



ISSN: 2230-9926

Available online at <http://www.journalijdr.com>

# IJDR

*International Journal of Development Research*

Vol. 12, Issue, 01, pp. 53133-53135, January, 2022

<https://doi.org/10.37118/ijdr.23777.01.2022>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

## CILINDRADA DO TRAUMA: UMA ANÁLISE SOBRE OS ACIDENTES COM MOTOCICLISTAS EM CAMPO GRANDE – MS

**\*Anderson Antonio Molina da Silva**

Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

### ARTICLE INFO

#### Article History:

Received 17<sup>th</sup> October, 2021

Received in revised form

26<sup>th</sup> November, 2021

Accepted 09<sup>th</sup> December, 2021

Published online 28<sup>th</sup> January, 2022

#### Key Words:

Motocicleta, Acidente De Trânsito

#### \*Corresponding author:

Anderson Antonio Molina da Silva

### ABSTRACT

No Brasil nota-se o crescimento no número de motos circulando nos perímetros urbanos dos municípios. Nota-se também o número de acidentes com esse modelo de transporte e por consequência, o número de óbitos. Dessa forma, o objetivo do trabalho foi, por meio de dados fornecidos pelo DETRAN, juntamente com os dados disponibilizados pelo Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas – RENAEST. O estudo evidenciou a vulnerabilidade dos condutores de motocicleta, pois foi o tipo de veículo que mais vitimou condutores e passageiros em Campo Grande – MS entre os anos de 2018 a 2020.

Copyright © 2022, Anderson Antonio Molina da Silva. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

**Citation:** Anderson Antonio Molina da Silva. "Cilindrada do trauma: uma análise sobre os acidentes com motociclistas em campo grande – ms", *International Journal of Development Research*, 12, (01), 53133-53135.

## INTRODUCTION

Nota-se no Brasil uma aceleração do crescimento urbano, a partir dos anos de 1970, motivados pelo processo de industrialização e de globalização, sobretudo da globalização econômica e sob a lógica do capital. Dessa forma, o espaço geográfico foi modificado, tornando-se mais urbanizado, tendo como *players* desse processo uma infinidade de variáveis, que o tornam um fenômeno complexo (ELIAS & PEQUENO, 2007). Os autores também ressaltam a inversão da distribuição da população no Brasil nos últimos cinquenta anos, proporcionando uma generalização da organização da sociedade contemporânea em territórios em territórios urbanos, ainda que muitas diferenças sociais, econômicas, políticas e estruturais caracterizam as cidades. Ou seja, a globalização reestruturou a produção do espaço, reorganizando as funções e formas antigas. O território é organizado para atender a demanda da produção voltada à globalização. Igualmente complexo é o estudo da mobilidade urbana, no que se refere a organização das cidades contemporâneas. Jirón, Lange, Bertrand (2010) afirmam que tal assunto é ignorado no planejamento urbano. O problema é agravado, ao ignorar também, a dimensão antropológica dos espaços dos grupos humanos. Em outras palavras, ao se pensar em mobilidade urbana, ocorre a exclusão de uma parcela significativa da população. Tal tema é de vital importância para o bem-estar das populações residentes em grandes centros urbanos, dessa forma, o poder público passou a incluir, nos anos de 2014 e 2015, o direito ao transporte e mobilidade urbana na Constituição

