

**PROJETO MONITOR DE VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM NOVA
ANDRADINA/MS**

TRAFFIC VIOLENCE MONITOR PROJECT IN NOVA ANDRADINA/MS

FABIANO GRETER MOREIRA

UFMS - UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL

ANTONIO SÉRGIO EDUARDO

LUCIANA CODOGNOTO DA SILVA

Comunicação:

O XII SINGEP foi realizado em conjunto com a 12th Conferência Internacional do CIK (CYRUS Institute of Knowledge) e com o Casablanca Climate Leadership Forum (CCLF 2024), em formato híbrido, com sede presencial na ESCA Ecole de Management, no Marrocos.

PROJETO MONITOR DE VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM NOVA ANDRADINA/MS

Objetivo do estudo

O projeto de extensão busca, de maneira conjunta, somar esforços no monitoramento da violência no trânsito no município de Nova Andradina/MS, com o objetivo de reduzir, conscientizar e prevenir as ocorrências na sede urbana do município.

Relevância/originalidade

Busca-se tratar os atendimentos das ocorrências de trânsito no município com a adoção de políticas públicas de mobilidade urbana e de saúde, pois cada evento gera consequências pessoais, materiais, hospitalares e, acima de tudo traumas os envolvidos.

Metodologia/abordagem

Por meio de uma base de dados da Polícia Militar, Corpo de Bombeiros Militar e SAMU, será elaborada uma matriz com os dados (planilha), de acordo com as categorias de análise.

Principais resultados

Com os principais indicadores identificados, é possível elaborar planos estratégicos de prevenção e conscientização no trânsito do município. Quando se trata dos principais bairros onde ocorrem os atendimentos, permite as unidades competentes estruturar planos de fiscalização e monitoramento dos condutores.

Contribuições teóricas/metodológicas

Os pontos norteadores do Monitor de Violência no Trânsito devem ser observados nas projeto, para que seja analisado e discutido juntamente com as instituições competentes que representam o trânsito do município, objetivando a implementação de políticas públicas de educação no trânsito.

Contribuições sociais/para a gestão

O trânsito é parte integrante da sociedade, por isso, é necessário promover ações de prevenção e de educação, seja, no núcleo familiar, nas escolas de ensino fundamental e médio, nos bairros, nas igrejas, enfim, discutir a relação do trânsito enquanto cidadania.

Palavras-chave: acidentes, mobilidade urbana, projeto, educação no trânsito, prevenção e conscientização

TRAFFIC VIOLENCE MONITOR PROJECT IN NOVA ANDRADINA/MS

Study purpose

The extension project seeks, jointly, to join efforts in monitoring traffic violence in the municipality of Nova Andradina/MS, with the objective of reducing, raising awareness and preventing occurrences in the municipality's urban headquarters.

Relevance / originality

The aim is to address traffic incidents in the municipality with the adoption of public urban mobility and health policies, as each event generates personal, material, hospital consequences and, above all, trauma for those involved.

Methodology / approach

Using a database from the Military Police, Military Fire Department and SAMU, a matrix will be created with the data (spreadsheet), according to the analysis categories.

Main results

With the main indicators identified, it is possible to develop strategic plans for prevention and awareness in the municipality's traffic. When it comes to the main neighborhoods where assistance occurs, it allows the competent units to structure inspection and monitoring plans for

Theoretical / methodological contributions

The guiding points of the Traffic Violence Monitor must be observed in the project, so that it can be analyzed and discussed together with the competent institutions that represent traffic in the municipality, aiming to implement public traffic education policies.

Social / management contributions

Traffic is an integral part of society, therefore, it is necessary to promote prevention and education actions, whether in the family nucleus, in primary and secondary schools, in neighborhoods, in churches, in short, to discuss the relationship between traffic and citizenship.

Keywords: accidents, urban mobility, project, traffic education, prevention and awareness

PROJETO MONITOR DE VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO EM NOVA ANDRADINA/MS

1 Introdução

As ações extensionistas oferecidas pelas universidades agregam tanto para a formação profissional quanto para o desenvolvimento psicossocial da comunidade a qual está inserida, neste caso, o município de Nova Andradina/MS e região. Dessa forma, acredita-se que com o projeto de extensão, “Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina/MS”, novas fronteiras do conhecimento e de aprendizado sejam exploradas e, acima de tudo o reconhecimento da Universidade Federal do Estado de Mato Grosso do Sul (UFMS) - Unidade da Administração Setorial em Nova Andradina (CPNA) como ferramenta primordial para seu desenvolvimento econômico, ambiental e social da região do Vale do Ivinhema, promovendo a integração do Campus junto às instituições competentes de trânsito e, contribuindo para o vínculo das atividades de ensino em seus cursos de graduação e/ou pós-graduação, disciplinas, bem como linhas ou projetos de pesquisa executados com os docentes/discentes do CPNA.

