



GT 3: QUESTÕES HISTÓRICAS E SOCIOCULTURAIS DA CIDADANIA DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES

JUVENTUDE NEGLIGENCIADA: OS JOVENS COMO PRINCIPAIS VÍTIMAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

SILVA, Diuslene Rodrigues da (Universidade Estadual do Oeste do Paraná/UNIOESTE);
diuslene.fabris@hotmail.com

RESUMO: O trânsito envolve a interação entre pessoas diferentes, em suas posições e papéis sociais. Por isso, nem sempre essa interação ocorre de forma harmoniosa. Consta como obrigação do Estado a manutenção da saúde e preservação da vida, é importante notar que, contraditoriamente, a modalidade mortes violentas que compõem o quadro dos agravos externos representa um importante problema de saúde pública no Brasil, afetando a saúde individual e coletiva da população. Atualmente nota-se no Brasil a redução do número geral de acidentes e aumento da incidência de mortes e lesões em sujeitos da população mais jovem. As iniciativas governamentais de construção de políticas para a juventude têm ocorrido de forma lenta e a questão epidemiológica das mortes tem sido observada como um fator desvinculado do ambiente do território. A gestão do território supõe ações integradas que contemplem a educação, saúde e o transporte, entre outros, de forma a exigir um trabalho interdisciplinar que não se limite à visão dicotômica que, muitas vezes, se tem produzido em saúde no Brasil.

Palavras chave: saúde ambiental; juventude; acidentes de trânsito.

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho é parte de tese de doutorado que teve como objetivo geral analisar a relação entre a violência no trânsito e a renovação da força de trabalho de jovens com idade entre 18 (dezoito) e 29 (vinte e nove) anos nas cinco principais cidades da agroindústria do Oeste do Paraná. Trata-se de uma pesquisa descritivo analítica, que utilizou como fonte o Banco de Dados do Corpo de Bombeiros do Paraná (SYSBM-RGO); SIM/DATASUS e SIH/SUS. Foram pesquisados os anos de 2012, 2013 e 2014 com uma amostragem intencional estratificada em três grupos: idade, lesões e óbitos. Aqui, apresentamos a questão de os jovens, adolescentes e crianças, constituem hoje, a população mais vulnerável a violência no trânsito estando esta realidade expressa no número crescente de ocorrências nesta faixa etária.

No Brasil, a interpretação ou a atenção dada à questão epidemiológica das mortes da população jovem foi historicamente observada como um fator desvinculado do ambiente do território. De acordo com Santos (2000), o território deve garantir o acesso aos bens e serviços básicos para uma boa qualidade de vida. A gestão do território supõe ações integradas que contemplem a educação, saúde, moradia, saneamento básico, transporte, entre outros.



Na perspectiva da Saúde Ambiental a violência, sob a forma de acidentes no trânsito acontece num território vivo que possui dinâmicas e que, acima de tudo, é reflexo de processos políticos, históricos, econômicos, sociais e culturais, os quais produzem interferências diretas na materialização da vida, influenciando nos comportamentos, no adoecimento e na forma de morrer das populações em determinados espaços. (BRASIL, 2007).

A questão da violência no trânsito assumiu maior relevância na atualidade em função da amplitude de seus reflexos no cotidiano das pessoas e das sociedades, dadas as possibilidades de produzir doenças e de alterar a saúde das pessoas. A presença da violência é um indicativo de que em um dado espaço estão interagindo negativamente questões estruturais, microssociais e macrossociais.

A violência no trânsito se qualifica, segundo Viana (2013), como uma relação social de imposição, na qual os agentes (motoristas, principalmente) atingem fisicamente outro ser humano por intermédio de um meio de transporte (carro, bicicleta, ônibus, entre outros).

É importante lembrar que dos anos de 1950 a 1980 o veículo significou e retratou a ascensão social, seu prestígio e seu poder. A partir dos anos de 1990, com o acelerado crescimento das cidades, os automóveis e motos passaram a ser um gênero de necessidade para a realização da produção e reprodução social. Muito mais do que um objeto de ostentação e luxo, transformou-se em verdadeiras ferramentas de trabalho, presentes no cotidiano das cidades e das pessoas.

No entanto, o aumento acelerado e significativo do número de veículos nos centros urbanos não veio acompanhado de estratégias de ampliação de vias ou de cuidado necessário para a preservação dos espaços dos pedestres.

