# Promoção da saúde: é preciso enfrentar a violência no trânsito

FERNANDO P. CUPERTINO DE BARROS
Médico, com mestrado e doutorado em Saúde Coletiva. Professor da cadeira de Saúde Coletiva da Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Goiás. Presidente do CONASS (2000-2003) e seu assessor técnico para Ciência e Tecnologia e Relações Internacionais

## 1. O contexto

Em novembro de 2015, realizou-se em Brasília a 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito, que teve a participação de mais de 130 países-membros da Organização das Nações Unidas (ONU). Das discussões, foi elaborada a "Declaração de Brasília", em que os países se comprometeram a priorizar pedestres, ciclistas e motociclistas, contribuindo, assim, para mudar o paradigma do debate sobre trânsito em todo o planeta.[1] O documento menciona, ainda, de modo enfático, a preocupação com a questão da equidade social, uma vez que as pessoas mais pobres e vulneráveis são muitas vezes as principais vítimas (pedestres, ciclistas, condutores de veículos motorizados de duas e/ou três rodas e passageiros de transporte público inseguro).[2]

No Brasil, a relevância do assunto interpela diretamente o sistema de saúde e a rede assistencial, desde a fase do atendimento pré-hospitalar até a reabilitação/readaptação.

A despeito do "Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020", sob a responsabilidade do Ministério das Cidades, lançado em 2010, o que se observa no Brasil, nos primeiros anos desta década, é que as mortes no trânsito apresentam tendência de crescimento, a qual se mantém praticamente desde o ano de 2000. Em 2012, morriam no Brasil 45.689 pessoas em consequência de acidentes, número 39% superior ao registrado dez anos antes, e 5% maior ao de 2010. Isso significa 23,6 vítimas fatais a cada 100 mil habitantes, um óbito a cada 12 minutos. A quantidade de feridos naquele mesmo ano chegou a 177.487 pessoas.[3]

Essa tendência de aumento do número de mortes ressurgiu após significativo impacto do novo Código de Trânsito Brasileiro. No mais recente relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre a situação da segurança viária no mundo, baseado em dados de 2010, o Brasil ocupava o 4º lugar no *ranking*

do número de mortes no trânsito no mundo, posicionando-se atrás apenas de China, Índia e Nigéria.[4]

Analisando os dados de 2012, vê-se que o crescimento do número de mortes (610%), principalmente de homens (três quartos dos mortos são do sexo masculino) entre 20 e 39 anos de idade (62% dos mortos estão nessa faixa etária), no auge de sua força produtiva, é muito superior ao de motocicletas na frota nacional de veículos (491,1%), que não é pequeno.[5]

Considerando-se os aspectos econômicos, os dados oficiais indicam que os custos totais dos acidentes de trânsito, no Brasil, saltaram de 28,84 para 58,87 bilhões de reais entre 2005 e 2012.[6]

Uma pesquisa coordenada pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo, entre fevereiro e maio de 2013, revelou que 67% dos acidentes com motos na cidade de São Paulo que resultaram em lesões graves aconteceram com motoristas que não possuíam carteira de habilitação. Entre os devidamente habilitados, 43% dos acidentes com motos resultaram em lesões graves. Além disso, 21% dos motociclistas acidentados haviam consumido álcool ou drogas antes de dirigir – 7,1% haviam bebido e 14,2%, usado droga ilícita (cocaína e maconha foram as mais comuns). Além disso, dados da Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo mostram que a frota de motos na cidade praticamente dobrou no período de sete anos: cresceu de 490.754, em 2005, para 962.239 em 2012. No mesmo período, o número de acidentes com motos cresceu 35% e a quantidade de motociclistas mortos aumentou 27%.[7]

Segundo Scarpetta e Oksandro, citando dados do Ministério da Saúde, 30% dos leitos dos prontos-socorros no país são ocupados por acidentes de trânsito; e do total de internações, 48% foram de motociclistas. Segundo a Associação Brasileira de Medicina no Tráfego (Abramet), a cada dez leitos ocupados nas unidades de terapia intensiva (UTI) quatro são ocupados por pacientes envolvidos em acidentes de trânsito.[8] Além disso, os autores chamam atenção para o fato de que o aumento exponencial do uso de motocicletas, que eram 1,5 milhão de unidades em 1990 e 22 milhões em 2014, tem impacto negativo sobre a saúde também nas questões relacionadas à poluição ambiental, interferindo também com aspectos ligados à saúde mental, sobretudo nos grandes centros.[8] Criticam, ainda, o fato de que os benefícios tributários que ensejaram o aumento da produção e do consumo de motocicletas, ainda que tenham trazido a criação de emprego e renda, terminam por causar impactos fortemente negativos sobre a saúde da população, o que exige uma ação concertada e intersetorial das instâncias governamentais e um decisivo apoio da sociedade civil, como já obtido em vários países do mundo, inclusive na América Latina.[3]