A discussão sobre a violência no trânsito nos centros urbanos está ligada diretamente ao fluxo de veículos das cidades, ao aumento da frota e, sobretudo ao alto índice de acidentes ocorridos diariamente no município de Nova Andradina/MS. O transporte no país está ligado na engrenagem propulsora de todas as mercadorias e insumos produzidos no Brasil, seja a circulação nas esferas industriais, do agronegócio, da prestação de serviços e, até mesmo, os produtos de primeira necessidade dos cidadãos, vinculados ao chamado “transporte”.

O objetivo do projeto é promover a construção social junto à sociedade do município de Nova Andradina/MS no que tange a prevenção, a conscientização e a educação no trânsito, por meio da aliança de instituições municipais, estaduais e federais ligadas ao atendimento dos eventos ocorridos no trânsito da sede urbana no município. A fim de alcançar o objetivo geral tem-se como objetivos específicos:

- a) Levantar as principais causas dos acidentes de trânsito do município em sede urbana.
- b) Quantificar os acidentes de veículos e condutores, habilitados ou não, entre outras categorias de investigação.
- c) Divulgar os dados em rádios e programas de televisão ou demais mídias de alcance local e regional.
- d) Promover a interação da UFMS/CPNA junto à comunidade de Nova Andradina e região, de forma a mostrá-los que são parte ativa da universidade.
- e) Sugerir junto às autoridades municipais planos de ação de acordo com as análises dos eventos de trânsito.
- f) Analisar os dados coletados em conjunto com as instituições competentes de trânsito, buscando implementar ações preventivas e/ou corretas na sede urbana do município;
- g) Sugerir a adoção de políticas públicas de mobilidade urbana e de saúde coletiva na promoção da vida e da segurança do trânsito no município.

O projeto de extensão busca de maneira conjunta somar esforços no monitoramento da violência no trânsito no município de Nova Andradina, com o objetivo de reduzir,

conscientizar, prevenir e preservar a vida dos condutores, ciclistas e pedestres da sede urbana do município, no que se referem aos acidentes ocorridos em decorrência do trânsito local. Para fundamentar nosso projeto, levantou-se dados importantes referentes ao trânsito diário, nível nacional, estadual e municipal, demonstrando que os eventos não são apenas de ordem pública, mas um esforço de toda a sociedade em prol de um trânsito mais organizado e humanizado. A Figura 1 apresenta a arte do projeto, elaborada pela Secretaria de Produção Visual da UFMS, juntamente com os parceiros da ação de extensão.

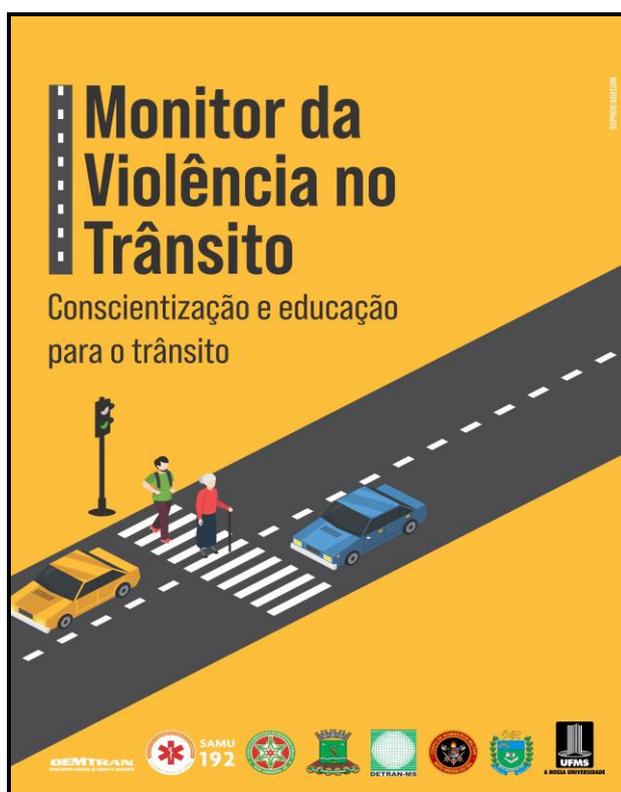


Figura 1: Cartaz do Projeto Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina/MS.

O Projeto é uma parceria entre a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Nova Andradina (UFMS/CPNA); 8º BPM - Batalhão de Polícia Militar de Nova Andradina/MS; 3º SGBM/Ind - Sub Grupamento de Bombeiros Militar Independente de Nova Andradina/MS; Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) de Nova Andradina/MS; Departamento Municipal de Trânsito e Transporte (DEMTRAN); Secretaria Municipal de Saúde de Nova Andradina/MS; Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN/MS) – Agência de Nova Andradina/MS; Conselho Comunitário de Segurança de Nova Andradina/MS e Câmara Municipal de Nova Andradina/MS.