A violência no trânsito, acima de tudo, reflete as condições do sistema social e econômico em que a sociedade está inserida, variando a partir do grau de socialização dos povos. Mas, sempre orientado por símbolos que são contraditórios em relação aos valores vigentes, não se deve esquecer que o automóvel ou a moto representam um poderoso valor de troca social, que simboliza a ascensão social. Devido à elevada dimensão do seu valor simbólico estes veículos se transformam em objetos de adoração e veneração, aos quais tudo é permitido. Ambos refletem e representam a ideologia do consumo na sociedade capitalista. A constituição de uma mentalidade competitiva promove nos indivíduos uma representação ética totalmente impessoal. O sujeito se vê detentor de muitos direitos e de poucos compromissos para com os demais que com ele dividem o espaço. Logo, um aspecto relevante a ser considerado no estudo da violência no trânsito diz respeito à exacerbação do individualismo, como elemento cultural da sociedade capitalista. A isso se somam o aumento da renda e o crescimento econômico. Esses fatores associados têm contribuído diretamente para a instalação da crise de circulação nas cidades de médio e grande porte, especialmente em suas áreas centrais. Nelas se instalou a predatória competição entre veículos e pedestres pela ocupação e utilização dos espaços.

Há uma evidente tendência dos países latinos a não compreender a insegurança rodoviária como um problema de saúde pública e essa resistência cultural que se traduz também em resistência estrutural, reduz drasticamente as possibilidades de se engendrar mudanças significativas no trânsito e no comportamento dos condutores. Predomina no meio social e no institucional a



compreensão de que acidentes de trânsito são o custo inevitável do progresso, ou ainda, uma visão de que tudo se resume à questão do erro humano, que impede a busca e a aplicação de medidas estruturais que reduzam os acidentes. (VASCONCELLOS et al., 2011).

Em países desenvolvidos da Europa e nos Estados Unidos, entidades governamentais e não governamentais mudaram sua compreensão acerca da questão dos acidentes de trânsito e passaram a aceitá-los como um problema de saúde pública. Gerou-se um amplo conjunto de ações coordenadas e permanentes de educação, prevenção e fiscalização. (VASCONCELLOS et al., 2011).

É preciso considerar os acidentes de trânsito como um dos problemas de primeira ordem, em função das perdas que produz e das lesões que provoca, muitas vezes, em caráter irreversível. Embora seja difícil precisar o custo da violência no trânsito, é notório o fato de que no âmbito mundial este se traduz em bilhões de dólares de despesas anuais com recuperação da saúde, acrescidos de outros bilhões relativos às economias dos países, em termos de dias não trabalhados, imposição e cumprimento da lei, bem como perda de investimentos.

A violência no trânsito, assim como outros tipos de violência, é uma categoria de muitas peculiaridades, atravessada por fatores muito diversos, que torna difícil calcular o impacto exato sobre os sistemas de saúde ou seus efeitos na produtividade econômica em um determinado território ou cidade. Porém, essas despesas contribuem substancialmente para o aumento do orçamento anual público, o qual se compõem da contribuição de todos os cidadãos.

2. OS JOVENS COMO AS PRINCIPAIS VÍTIMAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo Waiselfisz (2014, p.110), quando se relacionam as taxas de óbito por 100 mil habitantes em acidentes de transporte¹ em 101 (cento e um) países do mundo, as taxas do Brasil² resultam extremamente elevadas, bem acima da média internacional, ocupando o 7º lugar nesse ranking, quando feito o recorte para mortalidade juvenil, quando sua taxa atinge os 29,3 por 100 mil habitantes.

De fato, esses números se relacionam diretamente ao observado por Vasconcellos et al. (2011), quando coloca que, na maioria dos países latinos o planejamento de ações de segurança rodoviária foi feito de modo fragmentado, além de que estas sociedades não compreendem a insegurança rodoviária como um problema de saúde pública. Esse fator reduz abruptamente as possibilidades de promoção de mudanças significativas capazes de serem efetivas no combate a estes números.

Não obstante, pesa ainda o fato de que muitas sociedades associam juventude à violência e aos atos deliberados de exposição ao perigo como sendo algo referente à idade e sem condições de ser evitado.

