
Determinação sociocultural dos Acidentes de Transporte Terrestre (ATT)

Socio-cultural determinants of road traffic accidents (RTC)

*Samuel Jorge Moysés*⁴

A leitura do artigo “Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco” permite, mais uma vez, constatar a preocupante situação em relação aos ATT no Brasil. O problema precisa ser investigado à luz de abordagens consistentes, com marcos teóricos de maior poder heurístico e metodologias robustas. Não basta mais unicamente descrever o fenômeno, é preciso interpretá-lo buscando formas de resolução.

O artigo apresentado avança em um marco lógico interpretativo, decifrando as complexidades geodemográficas do fenômeno e seus consequentes diferenciais socioepidemiológicos. A construção de aglomerados de risco de morte por ATT representa um avanço na construção de inteligência pública e no desenvolvimento de ferramentas para melhor direcionar a tomada de decisões, ampliando repertórios de planejamento com vistas a intervenções efetivas e sustentáveis.

O enfrentamento do problema dos ATT no Brasil, conforme destacado no artigo, obedece a um plano de ação. Porém, é preciso problematizar se tal plano alcança efetivamente as cidades/populações que revelaram crescimento e aglomeração de ATT na última década, evitando constituir mera peça retórica. Infelizmente, as informações mais atuais disponíveis revelam que os países do BRIC

(Brasil, Rússia, Índia e China) não vão bem, liderando a mortalidade por ATT, juntamente com os EUA.

Outra problematização possível seria interrogar quais exemplos exitosos podem ser encontrados nas realidades dos países de alta renda e baixas taxas de mortalidade por ATT, capazes de nos orientar na resignificação de nossas ações para a questão? Certamente, não podemos aguardar contemplativamente que ocorra aqui o mesmo padrão conhecido para tais países de alta renda, que durante décadas passadas experimentaram crescimento econômico, com aumento da frota de veículos e das taxas de mortalidade.

De um modo geral, as ações para enfrentamento e redução de ATT nesses países incluíram mudanças legislativas e investimentos estruturais, confluindo para maior governança pública na gestão do trânsito¹. Além das medidas educativas e normativas voltadas para controle de velocidade e alcoolemia, há registros de ações destinadas aos locais com taxas de mortalidade superiores às médias nacionais. Outra iniciativa que merece atenção é o programa de Habilitação Graduada do Motorista (GDL, na sigla em inglês), uma ação em que novos condutores são gradualmente expostos a situações de maior risco ao dirigir, para ganhar perícia. Sobre a evidência de efetividade desta ação, a colaboração Cochrane mostra, a partir de revisões sistemáticas, que a GDL é eficaz na redução das taxas de colisão dos condutores jovens, sendo tal conclusão suportada pelo sentido/direção consistentes dos resultados e a relação temporal e plausibilidade da associação^{2,3}. Ainda, outra abordagem extensiva nos últimos anos tem sido a adoção de estratégias nacionais, que incluem metas específicas e ambiciosas, de tolerância zero para mortes e lesões graves por ATT⁴.

Outro destaque do artigo em debate é apontar a complexidade cada vez maior da realidade de segurança no trânsito no Brasil, impondo uma ação coordenada de governo nas três esferas, atuando de forma articulada com a sociedade civil para o enfrentamento do problema.

Sobre o tema da sociedade civil, deveríamos nos debruçar mais detidamente na análise dos determinantes socioculturais dos ATT e de suas decorrentes iniquidades socioespaciais. Roberto Damatta et al.⁵ nos auxiliam nesta tarefa, ao produzirem uma sociologia do trânsito e uma antropologia dos brasileiros no trânsito. Os autores mostram que é neste espaço público que o nosso com-

⁴ Escola de Saúde e Biociências, Pontifícia Universidade Católica do Paraná. s.moyses@pucpr.br

portamento se define e se transmuta diariamente (de pedestre, para condutor, depois passageiro...), cercado por relações imateriais de anonimato de identidades, e pela materialidade na normatização de fluxos que exigem: a) automatização nos deslocamentos, com semáforos, sinais, faixas, pistas, radares, controles; b) serenidade comportamental, diante de filas, congestionamentos, distrações e disparates alheios deliberados ou não.