Federal, por meio de Emendas Constitucionais. A EC nº 82, de 16 de julho de 2014, inclui o um inciso ao Artigo 144, para disciplinar a segurança viária no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Já a EC nº 90, de 15 de setembro de 2015, substituiu a redação ao artigo 6º, introduzindo o transporte como direito social. Houve um aumento substancial, no Brasil, do quantitativo de acidentes relacionados às ocorrências de trânsito e a utilização de motocicletas, nas últimas décadas. Tal aumento está relacionado a baixa mobilidade coletiva no Brasil; cidades territorialmente espraiadas; e o uso de aplicativos de entregas. Dada a natureza do veículo, que não oferece uma carenagem protetora ao condutor, muitos destes eventos resultam em ferimentos gravíssimos, sequelas permanentes, ou pior ainda, em morte (PINHEIRO & QUEIROS, 2020). Os autores ainda ressaltam a pressão sobre os recursos públicos que tais acidentes ocasionam. O aumento das ocorrências de óbitos, bem como da distribuição dos mesmos no território, significa a ampliação dos custos relacionados aos mesmos. A OMS afirma que, entre impactos econômicos diretos e indiretos, o custo associado aos AT, em nível nacional, está entre 1 e 2% do PIB16. No Brasil, há três estimativas realizadas pelo IPEA. Nas aglomerações urbanas, em 2001, os custos dos acidentes foram estimados em R\$ 5,3 bilhões (0,4% do PIB)19 e, nas rodovias, entre julho de 2004 e junho 2005, em, aproximadamente, R\$ 22 bilhões, estimativas recentes do IPEA indicam impacto econômico de 40 bilhões de reais com acidentes de trânsito. (PINHEIRO & QUEIROS, 2020). Muito além dos impactos econômicos, existem impactos imensuráveis na sociedade, como por exemplo, o impacto de uma família que perde um pai, uma mãe que

perde um filho jovem, jovem no começo de sua fase adulta com sequelas irreversíveis, entre outros. Desta forma, o objetivo geral dessa pesquisa é analisar os dados disponibilizados pelo DETRAN MS, na plataforma DETRAN em números, com a finalidade de apurar o quantitativo de acidentes envolvendo motocicletas em Campo Grande – MS. Comparar com o número de acidentes envolvendo outros veículos e realizar o levantamento e análise do número de óbitos.

## MÉTODOS

Para a elaboração desse trabalho, utilizou-se o método quantitativo, ou seja, para o levantamento e análise das informações, foram utilizados os dados fornecidos pela plataforma DETRAN em Números, disponibilizada no site do DETRAN MS. Em tal plataforma, são disponibilizados dados sobre acidentes de trânsito; frota de veículos no Estado e municípios; exames para aquisição da carteira de habilitação; infrações de trânsito por ano, município, classificação, tipo e órgão autuador; e por fim, informações sobre condutores habilitados. Foram utilizados também os dados disponibilizados pelo Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas – RENAEST, para a tabulação e análise dos óbitos por tipo de veículo no município estudado. A amostra do estudo se caracterizou por todos os acidentes de trânsito ocorridos na cidade de Campo Grande – MS no período de 2018 a 2020.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

**Panorama Geral:** Antes de adentrar no quantitativo de acidentes com motocicletas, buscou-se analisar o total de acidentes de trânsito no período estudado. A título de comparação, foram também levantados os dados de população, frota total, frota ativa, veículos envolvidos, feridos/ilesos e óbitos (Tabela 1).

**Tabela 1. Quantificação da população, frota de veículos, acidentes e óbitos totais por ano em Campo Grande – MS**

| Ano  | População | Frota Total | Frota Ativa | Acidentes | Veículos Envolvidos | Feridos/Ilesos | Óbitos |
|------|-----------|-------------|-------------|-----------|---------------------|----------------|--------|
| 2018 | 885711    | 590326      | 382008      | 7601      | 12622               | 15199          | 80     |
| 2019 | 895982    | 613060      | 411121      | 11528     | 17912               | 18793          | 50     |
| 2020 | 906092    | 628638      | 432879      | 9258      | 14810               | 13279          | 42     |
|      |           | Total       |             | 28387     | 45344               | 47271          | 172    |

Fonte: DETRAN MS (2021).