¹ Os acidentes de transporte compreendem todos os tipos de locomoção de pessoas. Já o acidente de trânsito qualifica aquele ocorrido em via pública. Para maiores esclarecimentos ver definição dada por: http://www.datasus.gov.br/cid10/V2008/WebHelp/v01_v99.htm

² Segundo matéria veiculada no jornal Folha de São Paulo o Brasil é o quarto país da América no ranking de acidentes de trânsito. Ver: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772858-brasil-e-o-quarto-pais-com-mais-mortes-no-transito-na-america-diz-oms.shtml>



No tratamento do tema da juventude cabe, no plano das políticas públicas, recompor um desenho de ações que partam do reconhecimento de que alguns problemas afetam expressiva parcela da população jovem. A saber são problemas reais identificados na área da saúde, da segurança pública, do trabalho e do emprego que dão materialidade imediata para se pensar as políticas voltadas à juventude.

Camarano et al. (2009), em estudo sobre a juventude e a morbimortalidade por causas externas³, assevera que a modalidade dos acidentes de trânsito passou a ter destaque justamente em função dos números entre os jovens do sexo masculino. Segundo Ferreira et al. (2009), no Brasil, a mortalidade de adolescentes e de jovens adultos do sexo masculino, entre 15 (quinze) a 29 (vinte e nove) anos, é considerada alta, dado corroborado pelo estudo de Camarano et al. (2009, p. 84), o qual sinaliza que no ano de 1980 as causas externas foram responsáveis, por cerca de 61% dos óbitos de homens de 15 (quinze) a 29 (vinte e nove) anos, percentual que atingiu a marca de 77%, em 2006.

Considera-se que o aumento da morbimortalidade⁴ ocasionada pela violência no trânsito já serviu para categorizá-la como uma epidemia⁵ face à sua extensão e às consequências para o indivíduo, para a família e para a sociedade.

Bacchieri e Barros (2011, p. 952), num estudo sobre a evolução do número de acidentes no Brasil para o período de 1998 a 2006, demonstraram que somente os acidentes com motos custaram aos cofres públicos cerca de R\$ 5,3 bilhões de reais, valor que à época correspondia a R\$ 1.400,00 referentes a despesas em atendimento médico, por moto que circulava no país.

De acordo com o Relatório de 2004, da OMS, as projeções para o ano de 2020 apontaram para o fato de que os acidentes de trânsito deverão ocupar o 3º lugar nas causas de mortalidade. O Relatório alerta que medidas de enfrentamento só se darão efetivamente a partir do momento em que as autoridades reconheçam os acidentes de trânsito e as mortes que estes ocasionam como eventos que podem ser prevenidos e evitados (OMS, 2004).

Uma análise semelhante feita pelo Ministério da Saúde no Brasil (BRASIL, 2004), evidenciou que a mortalidade por acidentes de trânsito se configura como a segunda causa de morte no conjunto das “causas externas”⁶. Os acidentes de trânsito

³ Taxa de mortalidade por causas externas: indicador mede o número de óbitos por causas externas (conjunto de acidentes e violências) por 100.000 habitantes, estimando o risco de morrer por essas causas. Os óbitos por causas externas correspondem ao capítulo XX da CID-10 (códigos V01 a Y98) (em vigor de 1996 até o presente) e aos códigos E800 a E999 da Classificação Suplementar de Causas Externas da CID-9, que esteve vigente até 1995. (BRASIL, 2004a).

⁴ Conforme diversos manuais do Ministério da Saúde, a Morbimortalidade é um conceito complexo que provém da ciência médica e que combina dois subconceitos como a morbidade e a mortalidade. A ideia de morbimortalidade, significa aquelas doenças causadoras de morte em determinadas populações, espaços e tempos. A morbimortalidade tem a ver com a incidência de uma determinada doença e sua relação com o número de mortes que a ela se associam. (BRASIL, 2010a).

⁵ No âmbito da saúde pública, considera-se epidemia: a **propagação de uma doença infecciosa** ou outras doenças de propagação breve, que surgem rapidamente em determinada localidade ou em grandes regiões e **atacam ao mesmo tempo um grande número de pessoas.** (WHA, 2005, p. 6).

⁶ No âmbito da saúde pública o conceito de mortalidade por causas externas se aplica às mortes violentas por violência autoinfligida; homicídios; acidentes de transportes e automobilísticos. (BRASIL, 2002b).



representam importante questão pública, não só pelas perdas de vida e pelas sequelas principalmente entre jovens, mas por provocar perdas não totalmente mensuráveis do ponto de vista das perdas humanas e de seus potenciais, somando-se aos **custos diretos e indiretos**⁷.