2 Referencial Teórico

Acidente de trânsito pode ser compreendido como toda e qualquer ocorrência provocada por colisões, atropelamentos, tombamentos, capotamentos, saída da pista de rolamento, entre outros eventos ocorridos nas vias urbanas e rurais, pavimentadas ou não, envolvendo motoristas, pedestres, veículos, animais, e/ou qualquer colisão ou ocorrências com demais componentes nas vias (bicicleta, motocicletas, carroças etc.), entre outros.

Além disso, o país possui instrumentos legais que organizam o trânsito, por meio, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2013), que foi instituído para regimentar o trânsito e seus condutores. O ato de dirigir nas vias públicas ou não somente é permitido se estiver de acordo com as normas vigentes de trânsito. O CTB em sua complexidade de artigos e normas busca em todas as esferas do trânsito brasileiro, “normatizar o ir e vir dos veículos e condutores”, caso contrário, “são aplicadas infrações”.

Em nível nacional, as políticas públicas para a prevenção de acidentes de trânsito promovem anualmente campanhas para a redução dos acidentes. O Brasil possui um mês alusivo à prevenção de acidentes no trânsito, como o “maio amarelo”. As políticas públicas e o CTB revelam que o trânsito mata, o trânsito traz incapacidade aos trabalhadores, o trânsito exclui sonhos de pessoas, porém, os acidentes são fomentados por diversos fatores, inclusive ligados ao processo de produção brasileira.

Além das condições adversas, os motoristas possuem responsabilidades distribuídas entre seu veículo de trabalho e os demais veículos e pedestres que circulam nas vias. O seu preparo, suas condições físicas e mentais são garantias do desenvolvimento de seu trabalho estão diretamente conectados às condições mecânicas e de funcionamento de seu veículo. Ao analisar todas as partituras das atividades do motorista, somados a identificação de seus riscos de acidentes, é possível promover políticas de prevenção de acidentes.

O Código de Trânsito Brasileiro prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo se considerarmos que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política (DETRAN, 2021).

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições (Art. 24 CTB). Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito, neste caso, no município de Nova Andradina esta atribuição é responsabilidade do Departamento Municipal de Trânsito e Transporte (DEMTRAN).

Segundo pesquisa realizada por Carvalho e Guedes (2023), por meio de dados de mortalidade do Datasus3 (Ministério da Saúde), no período de 2010 a 2019, houve cerca de 392 mil mortes em sinistros de transporte terrestre (STTs) no Brasil. Dentre os sinistros registrados, envolvendo atropelamentos, sinistros com bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhonetes, caminhões, ônibus, vale destacar que mais de 200 mil mortes estavam envolvidas motocicletas e veículos leves.

De acordo com Santos e Saraiva (2024) do Observatório Nacional de Segurança Viária, a quantidade de óbitos anuais no trânsito brasileiro cresceu novamente, porém com uma quantidade bem reduzida. Em 2022, o Brasil apresentou um número de 33.894 óbitos no trânsito, um aumento de 81 óbitos em comparação com os dados de 2021, o que representa uma variação percentual de 0,24%. Apresentamos na Figura 2, o quadro dos acidentes de trânsito com morte a nível nacional.

