

**A morte no trânsito nos municípios de pequeno porte no Brasil**

**Vera Viviane Schmidt (\*)**

Este ensaio compõe a avaliação do curso de Gestão da Mobilidade Urbana Realizado pela ANTP. O assunto aqui retratado é a letalidade por meios de transporte e a forma como está distribuída pelos municípios brasileiros. Considera-se o a relevância dos acidentes por porte dos municípios, destacando-se a alta letalidade nos municípios de pequeno e médio porte.

Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) indicam que os números da letalidade no trânsito são preocupantes, especialmente no Brasil. Os dados apontam que mais de um milhão de pessoas perde a vida, vitimadas por acidentes de trânsito<sup>1</sup>, todos os anos no mundo. E esta realidade é ainda mais brutal nos países em desenvolvimento. (CGDANT/DASIS/SVS/2010, Ministério da Saúde, 2010, p. 01).

Estudo da OMS (2008) denominado “Estado global de segurança nas estradas”<sup>2</sup> mostra o Brasil com uma média de 18,5 mortes por 100 mil habitantes, índice alto quando comparado a países como Uruguai (4,3 por 100 mil hab.), Alemanha (6.0 por 100 mil hab.), França (7.5 por 100 mil hab.) e Argentina (13 por 100 mil hab.). Informações do Datasus para 2010 apontam que a taxa de letalidade por acidentes de transporte no Brasil tem aumentado, atingindo, em 2010, 22,85 mortes a cada 100 mil habitantes em 2010.

O gráfico abaixo demonstra a letalidade por causas externas, segundo Grandes Grupos (CID 10). Observando o fenômeno da letalidade por acidentes de transportes como uma causa mortis dentre as demais, percebe-se a relevância que assume no cenário nacional, ficando apenas atrás do número de mortes por agressão.

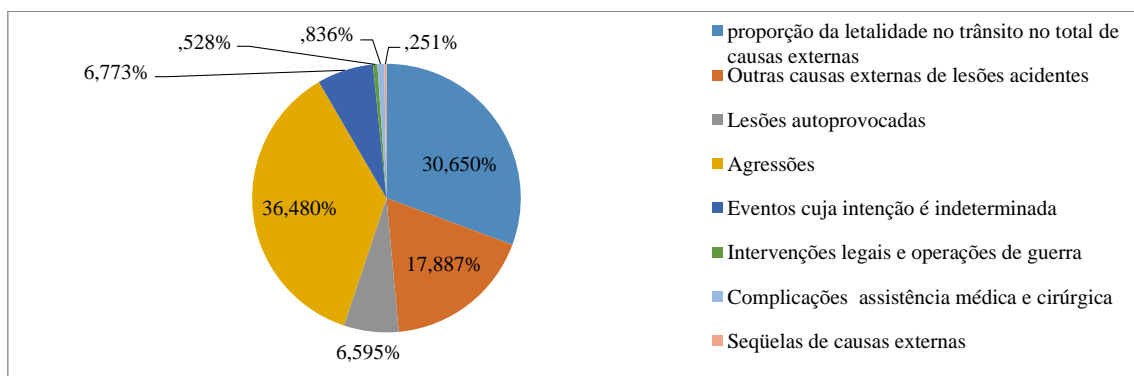
A pergunta que podemos fazer observando este gráfico é o que caberia ao setor público realizar para combater esta causa mortis?

---

<sup>1</sup> O termo acidente de trânsito, para este estudo, é utilizado em seu sentido amplo. A despeito da relevância do debate sobre a utilização do termo acidente para eventos em sua maioria evitáveis, os dados utilizados não permitem diferenciar os eventos letais nas vias entre acidentes e ações imprudentes, sejam estas dolosas ou culposas.

<sup>2</sup> Disponível em: <[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/06/110622\\_mapa\\_estradas.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2011/06/110622_mapa_estradas.shtml)>. Acesso em: out. 2012.