**Tabela 2. Óbitos totais por habitantes, veículos e acidentes**

| Ano   | Óbitos/100 mil hab | Óbitos/10 mil veículos | % Óbitos por acidente |
|-------|--------------------|------------------------|-----------------------|
| 2018  | 9,03               | 2,09                   | 1,05%                 |
| 2019  | 5,58               | 1,22                   | 0,43%                 |
| 2020  | 4,64               | 0,97                   | 0,45%                 |
| Total | 6,4                | 1,42                   | 0,61%                 |

Fonte: DETRAN MS (2021)

**Tabela 3. Óbitos por tipo de veículo em Campo Grande – MS em 2018**

| Veículo         | Total de acidentes | Óbitos | Porcentagem de Óbitos |
|-----------------|--------------------|--------|-----------------------|
| Motocicleta     | 3032               | 44     | 36%                   |
| Não informado   | 2546               | 29     | 24,17%                |
| Automóvel       | 4093               | 28     | 23,33%                |
| Caminhonete     | 677                | 7      | 5,83%                 |
| Ônibus          | 205                | 4      | 3,33%                 |
| Camioneta       | 204                | 3      | 2,50%                 |
| Caminhão        | 200                | 3      | 2,50%                 |
| Motoneta        | 536                | 2      | 1,67%                 |
| Semirreboque    | 13                 | 0      | 0%                    |
| Caminhão-trator | 20                 | 0      | 0%                    |
| Total           | 11526              | 120    | 100%                  |

Fonte: RENAEST (2021)

Conforme observa-se nos dados obtidos, a população de Campo Grande – MS, aumentou, por sua vez, aumentando também a demanda de veículos para suprir a demanda por transporte no município em questão, possuindo no ano de 2020 uma média de 1,44 veículo por habitante.

Nota-se também uma diferença expressiva entre a frota total e a frota ativa, a saber, 195759 veículos, ou seja, a frota devidamente regularizada para trafegar em vias públicas, sugerindo uma grande quantidade de veículos trafegando de forma regular. Tema esse que pode ser abordado em estudos posteriores. Nota-se também que houve uma diminuição no total de acidentes de trânsito no ano de 2020, o que pode ser explicado pela diminuição do fluxo das vias urbanas por motivo das medidas sanitárias para conter o avanço do COVID-19, como por exemplo a proibição de festas e eventos, suspensão das aulas presenciais, adoção do *home office* por órgãos públicos, restrições de funcionamento do comércio, entre outros. Tal diminuição também pode ter sido fruto de um aumento da fiscalização dos órgãos competentes, conforme veremos mais à frente. Porém, mesmo com a diminuição, o total de acidentes superou o quantitativo do ano de 2018.

Conforme os dados obtidos do DETRAN/MS, foram computados 7601 acidentes no ano de 2018; 11528 acidentes no ano de 2019; e 9258 acidentes no ano de 2020. Com 80 óbitos em 2018; 50 óbitos totais em 2019; e em 2020 foram registrados 42 óbitos. Mesmo com a diminuição, no total, foram 172 vidas ceifadas por acidentes de trânsito em Campo Grande – MS. Organizou-se, também, uma tabela para a comparação entre os óbitos anuais por 100 mil habitantes, por 10 mil veículos e por porcentagem de acidentes (Tabela 2). Dessa forma, pode-se observar que houve uma diminuição do número de óbitos por 100 mil habitantes, em 2018 houveram 9,03 óbitos por 100 mil habitantes; em 2019 diminuiu para 5,58 óbitos por 100 mil habitantes; e em 2020 houveram 4,64 óbitos por 100 mil habitantes. Apesar da diminuição do número de óbitos por 100 mil habitantes em Campo Grande – MS, e a diminuição do número de acidentes no ano de 2020 em relação ao ano de 2019, a porcentagem de óbitos por acidentes aumentou de 0,43% em 2019, para 0,45% no ano de 2020, traduzindo, houve uma diminuição do número de acidentes, porém, tais acidentes em 2020 foram mais letais.