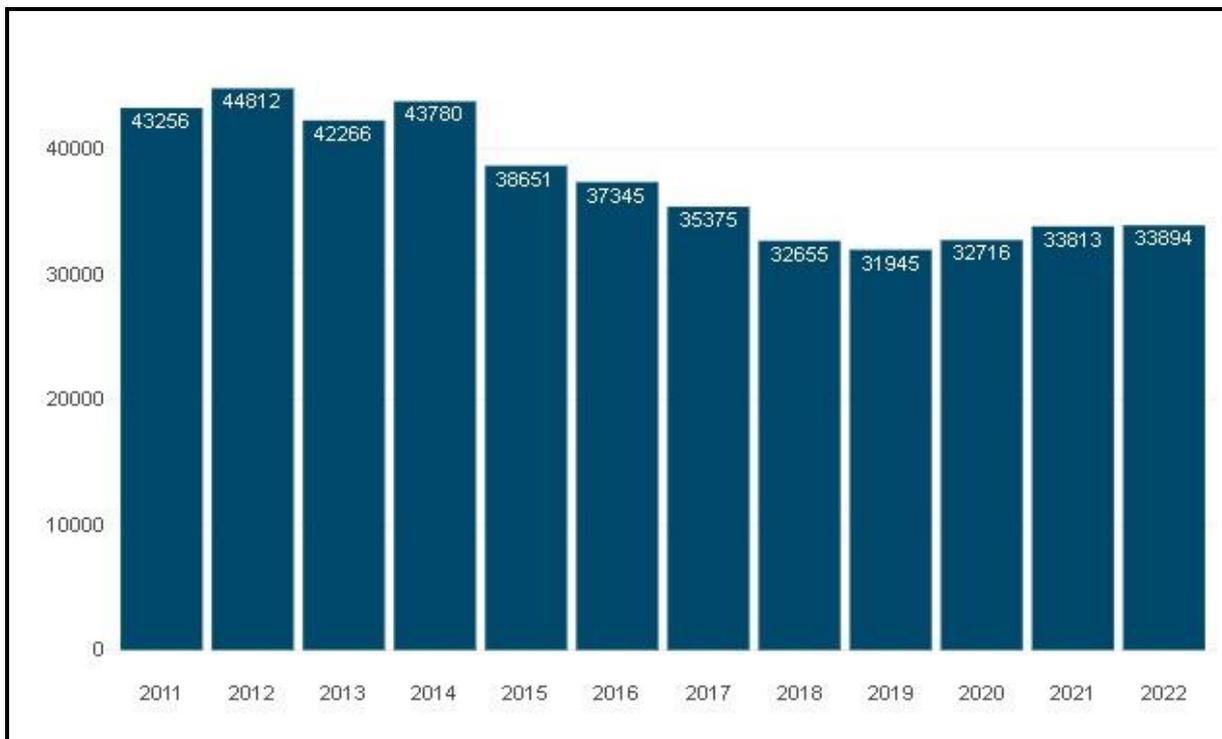


Figura 2: Quadro dos acidentes de trânsito com morte no período de 2011 a 2022.

Fonte: Adaptado a partir de dados de Santos e Saraiva (2024) – Observatório Nacional de Segurança Viária.

O Quadro 1 apresenta um demonstrativo dos acidentes de trânsito com vítimas fatais na região Centro Oeste e no Estado de Mato Grosso do Sul, no período de 2021 a 2022. O Quadro que o Estado no ano representa 17% dos acidentes com morte da região.

| Ano | Região Centro Oeste | Estado do MS | % |
|------|---------------------|--------------|----|
| 2021 | 3.882 | 666 | 17 |
| 2022 | 3.966 | 671 | 17 |

Quadro 1: Demonstrativo de Óbitos no Trânsito na Região Centro Oeste nos anos de 2021 e 2022.

Fonte: Adaptado a partir de dados de Santos e Saraiva (2024) – Observatório Nacional de Segurança Viária.

A região Centro Oeste atingiu um aumento de 2,16% de óbitos no trânsito, destacando os veículos leves (automóvel) com 3,50%, ônibus 1,61%, motocicleta 0,97% e pedestres com 0,71%, de acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária.

Diante dos dados preocupantes com o trânsito no Município de Nova Andradina, a Lei Orgânica do município dispõe que:

Art. 8º. Compete ao Município:

XXII. regulamentar a utilização de logradouros, ruas e estradas municipais:

d) fixar e sinalizar os limites das zonas de silêncio e de trânsito e tráfego em condições especiais;

Art. 9º. É da competência do Município em comum com a União e o Estado:

- XII. Estabelecer e implantar a política de educação para a segurança do trânsito;
- XIII. Implantar nas escolas da rede municipal o programa de educação para o trânsito.

Busca-se tratar das ocorrências de trânsito no município de Nova Andradina como atendimento, que impactam diretamente em políticas públicas de mobilidade urbana e de saúde coletiva, pois, cada ocorrência gera consequências pessoais, materiais, hospitalares e, acima de tudo, traumas causados no trânsito podem provocar incapacidades permanentes e/ou até mesmo a morte de seus envolvidos.

Metodologia

O município de Nova Andradina é o 8º maior do Estado de Mato Grosso do Sul, com uma população de 48.563, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2022). De acordo com o Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul – DETRAN-MS (atualização em 19/06/2023), o município possui uma frota de 37.611 veículos, sendo que 89,41% pertencem a pessoas físicas (33.628) e o restante de pessoas jurídicas. Deste total da frota, 44,29% representam automóveis e 20,06% correspondem aos motocicletos (DETRAN-MS, 2023).