Entretanto, se as normas e comportamentos esperados parecem tão simples no seu entendimento e tão racionais na sua formulação, por que são sistematicamente descumpridos, desobedecidos, desviados?

O veículo automotor é, por excelência, em nossa fetichização de consumo, um símbolo de *status quo*, prestígio e sedução. Para além de seu uso como instrumento de locomoção e para finalidades laborais, o veículo é visto e usado no espaço público justamente como instrumento de dominação e divisão social. Não por acaso (e não somente por estímulos creditícios governamentais) um dos símbolos de ascensão social no Brasil é a aquisição do primeiro carro.

Nossa tragédia sobre rodas pode ser relacionada à cultura do brasileiro em dispor do espaço público como seu e de mais ninguém, reagindo a internalização de códigos de comportamento republicano (que respeite a *res publica*), ou seja, o axioma da igualdade de direitos e deveres. Temos mais familiaridade com a desigualdade (ou iniquidade) tão banalizada em nossos cotidianos, do que com a igualdade que ofende a muitos, porque nivela⁵. Nesta linha, há muitas questões envolvidas a serem pensadas. Podemos eleger algumas:

Primeiro, o veículo automotor é visto e usado pelo brasileiro como instrumento de poder, revelando a ideia do “sabe com quem está falando?”.

Segundo, nesta sociedade que convive ainda com muita impunidade em várias esferas da vida, ver o condutor atravessar o sinal vermelho ou “costurar” o trânsito, falar ao telefone celular, fazer a maquiagem matinal indo para o trabalho ou escola, ou ouvir o som do carro em volume extremo, produz indignação; mas, no momento seguinte, realizada a comutação de papéis e de comportamentos, o recém-indignado poderá se comportar de modo similar àquele que lhe produziu indignação.

Terceiro, a adoção de uma estranha e perigosa forma de desobediência civil frente às leis de trânsito, que além de ser um valor transgressivo em si mesmo para muitos (não percebido como contravaleu ou “desvio” infracional de comportamento), traz também o estímulo das máquinas potentes, fazendo da velocidade um parque de diversões, para o

qual concorre também a disputa de quem é melhor motorista e a “adrenalina” da direção agressiva.

Quarto, na sociedade que facilita o consumo dos “paraísos artificiais”, a drogadição (lícita e ilícita) que ocorre em ambientes de entretenimento e lazer combina-se, subsequentemente, com a condução do próprio veículo. Beber com a família e depois sair dirigindo já foi conduta aceita, não questionada, “natural”, no Brasil.

Quinto, o efeito da pressão produtiva, sobretudo quando se fala de condutores de veículos de cargas e motofretistas e, com isto, o trabalho extenuante muitas vezes sendo feito a base de estimulantes, para driblar o cansaço.

Para finalizar, é necessário destacar que os autores apontam como principal limitação do artigo em debate a utilização das bases de dados secundários oriundos das declarações de óbito (DO), documento base do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM). Conforme alertam os autores, a tendência de elevação de 24% na taxa de mortalidade por ATT entre os anos de 2000 e 2010 também se deve, em parte, à melhoria da cobertura do SIM, bem como no registro da causa básica da morte, especificamente para vários óbitos por ATT, anteriormente codificados na categoria violência de intenção indeterminada, o que gerava subregistro.

Os dados do SIM vêm recebendo constantes aprimoramentos, mas mostram, ainda, a existência de regiões com baixa cobertura e significativo percentual de mortes em que a causa não está devidamente esclarecida na DO. Um estudo nesta linha de investigação⁶ buscou esclarecer dentre as DO por causas externas, aquelas que poderiam ter causas básicas melhor descritas. Por exemplo, com visitas aos Institutos de Medicina Legal e Delegacias de Polícia, com consulta aos laudos e Boletins de Ocorrência e aos domicílios dos falecidos. Neste caso, os acidentes de transporte aumentaram 90% em relação aos informados pelas DO originais, diminuindo sensivelmente as mortes por causas externas de tipo ignorado.

Estudo em aglomerados de municípios brasileiros, com precariedade das informações de óbito⁷, encontrou um baixo percentual de óbitos processados no SIM oriundos das fontes oficiais (cartórios e estabelecimentos de saúde). A insuficiente capacitação dos profissionais e a alta rotatividade de técnicos foram questões-chave para a deficiente operacionalização do sistema. Iniciativas de melhoria da informação com a complementação sobre a causa básica de morte incluem o uso de notícias veiculadas em jornais. Um estudo⁸ construiu um banco de dados denominado “imprensa”, con-

tendo informações de jornais de grande circulação nacional e estadual, o qual foi relacionado ao banco de dados do SIM. Após a complementação com o banco imprensa houve aumento nos óbitos por acidentes de automóveis (220,0%) e motos (100,0%), o que resultou em diminuição do número de óbitos por causa indeterminada e por acidentes de transporte não especificados notificados no SIM.

Resta reconhecer que precisamos compreender, mais profundamente, a determinação socio-cultural dos comportamentos (e acidentes de trânsito) e suas iniquidades de gênero, de geração, de condição social, de entorno ambiental, de espaço de existência⁹, conhecendo as formas como tais aspectos são investigados internacionalmente^{10,11}. Buscar a cidadania civilizada no trânsito implica em educação baseada em valores igualitários para todos, combate a impunidade para não desmoralizar a norma, valorização de formas coletivas de transporte e mobilidade, investimento na estrutura constitutiva de nossas cidades, mas também na formação pública de nossos comportamentos.

Referências

1. Lancet T. Reducing road dangers. *The Lancet* 2011; 377(9777):1543.
2. Russell KF, Vandermeer B, Hartling L. Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers. *Cochrane Database Syst Rev* 2011; (10): CD003300.
3. Hartling L, Wiebe N, Russell K, Petruk J, Spinola C, Klassen TP. Graduated driver licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers. *Cochrane Database Syst Rev* 2004; (2):CD003300.
4. Gargett S, Connelly LB, Nghiem S. Are we there yet? Australian road safety targets and road traffic crash fatalities. *BMC Public Health* 2011; (11):270.
5. DaMatta R, Vasconcellos JGM, Pandolfi R. *Fé em Deus e pé na tábuca* - Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco; 2010.
6. Jorge MHPdM, Gotlieb SLD, Laurenti R. O sistema de informações sobre mortalidade: problemas e propostas para o seu enfrentamento II - Mortes por causas externas. *Rev. bras. epidemiol.* 2002; 5(2):212-223.
7. Frias PGd, Pereira PMH, Andrade CLTd, Szwarcwald CL. Sistema de Informações sobre Mortalidade: estudo de caso em municípios com precariedade dos dados. *Cad Saude Publica* 2008; 24(10):2257-2266.
8. Villela LdCM, Rezende EM, Drummond EdF, Ishitani LH, Carvalho GML. Utilização da imprensa escrita na qualificação das causas externas de morte. *Rev Saude Publica* 2012. No prelo.
9. Reichenheim ME, de Souza ER, Moraes CL, de Mello Jorge MH, da Silva CM, de Souza Minayo MC. Violence and injuries in Brazil: the effect, progress made, and challenges ahead. *Lancet* 2011; 377(9781): 1962-1975.
10. Kristensen P, Kristiansen T, Rehn M, Gravseth HM, Bjerkedal T. Social inequalities in road traffic deaths at age 16-20 years among all 611 654 Norwegians born between 1967 and 1976: a multilevel analysis. *Inj Prev* 2012; 18(1):3-9.
11. Sallis JF, Slymen DJ, Conway TL, Frank LD, Saelens BE, Cain K, Chapman JE. Income disparities in perceived neighborhood built and social environment attributes. *Health Place* 2011; 17(6):1274-1283.