**Óbitos por Tipo de Veículo:** No ano de 2018, nota-se que os acidentes de trânsito envolvendo automóveis, somaram foram superiores aos que envolveram motocicletas, o primeiro, de acordo com os dados obtidos na plataforma do RENAEST (2021), somou 4093 acidentes, já os acidentes que envolveram motocicletas foram

no total de 3 032. Porém, o maior número de óbitos ocorreu nos acidentes que envolveram motocicletas, com 36% do total. A título de comparação, os acidentes envolvendo automóveis somaram 23,33% dos óbitos (Tabela 3). No ano de 2019, os acidentes que envolveram motocicletas ultrapassaram, em número de ocorrências registradas, os outros tipos de veículos. Entretanto, ao observar-se os dados os dados dos óbitos computados, a motocicleta foi o veículo que matou mais, quase o dobro de óbitos dos automóveis. O número de acidentes com motocicletas no referido ano foram de 5581, com 23 óbitos, representando 33,33% do total de óbitos. 5284 acidentes ocorreram com automóveis, com 11 óbitos, representando 15,94% do total de óbitos. Esses números evidenciam mais uma vez a alta letalidade que os condutores desse tipo de veículo estão sujeitos (Tabela 4).

**Tabela 4. Óbitos por tipo de veículo em Campo Grande – MS em 2019**

| Veículo         | Total de acidentes | Óbitos | Porcentagem de Óbitos |
|-----------------|--------------------|--------|-----------------------|
| Motocicleta     | 5581               | 23     | 33,33%                |
| Não informado   | 2478               | 14     | 20,29%                |
| Automóvel       | 5284               | 11     | 15,94%                |
| motoneta        | 532                | 5      | 7,25%                 |
| Ônibus          | 330                | 4      | 5,80%                 |
| Camioneta       | 315                | 3      | 4,35%                 |
| Caminhão-trator | 42                 | 3      | 4,35%                 |
| Semirreboque    | 16                 | 2      | 2,90%                 |
| Caminhão        | 296                | 2      | 2,90%                 |
| Caminhonete     | 941                | 2      | 2,90%                 |
| Total           | 15815              | 69     | 100%                  |

Fonte: RENAEST (2021).

No ano de 2020, ocorreu um fato que chamou a atenção ao se observar os dados de total de acidentes, número de óbitos e porcentagem de óbitos. Observa-se que houve uma diminuição do número de acidentes envolvendo motocicletas, em outros termos, de 5581 em 2019 para 3000 em 2020. Tal diminuição pode ser explicado, conforme já mencionado anteriormente, pelas restrições sanitárias, Decretos Estaduais e/ou Municipais, para a tentativa de contenção do avanço da transmissão do COVID-19. Todavia, houveram mais óbitos do que o ano anterior, em 2019 foram 23 óbitos e em 2020 foram 28 óbitos. Dessa forma, a porcentagem de óbitos em 2020 foi de 49,12%, o maior percentual dos três anos analisados.

**Tabela 5. Óbitos por tipo de veículo em Campo Grande – MS em 2020**

| Veículo         | Total de acidentes | Óbitos | Porcentagem de Óbitos |
|-----------------|--------------------|--------|-----------------------|
| Motocicleta     | 3000               | 28     | 49,12%                |
| Automóvel       | 5770               | 13     | 22,81%                |
| Não informado   | 1323               | 4      | 7,02%                 |
| Caminhonete     | 1114               | 4      | 7,02%                 |
| Caminhão-trator | 67                 | 2      | 3,51%                 |
| Caminhão        | 364                | 2      | 3,51%                 |
| Ônibus          | 249                | 1      | 1,75%                 |
| Semirreboque    | 6                  | 1      | 1,75%                 |
| Motoneta        | 487                | 1      | 1,75%                 |
| Camioneta       | 341                | 1      | 1,75%                 |
| Total           | 12721              | 57     | 100%                  |

Fonte: RENAEST (2021)

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo pode analisar e evidenciar a vulnerabilidade dos condutores de motocicletas. Conforme foi apresentado nos dados, mostrou-se ser o veículo mais letal no que se refere aos acidentes de trânsito, mesmo em 2020, ano com menos acidentes, esse tipo de veículo se mostrou ser o que mais levou condutores a óbito. Foi mostrado o crescimento da população de Campo Grande – MS, e o crescimento do número de veículos, causando uma pressão aos equipamentos urbanos, tanto das vias urbanas, como do sistema de assistência emergencial, pronto socorro, UTIs, etc. Os crescimentos

no número de veículos, sobre tudo de motocicletas, evidenciam um sistema de transporte público que não atende à demanda da população. População essa que precisa realizar grandes deslocamentos para trabalhar, estudar, realizar compras, entre outros. A Pandemia do Corona Vírus em 2020 agravou o quadro de crise social e econômica do País. Dessa forma, os impactos da crise acarretaram no aumento do desemprego, redução de renda e desestruturação de pequenas atividades e fechamento de empresas em todo país. Por motivo das medidas de restrição, por volta de março de 2020, somado ao número auto de desempregados, muitos trabalhadores foram empurrados para o setor informal. (Máximo, 2020). De acordo com Abilio (2020), a população necessitou ser atendida em casa, mostrando assim diferenças sociais entre os que possuíam o privilégio do isolamento domiciliar e os que tiveram que se arriscar para viver, cadastrando-se em aplicativos de entrega de alimentos, que foram possíveis nos últimos anos graças ao avanço das tecnologias. Bastava um smartphone e uma moto e pronto, o indivíduo passava a fazer parte de um sistema de economia de compartilhamento, e passava a ser chamado de “empreendedor”. Tais informações podem explicar o aumento do número de acidentes com motocicletas na Capital do Estado, e pior ainda, o aumento no número de mortes, tendo em vista que os cadastrados nas plataformas precisam realizar inúmeras entregas para ganhar uma quantia suficiente de dinheiro para o seu sustento, muitas vezes, para isso, abusando da velocidade e negligenciando as normas de segurança. Dessa forma, fica o questionamento: que população de Campo Grande precisou se submeter a essa lógica para sobreviver? Que não tinha outra escolha? Quem são os culpados?

Esses e outros questionamentos podem ser respondidos com o aprofundamento da pesquisa e com mais dados sobre os motociclistas e participantes de plataformas de entregas, talvez por meio de entrevistas, bem com o auxílio de mais técnicas de pesquisa.

A pesquisa não tinha o intuito de esgotar o assunto, pois inúmeros outros questionamentos, ponderações e ramificações podem surgir. Porém, acredita-se que o objetivo de analisar os dados sobre os acidentes com motocicletas em Campo Grande – MS foi realizado, podendo servir de subsídio para trabalhos futuros.

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Emenda Constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014.
- \_\_\_\_\_. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Emenda Constitucional nº 90, de 15 de setembro de 2015.
- \_\_\_\_\_. Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST. Brasil. Disponível em <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>>
- ELIAS, D.; PEQUENO, R. Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (ANPUR), 2007, v. 9, p. 25-39, 2007.
- JIRÓN M, P., LANGE V, C., BERTRAND S, M. Exclución y desigualdad espacial: Retrato desde lamovilidad cotidiana. Revista Invi, v. 25, n. 68, p. 15-57, 2010.
- MATO GROSSO DO SUL. Detran em Números. Governo do Estado do Mato Grosso do Sul. Disponível em: <http://www.paineis.detran.ms.gov.br/veiculos.html>. Acesso em: 01 nov. 2021.
- MAXIMO, W. Brasil registra retração de 331,9 mil postos de trabalho em maio. Agência Brasil. EBC. Brasília, 29 de junho de 2020. Disponível em <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-06/brasil-registra-retracao-de-3319-mil-postos-de-trabalho-em-maio>>
- PINHEIRO, P. C.; QUEIROZ, B. L. Análise espacial da mortalidade por acidentes de motocicleta nos municípios do Brasil. Ciência & Saúde Coletiva, v. 25, p. 683-692, 2020.