## 2. A iniciativa do CONASS em promover um seminário internacional sobre segurança no trânsito

Por deliberação de sua assembleia geral, o CONASS decidiu realizar um primeiro Seminário Internacional sobre Segurança no Trânsito nos dias 25 e 26 de abril de 2017. Dele participaram, na qualidade de expositores, palestrantes internacionais de grande prestígio, que falaram sobre a evolução da segurança no trânsito em seus países de origem (Canadá, França, Portugal e Espanha), visando à redução da morbimortalidade dos acidentes de tráfego. Também trouxeram sua importante contribuição o Ministério da Saúde do Brasil, a Comissão Parlamentar para o Trânsito Seguro, da Câmara dos Deputados, e ainda a Secretaria de Estado de Saúde de Pernambuco, que apresentou as estratégias e os resultados do trabalho de promoção da segurança no trânsito naquele estado.

O objetivo do seminário foi o de colher subsídios que possam contribuir para a elaboração de um documento-proposta do CONASS ao Governo Federal, indicando os caminhos trilhados por outros países, cujas experiências poderão somar-se à brasileira para o enfrentamento do problema que traz repercussões profundas sobre o sistema de saúde brasileiro, sobre a economia nacional e sobre a vida dos cidadãos.

As atividades tiveram seu início com uma apresentação do Sr. Júlio Jacobo Waiselfisz, argentino naturalizado brasileiro, autor do estudo "Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicleta". Em sua exposição, ele analisou o número de mortes no trânsito por períodos, chamando atenção para o fato de que, entre 1997 e 2000, percebeu-se sensível redução nesses índices, possivelmente ligada às novas regras estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro, promulgado em setembro de 1997. Em 1997, foram registradas 35.620 vítimas; já em 2000 esse número cai para 28.995, ou seja, decréscimo de 18,6%. Já a partir do ano 2000, houve forte retomada na sinistralidade no trânsito, o que fez que, em 2005, os óbitos atingissem praticamente os mesmos patamares de 1997 e, mais preocupante ainda, que o ritmo de crescimento, a partir do ano 2000, seja de contínuo crescimento, em torno de 3,5% ao ano, em média. Destacou, ainda, que a "motocicleta converteu-se no meio de transporte de maior capacidade letal no trânsito, causadora de 1.421 mortes em 1996, mas que em 2014 origina um total de 16.252 vítimas, um absurdo crescimento de 1.044%".

A representante de Portugal, a Dra. Gregória Paixão von Amann, Coordenadora do Programa Nacional de Prevenção de Acidentes, do Ministério de Saúde de Portugal, descreveu a evolução da segurança no trânsito em seu país, situando-a com relação a dois momentos importantes da vida nacional: o da Revolução de 25 de abril de 1974 e o ingresso na Comunidade Econômica Europeia (1986). O desafio primeiro foi o de adotar medidas que aproximassem os números expressivamente maiores da mortalidade no trânsito em Portugal, com aqueles dos outros países da União Europeia (UE), o que somente foi conseguido em 2006. Em 1991, o número de mortes no trânsito em Portugal era da ordem de 323 por milhão de habitantes, enquanto nos demais países da UE situavam-se em torno de 160 por milhão de habitantes. As estratégias adotadas para o enfrentamento do problema fizeram que Portugal, entre 2010 e 2016, tenha registrado o maior recuo no número de mortos em acidentes rodoviários, com um decréscimo de 40%.

Na experiência lusitana, chamam atenção as parcerias estabelecidas com a socieda-

de civil, assim como o entrosamento entre o Programa Nacional de Prevenção de Acidentes com o Programa Nacional para a Saúde Mental, o que tem contribuído para a definição das estratégias de promoção da segurança, de prevenção e de controle do consumo de álcool e substâncias psicotrópicas que interferem nos riscos do trânsito rodoviário.

O palestrante Ethienne Blais, professor de Criminologia da Universidade de Montréal e integrante da equipe do Instituto Nacional de Saúde Pública do Québec, destacou que a província do Québec (Canadá) conseguiu reduzir drasticamente o número de óbitos no trânsito, que passou de 2.209 a 392, entre 1973 e 2013, a despeito do número de veículos haver triplicado no mesmo período. Tal resultado não decorreria apenas da introdução de medidas eficazes, mas, sobretudo, de uma vontade política de priorizar cada vez mais a segurança nos transportes. Segundo ele, a introdução de medidas efetivas não se faz sem que a política de segurança no trânsito esteja alicerçada por uma parceria sólida entre diversos setores que reconhecem a necessidade de se colocar a questão da segurança no trânsito em um patamar superior ao dos imperativos econômicos.