Com uma frota de mais de 38 mil veículos, vale destacar os mais de 12 mil motocicletos/motoneta/ciclomotor e de mais de 22 mil automóveis/caminhonete/utilitário/camioneta, potencializando o município de Nova Andradina no cenário estadual em níveis de acidentes de trânsito (DETRAN-MS, 2024). Destacamos o ano de 2018 que ocorreram 300 acidentes, sendo 89,33% na sede urbana do município e os demais na área rural. Destes, 206 acidentes provocaram ferimentos nas vítimas, 91 apenas danos materiais e, 3 vítimas foram a óbito. Dentre as principais causas dos acidentes, destacam as colisões transversais com 25,33%; as colisões laterais com 28% e as colisões traseiras com 14%, evidenciando ligações diretas com os comportamentos dos condutores e o respeito às sinalizações/normas de trânsito do município (DETRAN-MS, 2021).

Vale salientar que no período dos anos de 2021 a 2023, o município registrou 1.034 acidentes, com 1.729 veículos envolvidos, seguido de 1.641 vítimas e 16 óbitos. Ressaltamos o ano de 2023 que apontou 362 acidentes (35%), 616 pessoas envolvidas (37,53%) e 05 óbitos, segundo o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Ministério dos Transportes, 2023), que trata dos acidentes de forma ampla e geral dentro do município, não havendo análises de locais e/ou causas e mobilização das instituições de atendimento aos acidentes. Este cenário fortalece o objetivo do Projeto Monitor de Violência no Trânsito, que realiza o levantamento dos acidentes como atendimentos, analisando de forma mais efetiva as ocorrências na sede urbana do município de Nova Andradina, próxima às consequências que os acidentes provocam na comunidade.

Para atender a proposta serão necessários encontros presenciais ou remotos dos parceiros/participantes do projeto de extensão, para analisar e avaliar os eventos de trânsito do município de Nova Andradina, bem como a centralização (matriz) dos dados coletados pelos órgãos competentes de registro e o tratamento destas informações, constituída a partir de dados obtidos por meio destas instituições de trânsito em seus respectivos sistemas regulatórios.

A matriz de centralização das informações se fará necessária para alimentar o banco de dados do “monitor de violência no trânsito” do município. A centralização estará na coordenação do projeto, mas, apenas determinada como ponto de coleta dos dados, para sua

posterior análise e categorização. É de extrema importância que alguns indicadores sejam contemplados neste agrupamento de dados:

- a) Causalidade dos acidentes (colisões, condição adversa, condição humana, condição mecânica etc.);
- b) Tipo de veículos envolvidos (automóveis, motocicletas, caminhões, ciclistas etc.);
- c) Horário dos acidentes (período diurno ou noturno etc.);
- d) Grupos de idade (idade dos condutores e vítimas etc.);
- e) Local do acidente (Rua, Avenidas, Bairro etc.);
- f) Período da semana (segunda-feira, terça etc.);
- g) Gravidade do acidente (ferido, s/ vítima, óbito, incapacidade permanente etc.);
- h) Sexo dos condutores e vítimas dos acidentes;
- i) entre outras categorias.

Estes são alguns pontos norteadores do Monitor de Violência no Trânsito que devem ser observados nas diretrizes do projeto, para que seja analisado e discutido juntamente com as instituições competentes que representam o trânsito do município, objetivando a implementação de políticas públicas de prevenção e educação no trânsito, e, além disso, a possibilidade de permitir novos olhares para a mobilidade urbana na sede do município. São ações que serão executadas a partir do primeiro trimestre do ano de 2021, com reuniões quinzenais e/ou mensais conforme a disponibilidade dos parceiros da pesquisa.

Os dados coletados e analisados serão divulgados nas mídias oficiais do município, bem como nos canais de órgãos competentes de trânsito, juntamente com as ações sugeridas desta ação extensionista e dirigidas às autoridades competentes do assunto. Ressaltamos que este trabalho em conjunto é uma soma de esforços, a levantar todos os acidentes de trânsito ocorridos na sede urbana do município de Nova Andradina, e por meio deste, investigar suas causalidades e gravidades, propondo melhorias na postura dos condutores e na infraestrutura de trânsito do município.

Com o monitoramento, será possível iniciarmos não somente levantamentos mensais, mas, comparativos de suas categorias, elencando referências pouco exploradas, que possibilitam melhores tomadas de decisão de políticas públicas de mobilidade urbana do município.

Análise dos Resultados e Discussões

Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2020), o Brasil gasta 132 bilhões por ano com acidentes relacionados ao trânsito. Entre os anos de 2007 a 2018 o país perdeu 479.857 pessoas em acidentes de trânsito, chegando a um custo de mais de um trilhão de reais nos atendimentos das vítimas dessas ocorrências. Em sua maioria, são jovens entre 18 a 34 anos.

No levantamento dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil, segundo Carvalho (2020), nos aglomerados urbanos e rodovias, revelou que os acidentes matam cerca de 45 mil pessoas por ano no país. A pesquisa destaca também que, os custos pré-hospitalares, hospitalares, pós-hospitalares, perda de produção e remoção para acidentes com vítimas graves, custam aos contribuintes em torno de 125.133,91 reais por atendimento, e quando ocorrem óbitos, o valor ultrapassa a casa dos 400 mil por pessoa.

O Projeto de Extensão Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina/MS iniciou o monitoramento a partir do mês de março do ano de 2021. E a partir destes levantamentos, realizados em conjunto com o Batalhão da Polícia Militar, Corpo de Bombeiros Militar e SAMU do município, foram apontados dados importantes para a população de Nova Andradina, das ocorrências atendidas no centro urbano do município, de acordo com o Quadro 2.

| Anos | Atendimentos | Óbitos |
|------------------------|---------------------|---------------|
| 2021 | 496 | 03 |
| 2022 | 551 | 03 |
| 2023 | 602 | 05 |
| Total =====> | 1.649 | 11 |

Quadro 2: Atendimentos apresentados pelo Monitor de Violência nos anos de 2021, 2022 e 2023.

O Quadro 2 apresenta dados levantados pelo Monitor de Violência no período de 2021, 2022 e 2023, revelando que as ocorrências no centro urbano do município, crescem a cada ano, com uma média/mês de 45,8 atendimentos, de 1,5 evento por dia e uma média anual de 549,7 ocorrências. Os 05 óbitos no centro urbano do município representaram um aumento de 116% das mortes já registradas no monitor, comparadas aos anos de 2021 e 2022 que registraram 03 mortes cada.

Do total dos atendimentos de 2023, 254 foram atendidos pelo Corpo de Bombeiros, representando 42,19%, seguido da Polícia Militar com 224, correspondente a 37,21% e, por fim, o SAMU com 124 atendimentos, equivalente a 20,60%, totalizando uma média mensal de 50,7 ocorrências atendidas, a maior desde o início do monitoramento. Destacaram-se os meses de janeiro e novembro de 2023, que registrou mais de 60 atendimentos, com uma média diária de mais de 02 eventos.

O Quadro 3 aponta alguns destaques das categorias de análise do Monitor de Violência, referente aos atendimentos do ano de 2023, com indicadores importantes para a prevenção e conscientização das ocorrências de trânsito no centro urbano do município de Nova Andradina/MS.

| Categorias | Indicadores (principais) | Percentual |
|--|---|-------------------|
| Horário dos Acidentes | das 18h às 12h | > 66% |
| Principais Causas dos Acidentes | Colisões e Condições Humanas | > 70% |
| Grupos de Idade das Vítimas e/ou Condutores: | 18 a 49 anos | > 90% |
| Sexo dos Envolvidos | Masculino | > 70% |
| Local dos Acidentes (Ruas ou Avenidas) | Ruas | > 60% |
| Bairros dos Acidentes (Principais) | Centro Capilé, São Vicente, Irmã Ribeiro, Centro Educacional, Vila Operária e Outros (Bairros Cristo Rei, Campo Verde, Horto Florestal, Vila Beatriz, etc) | > 44% >30% |
| Tipos de Veículos Envolvidos | Motos | > 68% |

| | | |
|-----------------------------|-------------------------------------|----------------|
| | Veículos Leves Ciclistas | > 60% > 19% |
| Dia da Semana dos Acidentes | Sábado e Domingos Quinta e Sexta | > 33% > 25% |
| Gravidade dos Acidentes | c/ Vítimas | 100% |

Quadro 3: Indicadores das categorias de análise do Monitor de Violência no Trânsito no ano de 2023 - referente aos atendimentos registrados.

Quando comparado aos anos de 2021 e 2022, foram moderadas as mudanças nos indicadores do projeto, destacando aos horários das ocorrências que em 2021 tiveram mais presentes entre as 18h e as 06h (36%). As demais categorias sofreram variações pontuais e mensais, principalmente devido ao retorno das atividades sociais no município, após o fim da pandemia. Todos estes elementos reforçam a importância do monitoramento de forma permanente, pois o trânsito é dinâmico e seu movimento é a atuação principal do projeto.

Quando comparado aos dados levantados na categoria de faixa etária por Carvalho e Guedes (2023) em nível de Brasil, mais de 260 mil mortes estão entre 15 a 49 anos, que representa mais de 60% das mortes no país. No Projeto Monitor de Violência no Trânsito é evidenciada a idade média dos condutores que são atendidos no município (conforme o Quadro 3), que em relação aos óbitos ocorridos em 2023, somente 40% estão dentro desta mesma faixa de idade e, os outros 60% estão na faixa acima de 50 anos. Esses dados permitem estabelecer ações e políticas públicas de conscientização e educação no trânsito, com o objetivo de prevenir e reduzir o número de ocorrência no município.