Estudos mais recentes da Organização Mundial da Saúde como o Relatório de (2010, s/p)⁸ estimaram números alarmantes de mortes para as próximas décadas (1,9 milhão para 2020 e cerca de 2,4 milhão para o ano de 2030) caso não se pense em alternativas imediatas para o enfrentamento dos números produzidos pela violência no trânsito. Consta nesse Relatório registros de que no ano de 2010, a China teve 275 mil mortes no trânsito; Índia 231 mil; Nigéria 53 mil; Brasil 42 mil e EUA 35 mil; ou seja, esses números demonstram que países com alta densidade populacional apresentam altos índices de perdas.

Observações dispostas no estudo do IPEA (2003) enfatizam a importância de se discutir os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito, seja em aglomerações urbanas ou em cidades de portes menores. A problemática dos acidentes de trânsito em vias urbanas assume dimensões preocupantes tanto pelo número absoluto de acidentes quanto pela alta incidência de acidentes por pessoa ou por veículo em circulação. Em síntese, os índices apurados pelo referido estudo demonstraram a periculosidade do trânsito no país.

Waiselfisz (2014, p. 26), num estudo sistemático denominado de “Mapa da Violência”, apresenta uma síntese da evolução histórica da mortalidade violenta no Brasil para o que tomou como referência os registros do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM/DATASUS), entre os anos 1980 e 2012, os resultados demonstram que morreram no País 1.202.245 pessoas vítimas de homicídio; 1.041.335 vítimas de acidentes de transporte; 216.211 por suicídio. As três causas somadas totalizaram 2.459.791 vítimas. Refletindo sobre tais números, Waiselfisz considera que se as taxas de mortalidade para o conjunto da população, no período estudado, apresentaram uma queda de 3,7%, o mesmo não se observou para a taxa por causas externas que aumentou 32,8%. Os componentes que influenciaram no aumento dessa taxa foram, respectivamente, os homicídios que crescem 148,5%, os suicídios, que crescem 62,5% e os óbitos por acidentes de transporte que aumentam 38,7%.

Waiselfisz (2014, p. 26-28) pondera que os acidentes de transporte tiveram acentuada queda em dado período quando passou a vigorar em 1998 o Código de Trânsito Brasileiro. Todavia, retomaram a tendência de alta com um aumento de 36%, entre os anos 2000 e 2012. Para ilustrar o quão significativo são os números provenientes dos acidentes de trânsito, o referido autor demonstra que em toda a década de 1980 as mortes em acidentes de transporte foram sempre maiores que as mortes por homicídios. Em alguns anos, como em 1980 as mortes no trânsito foram 46,4% maiores que os homicídios e, em 1996, elevaram-se para 47,3%.

⁷ Os documentos do IPEA (2003) e (2006), tratam de impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas e rodovias, respectivamente: **Custos diretos**: custos médicos hospitalares; resgate de vítimas; danos a veículos; atendimento policial; perda de produção (efetiva) entre outros. **Custos indiretos**: perda de produção (potencial) e congestionamentos por acidentes).

⁸ Versão digital do documento não está paginada.



Minayo e Souza (2003, p. 133) apontam que no Brasil a mortalidade por causas externas representou um percentual de 28,6% dos Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP)⁹ da população em geral. Para os jovens constitui a primeira causa de APVP.

Diversos estudos da área da saúde buscaram identificar as principais faixas etárias e causas de morte e descobriram que os jovens têm sido o grupo de maior incidência de mortes por causas externas. Estas têm determinado um importante impacto no país, bem como no mundo em razão das sérias consequências econômicas, emocionais e sociais, que se traduzem em ausência no trabalho, custos para o sistema de saúde, demanda aos serviços sociais, perda de vida produtiva por morte, danos mentais e emocionais incalculáveis para as vítimas e suas famílias.

Diante do exposto, há que se considerar que na faixa de idade que compreende a adolescência e a juventude estão os mais vulneráveis aos acidentes de trânsito e tem representado importante parcela de perdas prematuras de vida.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É preciso considerar os acidentes de trânsito como um dos problemas de primeira ordem, em função das perdas que produz e das lesões que provoca, muitas vezes, em caráter irreversível.