Gráfico 1 – Óbitos por causas externas, segundo Grandes Grupos (CID10): Brasil, 2010



Fonte: Datasus, 2010.

Quando observada a distribuição das competências em matéria de trânsito no Brasil, atesta-se que a atribuição de oferecer ações que garantam a segurança no trânsito é compartilhada entre União, Estados e Municípios. Segundo a Constituição Federal de 1988, é competência comum entre os entes federados “Estabelecer e implantar política de educação e segurança do trânsito” (art. 23, III), o que poderia em muito contribuir para a diminuição das mortes em nossas vias públicas.

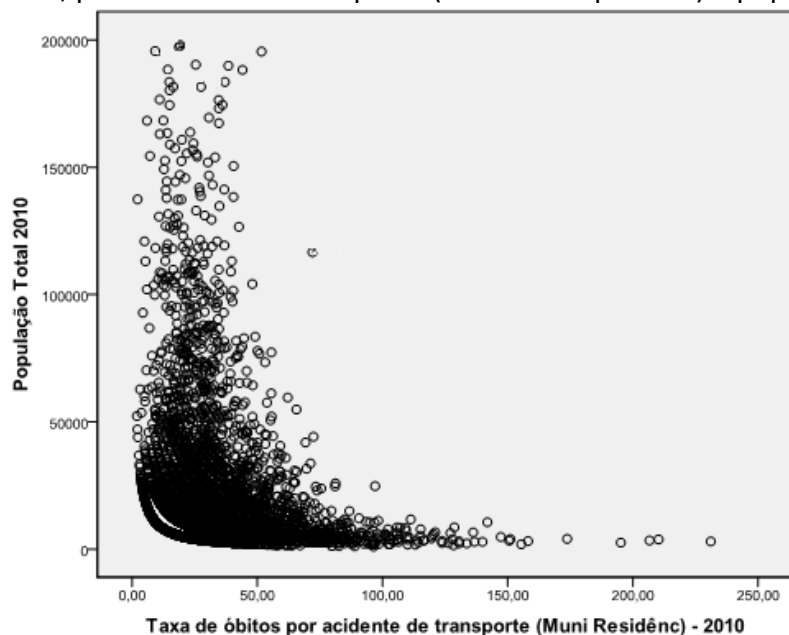
Com a CTB (1997), essa posição foi fortalecida e ganhou mais um elemento, a imputabilidade dos gestores públicos por ação ou omissão no setor (BRASIL, 1997, disposições preliminares, art. 1º, §§ 2 e 3). Observando-se o âmbito municipal, diferentemente do previsto para o desenvolvimento de planos diretores, o CTB não faz distinção entre as comunas brasileiras quanto ao cumprimento de suas competências em relação à Política Nacional de Trânsito (art. 1º, §§ 2º e no art. 3º do CTB). Contudo, desde o início da vigência no novo Código, em 1998, apenas 20% dos municípios aderiram à política,<sup>3</sup> notadamente aqueles detentores de maiores frotas:

Dada a constatação de que são os maiores municípios aqueles que ingressam no SNT, cabe saber se cabem políticas de trânsito também nos pequenos municípios brasileiros?

Para responder a esta pergunta, observemos a letalidade por acidente por meio de transportes e a variação do fenômeno nos municípios brasileiros conforme o porte populacional. A partir dos dados disponibilizados pelo DATASUS, foi examinada a correlação entre a letalidade no trânsito, medida a partir do número de óbitos por acidente de transporte, e o porte populacional dos municípios.

<sup>3</sup> As razões desta taxa de integração podem ser observadas no estudo SCHMIDT, 2013.

Gráfico 2 – Municípios de até 200 mil habitantes, segundo a relação entre taxa de óbito, por acidente de transporte (em 100 mil pessoas) e população Brasil,- 2010



**Fonte:** IBGE. Censo Demográfico 2010; Datasus. (2010). **Nota:** Excluído Fernando de Noronha e Distrito Federal.

A tabela abaixo permite observar a letalidade conforme o porte dos municípios detalhadamente por faixas populacionais.