O professor Jean-Pascal Assailly, pesquisador do Instituto Francês das Ciências e Tecnologias dos Transportes, Terra e Redes (IFSTTAR), ligado ao Ministério do Meio ambiente, Energia e Mar e ao Ministério do Ensino Superior e da Pesquisa da França, trouxe a experiência de seu país. Em 2015 (últimos dados disponíveis), houve na França 3.461 mortos nas estradas (77 a mais que em 2014); 70.802 feridos (73.049 em 2014) e 26.595 feridos hospitalizados (26.635 em 2014). Ressaltou que a ação de segurança no trânsito repousa sobre o tripé que reúne o comportamento, as infraestruturas e o veículo. O objetivo do governo, alinhado àqueles da União Europeia e os da Década das Nações Unidas para a Segurança no Trânsito, é o de chegar a menos de 2.000 mortes nas estradas em 2020. Para isso, enorme diversidade de atores nacionais está implicada na segurança no tráfego: o Estado, as associações de vítimas e de usuários, os fabricantes de veículos, as seguradoras, os fabricantes de equipamentos para o trânsito e para veículos, os administradores de estradas e as empresas, entre outros.

O último dos palestrantes nacionais, o Sr. Francisco Javier Villalba Carrasquilla, Chefe da Unidade de Ordenação Normativa da Direção Geral de Tráfego da Espanha, descreveu a trajetória da segurança do trânsito naquele país, enfocando, sobretudo, o período de 2004 a 2009 e detalhando o que se tem feito e o que se tem a fazer entre 2010 a 2020. Ao tomar-se como referência o ano de 2003, a Espanha tinha uma taxa de 128 mortes por milhão de habitantes, enquanto a média da União Europeia era de 103 mortes por milhão de habitantes. Com esses dados, a Espanha ocupava o 19º lugar entre os 27 países membros da União Europeia, o que motivou a adoção de medidas efetivas para promover a segurança no trânsito. No primeiro foram realizadas reformas do código penal, reformas nos procedimentos de sanções administrativas, a implantação de radares fixos, a elaboração de um plano de segurança viária e o reforço das ações de fiscalização; já no segundo, foi elaborada uma estratégia de segurança viária para o decênio, a proposta de uma reforma na legislação sobre álcool e drogas, segurança viária em empresas, entre outras. É importante ressaltar que foram definidos com clareza os indicadores que se pretende alcançar ao final do período, como, por exemplo, a redução de 25% do número de motoristas de 18 a 24 anos mortos ou feridos graves nos finais de semana e a redução de 50% do percentual de veículos

que superam o limite de velocidade em mais de 20 km/h.

O Secretário de Estado da Saúde de Pernambuco, Dr. José Iran Costa, apresentou os trabalhos realizados pelo Comitê Estadual de Prevenção aos Acidentes de Moto, instituído pelo Governo de Pernambuco em 2005 e que se constitui em uma política intersetorial de combate à grave situação da mortalidade no trânsito, especialmente àquela que se relaciona ao uso da motocicleta. Citou os dados oficiais que indicam que a região Nordeste do Brasil é a que detém os maiores índices de mortes por acidentes que envolvem a motocicleta (40,1%) e que Pernambuco, especificamente, teve 74,2% do total de vítimas de acidentes em que estavam envolvidos passageiros ou condutores de motocicletas no ano de 2016. Discorreu sobre o plano de ação estabelecido, com metas bem identificadas e ações a cargo de cada um dos organismos integrantes do Comitê. Ao final apontou os resultados obtidos, chamando atenção para a necessidade de se reforçarem ações sobre mudanças necessárias na legislação; sobre o combate à falta de equipamentos de segurança; sobre o problema de que a motocicleta tenha apenas um único ocupante; sobre a necessidade da intensificação na punição por alcoolemia ao volante e no combate aos transportes irregulares.