Na última década, o Estado brasileiro passou a incentivar o uso da motocicleta como solução para as questões mercadológicas, de mobilidade e de geração de renda para os jovens que não eram absorvidos pelo trabalho formal, em linhas tradicionais das fábricas, ou seja, os mais pobres e de menor escolaridade, tornando-os por consequência as principais vítimas dos acidentes. Esta perspectiva se associa a perspectiva de um crescimento que se dá a qualquer custo, ignorando seus impactos negativos, inclusive àqueles alusivos às perdas de vidas de todas as idades especialmente a de jovens. Essas perdas passaram a ser vistas como inerentes ao processo de desenvolvimento como algo inevitável, ou seja, o preço a ser pago pelo aumento da frota e dos fluxos.

Cabe lembrar que, no trânsito, nem sempre o jovem vítima de violência é aquele que está em grupo de maior vulnerabilidade social. Muitas vezes, trata-se de jovem inserido no meio produtivo, inclusive com responsabilidades familiares ou até mesmo na condição de arrimo de família.

Diante do quadro, se destaca a necessidade do estabelecimento da compreensão por parte da gestão pública e, conseqüentemente, da população em geral, de que acidentes de trânsito são problema de saúde pública e passam de uma ação setorial para uma ação coordenada em rede. Se alerta também para a necessidade de ações de proteção à vida de pessoas mais jovens como estratégia de desenvolvimento, chamando atenção para o fato de que caso isso não ocorra, ainda nesta década, poderá ser tarde, ficando reservado às futuras gerações o ônus de uma pobreza ainda mais acentuada, que aquela vivida até então.

⁹ Os anos potenciais de vida perdidos é um indicador de saúde que traduz o número de anos que uma pessoa, morta prematuramente, poderia ter vivido, seu cálculo leva em consideração o estabelecimento de um limite de idade para referência abaixo do qual a morte é considerada prematura. Este limite costuma ser fixado em 65 ou 70 anos.



REFERÊNCIAS

BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluisio J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998-2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Rev Saúde Pública**, 2011; 45: 949-63.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Impacto da violência na saúde dos brasileiros**. Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2005.

BRASIL. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. **Subsídios para construção da Política Nacional de Saúde Ambiental**. Brasília: Ministério da Saúde, 2007.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Informações em Saúde**. Brasília: Datasus, 2004a.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

CAMARANO, Ana Amélia et al. Um olhar demográfico sobre os jovens brasileiros. In: CASTRO, Jorge Abrahão de; AQUINO, Luseni Maria C.; ANDRADE, Carla Coelho de (Orgs). **Juventude e Políticas Sociais no Brasil**. Brasília: Ipea, 2009.

FERREIRA, Helder et al. Juventude e políticas de segurança pública no Brasil. In: CASTRO, Jorge Abrahão de; AQUINO, Luseni Maria C.; ANDRADE, Carla Coelho de (Orgs). **Juventude e Políticas Sociais no Brasil**. Brasília: IPEA, 2009.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas**. Brasília: IPEA, 2003. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>. Acesso em: 21 jul. 2015.

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN); Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Relatório Executivo. Brasília, 2006.

MINAYO, Maria Cecília Souza; SOUZA, Edinilsa Ramos. **Violência sob o olhar da saúde: a infrapolítica da contemporaneidade brasileira**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003.

OMS - Organização Mundial de Saúde. Financiamento dos sistemas de saúde: o caminho para a cobertura universal. **Relatório mundial de saúde**. Genebra: Organização Mundial da Saúde, 2010.

OMS - Organização Mundial de Saúde. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el transito**. Resumen. Ginebra, 2004.



II Simpósio Internacional Interdisciplinar em Ciências Sociais Aplicadas
22 a 24 de novembro de 2017

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 2000.

VASCONCELLOS, Eduardo A.; BRASILIENSE, Ailton; MONTOYA, Carlos Contreras. Segurança rodoviária, saúde e políticas públicas. In: GALVÃO, Luis Augusto C.; FILKEMAN, Jacobo; HENAO, Samuel. **Determinantes ambientais e sociais da saúde**. Rio de Janeiro, RJ: Fiocruz, 2011.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da violência**. Os jovens do Brasil. Rio de Janeiro: FLACSO, 2014.