**Distribuição de municípios abaixo e acima da taxa de óbitos (1) por acidente de transporte no Brasil, por faixa de população. Brasil – 2010**

Comparação com a taxa no Brasil	Faixa populacional					Total
	Até 5.000 hab.	De 5.001 a 20.000 hab.	De 20.001 a 100.000 hab.	De 100.001 a 500.000 hab.	Mais de 500.000 hab.	
<b>Total</b>	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Abaixo da taxa	50,8	48,4	46,5	52,7	78,4	48,9
Acima da taxa	49,2	51,6	53,5	47,3	21,6	51,1

**Fonte:** IBGE. Censo Demográfico 2010; Datasus (2010).

Taxa de óbitos por acidente de transporte no Brasil = 22, 85 por 100.000 habitantes.

A realidade apresentada é, em certo sentido, contra intuitiva, pois se esperaria que, dada à profusão de veículos e pessoas, as cidades maiores tivessem proporcionalmente mais acidentes fatais. Contudo, ao se analisar a relação entre as duas variáveis, nota-se que existem pequenos municípios com grandes taxas de óbitos



## ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

por acidentes de transporte e, ao mesmo tempo, observam-se pequenas taxas de óbitos em municípios dos mais diversos portes (pequenos, médios e grandes).

É possível observar que, entre os municípios de até 5.000 habitantes, quase metade apresenta uma taxa acima da média do Brasil, sendo que esta proporção chega a 51,6% dos municípios de 5.001 a 20.000 habitantes. Os principais problemas ocorrem nos municípios médios (de 20.001 a 100.000 habitantes), responsáveis pelas maiores taxas acima da média nacional (53,5%). Já os maiores municípios (com mais de 100.000 habitantes), dentre os quais as capitais brasileiras, figuram majoritariamente entre aqueles cuja taxa de mortalidade é menor do que a média Brasil.

Assim, considerando:

- a obrigatoriedade de atuação na educação para o trânsito prevista na Constituição;
- a determinação legal constante no CTB para a integração dos municípios ao SNT e a consequente assumpção de suas responsabilidades;
- os altos índices de mortalidade que ceifam vidas aos milhares todos os anos no Brasil

Pergunta-se: o que ainda impede os governos locais de atuarem de forma mais incisiva no patrocínio da mobilidade segura de seus cidadãos? Dentre os principais motivos poderíamos listar os custos informacionais, administrativos e legais da integração ao SNT, os custos operacionais da fiscalização no trânsito e das medidas educacionais destinadas à diminuição da letalidade. E, claro, os custos políticos da fiscalização dos eleitores. Quando menores os municípios, mais próximas as relações interpessoais, inclusive como os governantes, que preferem evitar a implementação de políticas pouco populares.

Como reverter esta situação? Como convencer o poder local de que é necessário cumprir suas atribuições legais e promover a segurança das vias públicas, independente de seu porte? A preocupante realidade brasileira tem demonstrado que deixar o poder público a sua própria lógica não surte os efeitos esperados pela população. Assim, a atuação compartilhada da cobrança de atitude via organizações sociais e via manifestação direta da população poderia ser um estímulo para que as prefeituras passassem a implementar localmente as medidas previstas em lei. Por outro lado, a cobrança da Justiça e do Ministério Público para que os governantes cumpram suas competências área de segurança viária, não é apenas útil, como uma obrigação.

Urge que as instituições públicas no Brasil observem suas competências nesta que já é uma das principais *causa mortis* e que todos os anos ceifa milhares de vidas em nosso país.

*(\*) Vera Viviane Schmidt é Cientista Política, com doutoramento na USP, foi vice-presidente do DETRAN/SP e atualmente trabalha na Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP*