

UMA ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NAS POLÍTICAS DE TRÂNSITO E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A REDUÇÃO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO

Carlos Eduardo Marinho Diniz¹
Daniel Macedo Tapajós²
Enilson Medeiros dos Santos³
Ermerson de Oliveira Capistrano⁴

Resumo

Nos últimos anos, os acidentes de trânsito configuram-se como uma das principais causas dos altos níveis de mortalidade no Brasil, principalmente entre homens e jovens. Os efeitos destes têm-se demonstrado desastrosos para a economia nacional. Nesse contexto, sabe-se que investimentos em políticas de trânsito são fontes diretas para a redução nos níveis de eventos dessa natureza. O Estado, por sua vez, exercendo sua função social, tem buscado atuar no sentido de elevar os seus dispêndios de forma planejada e eficaz nessa área. Nessa conjuntura, o presente trabalho busca elucidar para a sociedade as significativas perdas originadas pelos acidentes de trânsito, por meio de uma pesquisa qualitativa aplicada junto a um público formador de opinião. Com referência de pesquisas bibliográficas, periódicos e de dados disponíveis na Internet, buscou-se alcançar esse escopo.

Palavras-chave: *Acidentes; trânsito; investimentos.*

1 INTRODUÇÃO

Na atualidade, os problemas oriundos do trânsito não devem ser mais pensados apenas sob a ótica jurídica e/ou de engenharia. Deve-se pensar num setor de trânsito de forma global, envolvendo áreas correlatas, isto é, analisando-se áreas que envolvam os fenômenos sociais, o comportamento humano, a questão das políticas públicas, educação, dentre outras.

¹ Docente da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do Rio Grande do Norte.

² Discente da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do Rio Grande do Norte.

³ Docente da Universidade Federal do Rio Grande do Norte

⁴ Administrador graduado pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Com o expressivo número de acidentes de trânsito ocorridos no Brasil nos últimos anos, a sociedade civil, que hoje tende a atuar de forma pró-ativa em relação ao desenvolvimento do país, cobra do Estado uma postura de resgate à Cidadania. Ou seja, cobra também mais esforços da Administração Pública no que tange ao estabelecimento de uma política de trânsito mais eficiente, eficaz e efetiva, objetivando maior qualidade de vida e segurança neste.

Investir em infra-estrutura é, aparentemente, a saída mais fácil e, sem dúvida, de extrema relevância. Todavia, antes disso deve-se procurar analisar e compreender o homem, ou seja, o comportamento humano na sua essência como sujeito do processo e, em muitos casos, agente de verdadeiros homicídios no trânsito. Cumpre ressaltar a necessidade de investimentos em educação como forma de estabelecer e fomentar uma cultura de tráfego na qual os seres sejam tratados como seres vivos.

A concepção do princípio de valorização ao próximo está no cerne da idéia de Cidadania expressa neste trabalho. Os comportamentos individuais estão limitados ao bem-estar da coletividade, do próximo. Referente ao trânsito, há um vislumbre dessa cultura, visto que as pessoas estão percebendo os grandes males advindos do comportamento egoístico em que se ignora a existência do outro no ambiente em que estão inseridas. Está surgindo, gradativamente, a consciência de que algo deve ser feito para que esta arena pela qual se tornaram as vias públicas não sejam mais vistas desta forma. E mais: Os homens começam a entender que os acidentes de trânsito têm menos de “acidentais”, no sentido de que acontecem por acaso, diferente do que se imagina, ou seja, sempre há uma causa específica para que o sinistro venha a ocorrer e dentre as causas mais comuns o fator da culpabilidade do homem é o que se destaca.

Quando se trata de acidentes de trânsito, pensam-se logo em dois aspectos: os graves ferimentos e mortes (vítimas não fatais e fatais) e os prejuízos financeiros (danos materiais). Com relação à morte, é importante entender que o medo da morte existe na sociedade desde a idéia de vida, muito antes da revolução industrial que trouxe consigo o automóvel, e que este é um tema não muito discutido, ou pelo menos como deve ser, mas que deve ser explorado, a fim de se realizar melhores programas de combate a acidentes e mortes no trânsito.

Para melhor direcionar os investimentos em infra-estrutura e educação visando à redução de acidentes, é necessário que além de se saber quem são os principais envolvidos nos acidentes nas vias públicas, entenda-se também o valor econômico-financeiro e social(humano) que tais acidentes representam. O objetivo desta pesquisa é mostrar que, para reduzir o número de acidentes é

necessário conhecer o acidente, suas causas e conseqüências, sendo as conseqüências a justificativa primeira para se buscar, com maior empenho, alternativas para melhorar o tráfego, visto que nelas (as conseqüências) encontra-se o que há de mais trágico para a humanidade, a morte de um ser humano, provocada por uma situação que poderia ser evitada. Com isso é possível direcionar melhor os investimentos, seja em infra-estrutura e segurança, seja em educação para o trânsito ou em áreas correlatas.

2 O ACIDENTE DE TRÂNSITO - CAUSAS E CONSEQÜÊNCIAS

Os acidentes de trânsito se configuram hoje como um dos grandes problemas do mundo, mesmo em países ditos desenvolvidos. Contudo, convém esclarecer o que são esses eventos. Para Gold (1999, p.09), acidentes de trânsito são todos os eventos não intencionais, que produzem ferimentos ou danos, envolvendo pelo menos um veículo motorizado, ou não, transitando em uma via pública, podendo ainda este acidente ser sem vítimas ou com vitimas fatais e não-fatais.

De forma análoga, o Relatório Estatístico do Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN/RN (1999) discorre os acidentes de trânsito como todo evento não premeditado que resultam, de alguma forma, em dano para o veículo ou na sua carga, em morte ou lesão nas pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público.

O DENATRAN/RN (1999) classifica e define os acidentes de trânsito de acordo com a sua natureza, dividindo-os em seis grupos distintos, a saber:

- Abalroamento: impacto lateral, ambos em movimento;
- Atropelamento: veículo em movimento colide com um pedestre/animal;
- Capotamento: giro em qualquer movimento;
- Choque com objeto fixo: impacto de veículo contra objeto em posição fixa;
- Colisão: impacto de dois ou mais veículos em movimento;
- Tombamento: tombo lateral ou frontal de veículo em movimento.

Nesse contexto, Gold (1999, p.10) destaca os quatro principais fatores causadores de acidentes de trânsito, a identificar:

- Humanos;
- Relativos ao veículo;
- Relativos à via;
- Relativos ao meio ambiente.

Assim sendo, os fatores humanos estão relacionados aos desvios de comportamento do homem, como, por exemplo, alcoolismo no trânsito, estresse, desatenção, entre outros. Cumpre ressaltar que, de acordo com estudo da Cruz Vermelha Internacional (apud NEVES, 2002), 98% dos acidentes são provocados pelo homem. Já os fatores relativos ao veículo envolvem disfunções encontradas no estado mecânico do automóvel, como pneus gastos, freios sem manutenção, defeitos mecânicos, etc. Quanto aos fatores relativos à via, destaca-se que esses englobam todos os defeitos de má conservação da via, falta de sinalização ou precária sinalização, iluminação precária, vias mal projetadas e em relação ao meio ambiente destacam-se chuva, neblina, alta vegetação, animais, etc.

Os problemas oriundos dos acidentes de trânsito podem ser avaliados a partir de pontos de vista distintos de acordo com o seu nível de gravidade tanto para a família, como para o Estado e para o Mercado.

Ao Estado recai a conseqüência financeira dos acidentes de trânsito. Com o advento da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), a preocupação com os gastos públicos tornou-se ainda mais evidente. Rezende (2001) destaca que, no ano 1969, o montante destinado à Saúde foi de 8,69 % do total e os investimentos em Transportes/Telecomunicações 24,54%. Enquanto isso, no período de 95/98 foi destinado 10,86% para a área saúde e apenas 2,19% para a área Transporte. Dessa forma, deduz-se que, ao longo dos anos, o investimento percentual em infra-estrutura regrediu e, em contrapartida, gasta-se mais em Saúde.

Neves (2002) afirma que os custos hospitalares em acidentes de trânsito são de aproximadamente 3 bilhões de Reais/ano, e, em casos de morte, esse custo pode aumentar para 10 bilhões de dólares (incluindo-se aí despesas materiais). Outro dado que pode comprovar a necessidade e possibilidade de redução de gastos em Saúde é que 63% dos leitos para pacientes de ortopedia e traumatologia em hospitais brasileiros são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito.

A problemática dos acidentes de trânsito pode ser ainda mais expressiva ao verificar-se que os dados apresentados pelo DENATRAN são coletados apenas em relação aos óbitos no local do acidente ou a caminho do hospital, sem contabilizar, dessa forma, aqueles que morrem após o atendimento ou dias depois. Portanto, cabe ao Estado investir em infra-estrutura como forma de alavancar a economia do país, melhorando a qualidade de vida da população e incentivando a iniciativa privada (GIAMBIAGI; ALÉM, 2000).

Para o mercado, as conseqüências dos acidentes de trânsito podem ser evidenciadas ao verificar-se a queda na produção e a perda da força de trabalho.

Estima-se que mais de 50% das pessoas que sofrem acidentes estão na faixa de 15 a 51 anos, o que representa mais de 189.400 pessoas economicamente ativas, em todo o país, que deixam de trabalhar por, no mínimo, um dia. Essa perda poderá ser ainda maior se a pessoa acidentada necessitar de um acompanhante e que este faça parte da força produtiva do país. Do total, tem-se, ainda, que mais de 60% são homens, dado este que comprova ainda mais a perda do mercado em casos de acidentes de trânsito.

Por último, as perdas para as famílias podem ser visualizadas sob dois aspectos principais: o financeiro e o psicológico. O aspecto financeiro envolve despesas do acidente, reparo do carro, hospital, remédios, questões jurídicas, dentre outras. Em caso de vítimas fatais acrescenta-se aí despesas com sepultamento. O segundo aspecto, o psicológico, engloba o sentimento de perda (em casos de morte), distúrbios emocionais decorrentes dos acidentes, a carência ou necessidade de apoio, depressões, que em casos extremos levam ao suicídio. Nesse aspecto, considera-se como a parte intangível das conseqüências dos acidentes de trânsito, ou seja, as diversas reações comportamentais frente à morte podem ser explicadas pelo próprio entendimento pessoal do significado da morte.

3 O ESTADO COMO AGENTE NA REDUÇÃO DE ACIDENTES

O Estado possui um papel fundamental na transformação da realidade do trânsito atual. Conforme Pereira et al.(1999), “a transformação da sociedade civil em agente principal da mudança social e mais especificamente da reforma do Estado é, portanto, um fenômeno histórico relativamente recente”. O autor destaca ainda que o Estado necessita adotar uma nova postura pró-ativa nas questões sociais. O desligamento do Governo quanto às questões produtivas faz com que as questões sociais sobreponham o papel do Estado moderno.

A reforma do Estado, citada por Pereira et al. (1999), evidencia a reflexão sobre esse novo papel, pois a força do Neoliberalismo seria uma fase superada, em que o Estado atenderia apenas o interesse do capital. Na segunda fase desta transformação, o Estado passa a desenvolvimentista e, mesmo que nos países periféricos se posicione de forma autoritária em alguns momentos, a sua postura vislumbra uma posição no sentido de verificar que ele próprio é o agente de maior importância para a consolidação da redução dos acidentes. Relacionando-a sob a ótica dos investimentos, o Estado deve atuar de forma pró-ativa no que diz respeito aos estudos e investimentos necessários à redução dos acidentes, como também ter um papel reativo no sentido de disponibilizar estrutura que receba as vítimas de acidentes e serviços necessários para sua manutenção.

A sociedade, por sua vez, não detém um papel de menor importância. Suas intervenções são as mais diversas. Algumas se não forem geradas através de infrações, infelizmente, no caso brasileiro, não se consegue atingir o objetivo principal. Entretanto, como é premissa do próprio Código Brasileiro de Trânsito (CTB) a intervenção de uma política educacional, existe uma expectativa que no futuro desenvolva-se um conjunto de fatores, com a mesma complexidade, mas, sobretudo, com um universo de responsabilidade do estado em maior grau do que da sociedade, pois os fatores que incidem sobre esta serão com a ajuda veemente da educação num nível de relevância inferior aos dados hoje adquiridos, é o que se espera.

É pertinente que se entenda que, para efeito da análise deste trabalho, faz-se necessário distinguir o dispêndio público do dispêndio privado. Segundo Resende (2001), “melhorar o desempenho” é também o critério e a visão que comumente se têm ao falar em estado (...) destacando o conceito de “público” do conceito de “estatal”. A distinção do dispêndio público do privado trará uma forma mais abrangente e eficiente quando da mensuração dos custos dos acidentes como também dos investimentos realizados pela Sociedade Civil. Nesse ínterim, faz-se importante destacar que existem diferenças entre os conceitos de Sociedade e Sociedade Civil.

Os investimentos por parte do estado são à base da matriz da redução do número de acidentes, estes terão um efeito multiplicador de fundamental importância no fluxo financeiro final desta matriz. Ou seja, cada unidade monetária investida será transformada em menos unidades dependidas nas consequências dos acidentes.

4 METODOLOGIA DA PESQUISA

Segundo Lakatos; Marconi (1992), técnica é um conjunto de normas ou procedimentos de que se utiliza a ciência ou arte, ou seja, é a capacidade para usar esses preceitos em busca da fundamentação necessária para a concepção de uma pesquisa.

Nesse sentido, os instrumentos de pesquisa que fundamentaram este trabalho foram as pesquisas bibliográficas, as referências de dados estatísticos nos estados analisados, coletados em pesquisas na Internet e a utilização de um questionário estruturado de forma a identificar a opinião de um seletivo grupo de entrevistados formadores de opinião.

Por questões metodológicas, inicialmente, dividiram-se em 3 (três) clusters, a saber: o primeiro grupo formado por professores universitários da Universidade

Federal do Rio Grande do Norte - UFRN e da Faculdade Natalense para o Desenvolvimento do Rio Grande do Norte – FARN. O segundo grupo formado por profissionais e ex-profissionais do setor, principalmente dos órgãos de trânsito (DETRAN, CPRE, PRF e STTU) e o terceiro grupo formado por chamados formadores de opinião e conhecedores do problema, dentre os quais, editores dos principais jornais em circulação no estado, políticos e profissionais do mercado segurador. A posteriori, esses 3 grupos formaram um único grande grupo que fundamentaram as considerações da pesquisa.

Os recursos públicos têm se mostrado cada vez mais escassos e disputados em todas as áreas de atuação voltada para o bem-estar e a qualidade de vida necessária da população. Nesse ínterim, os investimentos voltados para a estruturação do trânsito e seu desenvolvimento educacional exigem aplicações eficientes, eficazes e efetivas dos órgãos competentes com vistas a alcançar o escopo pretendido.

5 ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS

Na opinião dos entrevistados, os recursos públicos disponíveis devem ser destinados, prioritariamente, para a formação educacional da sociedade, pois investimentos bem planejados e em quantias mais expressivas realmente reduzem o número de acidentes de trânsito no longo prazo (Figura 1). Sob esse enfoque, faz-se necessário destinar parte desses recursos no sentido de planejar e organizar o trânsito, maximizando a segurança dos indivíduos e melhorando o tráfego urbano.

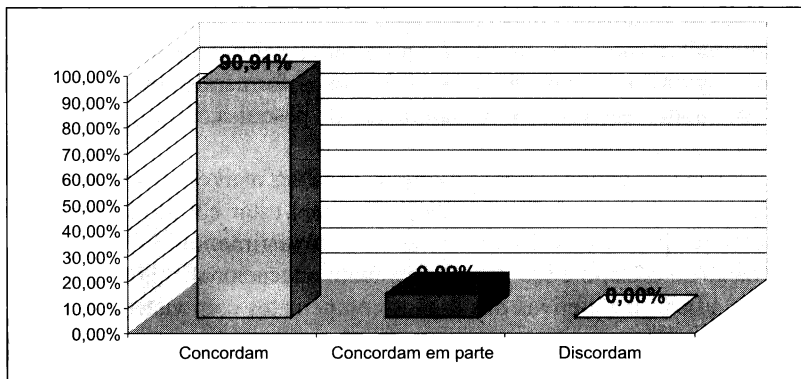
As conseqüências dos investimentos das Administrações Públicas em políticas de trânsito devem, ou deverão, provocar movimentos sociais de cidadania e uma melhor qualidade de vida (ver Figura 2) – opinião defendida por 35,71% dos entrevistados, em que 33,3% do grupo entrevistado são professores, 40% jornalistas e políticos e 26,7% técnicos.

Nessa mesma questão, para 21,43% dos pesquisados, os investimentos públicos em ações educativas são essenciais para elevar o nível cultural da sociedade e o conseqüente respeito mútuo no trânsito. Do total que adotou esse posicionamento, 55,6% são educadores que ressaltam essa idéia.

Em contraponto a essa necessidade social, os investimentos destinados para melhorias na circulação urbana e reduções de acidentes foram considerados insuficientes e, além disso, os já realizados até então não serviram para alcançar os anseios da população, pois mesmo com as melhorias advindas da implementação do CTB, não se identifica dispêndio de recursos significativos e

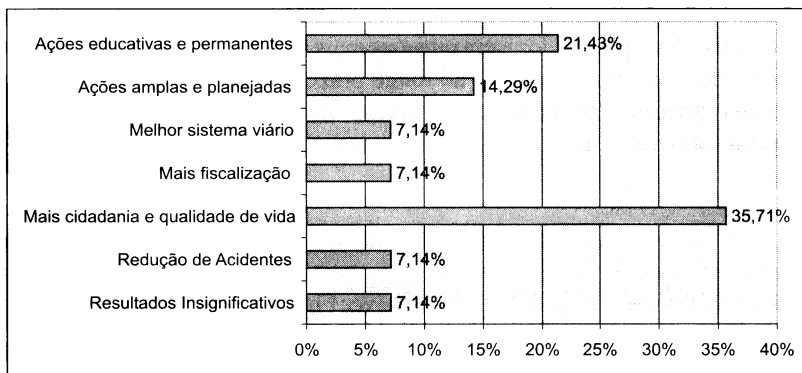
estruturados nessa área.

FIGURA 1 - Investimentos públicos planejados geram reduções no número de acidentes de trânsito



Fonte: Dados da pesquisa, 2004.

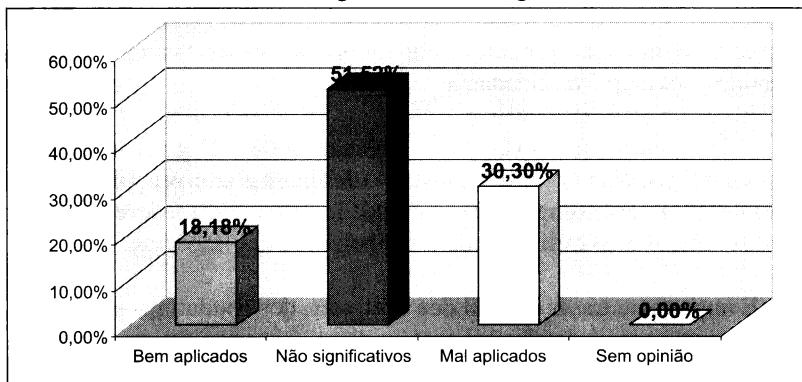
FIGURA 2 – Conseqüências em investimento em políticas de trânsito



Fonte: Dados da pesquisa, 2004.

É possível ainda destacar que para 51,52% dos entrevistados não houve investimentos eficazes na área de engenharia de tráfego nos últimos cinco anos (Figura 3). Outro montante representativo da amostra ressalta que os investimentos foram aplicados inadequadamente pelo Governo (30,90%). Apenas 18,18% dos entrevistados disseram que os recursos foram realmente bem aplicados.

FIGURA 3 – Avaliação da eficácia do investimento público em engenharia de tráfego



Fonte: Dados da pesquisa, 2004.

Nessa conjuntura, verifica-se que, na visão do grupo pesquisado, a sociedade clama por obras na malha viária que realmente propiciem resultados concretos no tocante a melhoria na sua qualidade de vida e na organização do trânsito.

Nesse contexto, os efeitos sociais decorrentes da realização de investimentos planejados em qualidade de vida e cidadania da população, fornecerão resultados globais e significativos por toda a sociedade, propiciando assim resultados significativos não apenas para a população envolta por essas ações, mas como referencial para a Administração Pública que demonstrar resultados expressivos e divulgá-los à sociedade.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

È imprescindível que os investimentos públicos sejam ampliados e incrementados cada vez mais, mesmo porque não é possível quantificar o real valor da vida, pois mesmo que o dano seja parcial para a vítima ou para a família, o valor de uma lombada eletrônica pode ser irrisório quando esta conseguiu evitar que uma vida fosse perdida.

Saber ou mensurar o valor de cada obra efetivada pelos órgãos públicos só é possível no sentido quantitativo, pois, do ponto de vista qualitativo, isso só poderá ocorrer caso as transformações introduzidas pelo Administrador Público propiciem resultados efetivos para a melhoria na qualidade de vida da sociedade.

Para o Estado, principal agente regulador do trânsito, ações concretas

contribuem para a formação de uma imagem positiva e para o cumprimento de seu papel. Cumpre ressaltar que essas ações exigem conhecimento e um planejamento estruturado dos Administradores Públicos na gerência dos recursos. Do ponto de vista social, verifica-se que essas ações despertam na comunidade um sentido mais amplo de cidadania.

Vale destacar que investir em engenharia de tráfego é fundamental. Conforme infere Gold (1999), a implantação de algumas intervenções viárias são capazes de reduzir aproximadamente 30% dos acidentes. Então, deve-se conhecer os pontos críticos e investir focando a minimização das tragédias.

É importante traçar o perfil dos acidentes, dos condutores e das vítimas com informações mais detalhadas e, além disso, fazer uso dessas informações que serão estratégias de atuação em projetos sociais e educacionais e investimentos de infra-estrutura.

Pode-se ter que os recursos utilizados pelos poderes público e privado em relação às conseqüências dos acidentes de trânsito deixam de ser utilizados para fins de alcance social, e naturalmente, as mazelas sociais vão deixando de ser tratadas com a intensidade que se deveria tratar. Este é o chamado Custo de Oportunidade, ou seja, deixa-se de investir em áreas que poderiam trazer resultados preventivos quanto a alguns problemas sociais, como a Educação, para se investir em ações sobre contextos já prejudicados pelos acidentes de trânsito.

Minimizam-se os efeitos dos acidentes de trânsito atacando diretamente a causa dos mesmos, antecipando-se aos acontecimentos. Investir em melhorias de resgate e policiamento de trânsito é bom, mas reduz-se muito pouco a quantidade dos 33 mil mortos anualmente no trânsito no Brasil.

Nessa conjuntura, é imprescindível destacar a importância dos investimentos em educação da população como forma de elevar o nível cultural da sociedade e para a criação de uma cultura cidadã voltada para o respeito mútuo e para a maximização da qualidade de vida de todos.

Em suma, precisa-se avançar nos estudos a respeito da qualidade dos investimentos em relação à engenharia de tráfego como forma de mudar as previsões que demonstram dados de países em desenvolvimento onde o trânsito será, cada vez mais, uma das principais causas de morte da população.

6.1 Limitações do Estudo

Pode-se relacionar como limite desta pesquisa os seguintes fatores:

- As considerações finais deste estudo estão diretamente ligadas aos dados coletados durante a pesquisa e disponibilizados pelos órgãos de Trânsito analisados e pelo grupo entrevistado em determinado período, não devendo, portanto, serem tomadas como única fonte de estudo para conclusões a respeito do referido tema de pesquisa.
- A análise dos dados e as considerações finais concatenadas são subjetivas e individuais e refletem a opinião dos pesquisadores. Assim sendo, o aprofundamento deste estudo e a mudança no enfoque proposto poderá proporcionar considerações diferenciadas às apresentadas.
- Esta pesquisa considerou para sua consecução os dados apenas do período analisado, descartando assim, possíveis informações mais recentes disponibilizadas após o término de sua elaboração.

6.2 Propostas para trabalhos futuros

Conforme o desenvolvimento da pesquisa, listaram-se alguns temas que poderão servir de base para futuros trabalhos, a saber:

- Análise do impacto das campanhas de trânsito nos índices de acidentes de trânsito no Brasil.
- Estudo comparativo entre os Estados brasileiros sobre as causas e os agentes causadores de Acidentes de Trânsito.
- Análise da eficiência e eficácia das premissas implementadas pelo Código Brasileiro de Trânsito (CBT).

REFERÊNCIAS

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSITO DO RIO GRANDE DO NORTE.
Relatório Estatístico de Trânsito. 2000.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Anuário Estatístico 2000.**
Disponível em: <<http://www.detran.gov.br>>. Acesso em: 24 out. 2000.

_____. **Código de Trânsito Brasileiro - instituído pela Lei nº 9.503, de 13/09/1997.** Brasília: DENATRAN, 2000.

GOLD, Philip Anthony. **Segurança no trânsito:** aplicações de engenharia para reduzir acidentes. São Paulo: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 1999.

GIAMBIAGI, Fábio; ALÉM, Ana Cláudia. **Finanças públicas**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1992.

NEVES, José Luiz Rodrigues. **Síndrome de Ícaro: a educação infantil e a segurança no trânsito brasileiro**. Rio de Janeiro: FUNENSEG, 2002.

PEREIRA, L. C B.; JORGE W.; LOURDES, S. **Sociedade e estado em transformação**. São Paulo: Ed. UNESP, 1999.

REZENDE, Fernando Antônio. **Finanças Públicas**. 2.ed. São Paulo: Atlas, 2001.

Abstract

In the past few years, traffic accidents have been considered one of the main causes of the high levels of mortality in Brazil, specially among men and youngsters. The consequences of these are disastrous for the national economy. In this context, it is known that investments on traffic politics are great sources for the reduction of events like these. The State, by its turn, has been practicing its social function and trying to control expenses, in a well-planned way, so its job can be effective. Thus, this paper aims to explain to the society, through an applied qualitative research together with an opinion making public, the significant losses originated by traffic accidents. Bibliographical research, periodicals and available data on Internet were used as reference for this study.

Key words: Accident; traffic; investments.