Os custos dos acidentes de trânsito apresentados por Carvalho (2020) em sua pesquisa ao IPEA revelam que além do envolvimento dos órgãos competentes de atendimento as ocorrências, estão também ligadas instituições da rede de saúde pública de suas localidades. Neste projeto, destacamos o papel do Hospital Regional de Nova Andradina (HRNA), exercendo não somente sobrecarga ao Sistema Único de Saúde (SUS), mas a oneração que as ocorrências geram aos municípios. Estimativas realizadas a partir dos dados do IPEA (2020), o Projeto Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina/MS, calcula que os atendimentos das ocorrências de trânsito no município, já geraram mais de 20 milhões de reais em custos de acidente para a população, desde o início do seu monitoramento. O Quadro 4 apresenta alguns destaques de modalidades e seus gastos com vítimas junto ao SUS, em nível de Brasil, no período de 2010 a 2019.

| Modalidade | Internações | % | Gastos (R\$ 1 milhão) | % |
|-------------|-------------|------|-----------------------|------|
| Bicicleta | 104.553 | 6,1 | 188,60 | 4,9 |
| Motocicleta | 941.610 | 55,2 | 1.993,42 | 52,3 |
| Carro | 142.685 | 8,4 | 441,33 | 11,6 |
| Pedestres | 360.250 | 21,1 | 812,44 | 21,3 |

Quadro 4: Ocorrências e gastos do SUS com internações das vítimas de trânsito por modalidade – Brasil (2010-2019).

Fonte: Adaptado a partir de dados de Carvalho e Guedes (2023, p. 10).

O Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina revela que grande parte das causas das ocorrências estão associadas às condições humanas (falta de atenção, desobediências das normas de trânsito, sinalização, etc), que também é reconhecida nas pesquisas de Carvalho e Guedes (2023) em casos de sinistros nas rodovias federais do Brasil

(período de 2010-2019), com mais de 50% das causas. As colisões (frontal, traseira, lateral) identificadas no projeto Monitor também estão em conformidade com as causalidades das ocorrências pesquisadas nas rodovias federais, o que nos leva a afirmar que, os comportamentos/atitudes praticados pelos condutores, seguem dentro e fora do centro urbano.

Com os principais indicadores identificados, é possível elaborar planos estratégicos de prevenção e conscientização no trânsito do município. Quando se trata dos principais bairros onde ocorrem os atendimentos, permite as unidades competentes estruturar planos de fiscalização e monitoramento dos condutores e uma atenção especial às condições das vias, como, por exemplo, a sinalização de trânsito. Conhecendo os tipos de veículos que mais se envolvem nas ocorrências, possibilitam elaborar campanhas de prevenção e orientação na educação do trânsito no município. Outro indicador de grande relevância é a gravidade dos atendimentos, que na sua maioria envolvem vítimas, sejam elas graves ou não, fatais ou não, mas que geram dispêndio das instituições ligadas ao trânsito e às unidades de saúde hospitalar do município.

Destacamos dentre as atividades preteridas pelo Projeto Monitor de Violência no Trânsito, o 3º encontro do Projeto (realizado em 24/05/2023 – na sala de aula do 3º SGBM/Ind), onde foram sugeridas ações para a redução, conscientização e prevenção de ocorrências de trânsito para a sede urbana do município de Nova Andradina/MS:

- 1) Transferir a posição dos estacionamentos de veículos existentes na Avenida Eurico Soares de Andrade entre os cruzamentos da Rua São José, Rua Redentor e Rua Senador Auro Soares de Andrade, com o objetivo de desobstruir o campo de visão dos condutores nestes cruzamentos;
- 2) Ligar e/ou conectar os canteiros centrais, do cruzamento entre a Avenida Antônio Joaquim de Moura Andrade com a Rua Miguel Fabricio Duarte ou proibir qualquer conversão a esquerda, de ambas as direções;
- 3) Instalar uma rotária com urgência no prolongamento da Avenida Antônio Joaquim de Moura Andradina (sentido Nova Casa Verde), no cruzamento de acesso ao Recinto de Exposições, Batalhão da Policia Militar, AGESUL e Bairro Portal do Parque;
- 4) Estudo de viabilidade de uma rota e/ou corredor exclusivo para o uso do Corpo de Bombeiros Militar, em casos de resgates e/ou atendimentos, pois, os obstáculos, quebra-molas e/ou depressões das vias, comprometem o tempo de respostas das ocorrências;
- 5) Realizar um estudo do uso de bicicleta elétrica na circulação urbana do município;
- 6) Implantação da Escola Pública de Trânsito no município de Nova Andradina/MS.



Figura 3: Participantes do 3º Encontro do Projeto Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina – realizado na sala de treinamento do Corpo de Bombeiros Militar do município (2023).

