidos em acidentes com vítimas, o resultado chama a atenção, principalmente quanto à idade dessas vítimas, com concentração maior no jovem-adulto. Ainda entre os condutores foram encontrados condutores menores de idade, condutores sem carteira de habilitação e predomínio de condutores com período pequeno de habilitação. Por este perfil, constata-se a necessidade de estabelecer ações educativas direcionadas principalmente a essa parcela da população: condutores jovens do sexo masculino.

Nos resultados apresentados e das considerações do presente estudo, esteve sempre presente a necessidade de propor medidas de ação para a prevenção e redução da Morbimortalidade por acidentes de trânsito. Entretanto, é importante ter claro que buscar soluções para os problemas de trânsito requer um olhar multi e interdisciplinar que

contemple não só intervenções técnicas, mas também dimensões de ordem política e sociocultural.

Outro aspecto importante constatado nesta pesquisa se relaciona à produção de informação em Porto Velho, onde a quantidade e qualidade dos sistemas oficiais de informações são fatores limitantes para o processamento de dados e o conhecimento dos agravos, por produzirem relatórios incompletos, imprecisos e às vezes desatualizados. Constatamos que a maioria dos órgãos públicos e instituições particulares não registram dados básicos essenciais sobre as vítimas de acidentes de trânsito.

Acredita-se também que o envolvimento da mídia desponta como instrumento importante no auxílio à redução dos acidentes de trânsito, considerado fator importante para modificar o comportamento das pessoas.

Finalmente, faz-se necessário salientar a importância de novos estudos, com períodos mais longos de observação, que possibilitem cálculos de indicadores para avaliar a influência do novo Código de Trânsito Brasileiro, a médio e longo prazo, no perfil dos acidentes e vítimas de trânsito em Porto Velho.

Portanto, o planejamento e o desenvolvimento de uma adequada política de trânsito no município de Porto Velho contribuirá para a sistematização do desenvolvimento regional sustentado, possibilitando a transformação da realidade a partir de investimentos na formação do ser humano, evitando perdas econômicas e de vidas.

## Referências

DENATRAN. **Anuário estatístico de acidentes de trânsito**. Brasília: Denatran, 2005. Disponível em: < [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br) >. Acesso em: 08 ago. 2006.

\_\_\_\_\_. **Política nacional de trânsito**. Brasília: Denatran/Contran/Ministério das Cidades, Brasília, 2004.

\_\_\_\_\_. < [www.mj.gov.br/denatran/pnt.htm](http://www.mj.gov.br/denatran/pnt.htm) > **Política nacional de trânsito**, Brasília, 2001.

GEIPOT. **Anuário estatístico dos transportes: Empresa brasileira de planejamento de transportes**. Brasília: Ministério Dos Transportes, 1997.

GRASSI, M. V. F. C. **Temporalidade e contemporaneidade**. 2006. / f. Monografia (Pós-graduação) - Curso de Especialização de Psicologia

do Trabalho, Departamento de Núcleo de Estudos em Desenvolvimento Humano, Univesidade Federal do Paraná, Curitiba, 2006.

SOFTWARE. **Gismaps Viewer Workspace**, versão 1.3, Desenvolvido por Gismaps Sistemas Ltda, Copyright, 2008.

SOFTWARE. **SPSS Maps 15.0** for Windows, 6 Sep. 2006.

IPEA. **Impactos sociais dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**. Brasília: IPEA, 2003.

MENEZES, M. L. P. **Tendências atuais das migrações internas no Brasil**. In: MINAYO, M. C. S. e SOUZA, E. R. (1999). É possível prevenir a violência? Revista Ciência e Saúde Coletiva, vol. 5 (1), 2000.

PEIXOTO, H. C. G., SOUZA, M. L. **O indicador anos potenciais de vida perdidos e ordenação das causas de morte em Santa Catarina, 1995**. Inf Epidemiol SUS, 8(1), 1999.

RENAEST, Rede nacional de estatística de trânsito. **Relatório anual de acidentes de trânsito/2007**. Coordenadoria Renaest, 2008.

SILVA, E. M. et alli. **Estatística: para os cursos de economia, administração, e ciências contábeis**. Vol. 2, 2 ed. São Paulo: Atlas, 1997.

SMAILES, J.; MCGRANE, A. **Estatística aplicada à administração com Excel**. Tradução Bazán Tecnologia e Lingüística Ltda. São Paulo: 2000.