O Secretário-Executivo do Ministério da Saúde do Brasil, Dr. Antônio Carlos Nardi, ressaltou que, no Brasil, graças aos incentivos fiscais, à facilitação do crédito financeiro aos consumidores e às dificuldades ainda encontradas com o transporte público nas cidades, o número de veículos continua a aumentar de forma vertiginosa. Há preocupação especial com a frota de motocicletas que, em 2004, representavam 18,15% do total de veículos automotores, mas que, ao final de 2016, já chegavam a 27%. Isso significa que houve aumento de aproximadamente 18,2 milhões de motocicletas entre 2004 e 2016, ou seja, incremento de 255,2%. Destacou o Programa Vida no Trânsito, criado em 2010, que se volta à vigilância e à prevenção de lesões e mortes no trânsito, além da promoção da saúde, e que foi instituído em resposta aos desafios da ONU para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Quanto aos resultados já obtidos, informou que, de 2010 a 2015, houve redução de 24% no número de óbitos nos municípios que executam o Programa Vida no Trânsito (todas as capitais do país e mais os municípios de Campinas/SP, Guarulhos/SP, Foz do Iguaçu/PR e São José dos Pinhais/PR). Além disso, o programa promoveu melhor qualificação da informação ao reduzir os acidentes não especificados em 47%. Por último, mencionou ainda outras iniciativas do Governo Federal que têm se mostrado importantes na superação da insegurança no trânsito: a Semana Nacional de Trânsito; o Dia Mundial sem Carro; a iniciativa Maio Amarelo; as campanhas publicitárias por ocasião dos feriados do carnaval; a assinatura do Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes de Trânsito, entre outros.

O bacharel Jerry A. Dias, assessor parlamentar do Deputado Federal Hugo Leal, presidente da Comissão Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, discorreu sobre ação do legislador na defesa e promoção do trânsito seguro, apresentando a legislação brasileira pertinente e apontando caminhos necessários, do ponto de vista normativo, para a superação das lacunas e dificuldades atuais.

## 3. Conclusões

Para além das questões ligadas ao mundo normativo, às ações de fiscalização, às medidas repressivas e punitivas, todas necessárias

para se promover segurança no trânsito, outras questões foram mencionadas tanto pelos expositores, quanto pela assistência e que não devem ser ignoradas ou menosprezadas.

A questão cultural tem forte implicação, uma vez que muitas vezes a ideia de liberdade, ou de afirmação sexual é associada à alta velocidade e ao desempenho de determinadas marcas ou modelos de veículos pela propaganda de seus fabricantes. Daí a importância de se considerar a informação e a comunicação como instrumentos indispensáveis ao sucesso das políticas e ações já em curso, ou a serem desencadeadas. Além disso, o fortalecimento das ações de educação para o trânsito, desde a infância até a velhice, como se faz na França e em Portugal, já demonstrou ter grande influência no grau de sucesso alcançado nesses países em matéria de segurança no trânsito.

No caso brasileiro, não há nenhuma dúvida de que, a despeito das medidas já adotadas, o país ainda está longe de alcançar patamares minimamente aceitáveis no que se refere ao número de acidentes de trânsito e à sua morbimortalidade. É preciso encontrar caminhos e recursos para se ampliarem os espaços de mobilidade urbana, estimulando a caminhada e a utilização dos transportes públicos – que para isso precisam ser profundamente melhorados, além de se criarem condições de locomoção por bicicletas no ambiente urbano, garantindo-se a segurança dos ciclistas.

Grave problema que acomete não apenas o Brasil, mas todo o mundo moderno, é o uso do telefone celular ao volante, cuja prática tem sido combatida com medidas repressivas, mas ainda sem o sucesso desejado.

Para o futuro, não se pode esquecer, também, do fenômeno do envelhecimento da população e do uso de medicamentos que podem afetar a capacidade de condução segura. ■

Referências:

1. Brasil. Ministério das Cidades. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/ultimas-noticias/3969-mudanca-de-atitude-e-prioridade-a-pedestres-ciclistas-e-motociclistas--reduzirao-acidentes-diz-ministro.

2. Brasil. Ministério das Cidades. Carta de Brasília. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_POR.pdf?ua=1.

3. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. Retrato da segurança viária no Brasil 2014. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/retrato2014.pdf.

4. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://iris.onsv.org.br/iris-beta/#/analyzes/worlddecade.

5. Brasil. Senado Federal. Jornal Em Discussão. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/violencia-no-transito-numero-de-vitimas-e-mortes-de-motociclistas-em-acidentes-com-a-frota-de--motocicletas-e-problema-de-saude-para-o-brasil.aspx.

6. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://iris.onsv.org.br/iris-beta/downloads/Atualizacao_Custos_20150416-2.pdf.

7. Brasil. Observatório Nacional de Segurança Viária. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://www.onsv.org.br/noticias/falta--de-habilitacao-e-consumo-de-alcool-sao-principais-causas-de--acidentes-com-motociclistas/.

8. Scarpetta J, Oksandro OG. Incentivos fiscais e o aumento de custos da saúde pública: o caso da "epidemia" de motocicletas no Brasil. Veredas do Direito: Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável 12.24 (2016): 227-255. [acesso em 2016 jul 6]. Disponível em: http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/486.