Além dos parceiros do projeto, representantes do Hospital Regional de Nova Andradina, do Hospital CASSESMS, da Polícia Rodoviária Estadual e do Conselho Municipal de Saúde também estiveram presentes no encontro. Após o término das discussões, recomendações foram protocoladas junto a Secretaria Municipal de Infraestrutura, a Secretaria Municipal de Serviços Públicos (SEMUSP) e Câmara Municipal de Nova Andradina, para atendimento das discussões e sugestões do projeto Monitor de Violência no Trânsito. Cada contribuição realizada pelas instituições presentes no encontro respondem as demandas de uma conduta segura no trânsito do município.

A intensificação de ações promotoras de educação no trânsito, como blitz educativas e fiscalizações permanentes pelos agentes de trânsito, são ações importantes para a prevenção das ocorrências no município de Nova Andradina/MS. Estende-se este projeto para os demais municípios brasileiros, que buscam mapear e monitorar as ocorrências de trânsito de suas localidades.

Considerações Finais

O objetivo do Projeto Monitor de Violência no Trânsito em Nova Andradina/MS foi discutir ações integradas entre instituições públicas, privadas e de terceiro setor, na conscientização e na educação contínua de um trânsito seguro no município. Esta ação é uma proposta da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Nova Andradina (UFMS/CPNA) em caráter permanente junto à sociedade do município.

Os encontros realizados em conjunto com os parceiros do projeto de extensão é uma contribuição importante para a construção de um trânsito moderno e que atenda as necessidades de toda a comunidade. A participação de instituições públicas reforça o compromisso de políticas públicas de mobilidade urbana e, que, cada cidadão, empresa ou organizações público-privada tem responsabilidade nesta ação.

As discussões e recomendações apresentadas pelo Monitor de Violência no Trânsito ampliam os olhares e possibilidades de construção social do município de Nova Andradina, a fim de promover a ligação entre as instituições, com o objetivo de estruturar um trânsito mais organizado, com atendimento as leis brasileiras e a prevenção de acidentes.

O trânsito é parte integrante da sociedade, por isso, é necessário promover ações de prevenção e de educação, seja, no núcleo familiar, nas escolas de ensino fundamental e médio, nos bairros, nas igrejas, enfim, discutir a relação do trânsito enquanto movimento e respeito à cidadania. As regras de trânsito nos centros urbanos é dever de todos, sem exceção, para isso, as famílias devem fazer a iniciação da mobilidade urbana no ambiente doméstico, possibilitando criar uma cultura mais humana e comportamentos mais seguros no trânsito.

Referências

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; GUEDES, Erivelton Pires. *Balanço da primeira década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a segunda década*. Brasília, DF: Ipea, nov. 2023. (Dirur: Nota Técnica, 42).

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. (2020). *Custos dos acidentes de trânsito no Brasil: estimativa simplificada com base na atualização das pesquisas do Ipea sobre custos de acidentes nos aglomerados urbanos e rodovias*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA.

CTB, *Código de Trânsito Brasileiro [recurso eletrônico]* (2013). 5^a ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara.

DETRAN, *Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul* (2021, 22 de janeiro). Disponível em <https://www.detran.ms.gov.br/legislacao/municipalizacao/>.

DETRAN, Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul. (2024, 09/04/2024). *Detran em Números - Painéis – Veículos Dinâmico*. Disponível em: <http://www.paineis.detran.ms.gov.br/condutores.html>.

DETRAN, Departamento de Trânsito de Mato Grosso do Sul (2021, 23 de janeiro). *Detran em Números - Painéis – Acidentes*. Disponível em: <http://www.paineis.detran.ms.gov.br/veiculos.html>.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2023, 19 de junho). *Cidades e Estados – população 2022*. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/nova-andradina/panorama>.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2020) *Brasil gasta 132 bilhões por ano com acidentes*. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=36658#:~:text=O custo desses acidentes chegou, Pesquisa Econômica Aplicada.



Lei Orgânica de Nova Andradina. (2016) REVISADA (2018, 22 de janeiro). Disponível em <https://www.novaandradina.ms.leg.br/leis/legislacao-municipal/lei-organica-de-nova-andradina-revisada-2018.pdf/view>.

Ministério dos Transportes. *Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito* (atualizado em 26/07/2023). Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest/>. Acesso em: 03 mai. 2024.

SANTOS, Pedro Augusto Borges dos; SARAIVA, João Pedro Melani. Dados Consolidados de Óbitos no Trânsito Brasileiro – 2022. *Observatório Nacional de Segurança Viária*, data da publicação 31 de janeiro de 2024. Disponível em: < <https://www.onsv.org.br/pdi/analise-datasus-2022#:~:text=A%20quantidade%20de%20%C3%B3bitos%20anuais,percentual%20de%20%2C24%25>. Acesso em: 30 abr. 2024.