



11 A 13
DE DEZEMBRO
DE 2024

EVENTO PRESENCIAL
NA UFRPE RECIFE

2º Congresso Internacional de Agroecologia
e Desenvolvimento Territorial (CIADT)
11º Seminário de Agroecologia e
Desenvolvimento Territorial (SEADT)

TEMA

Agroecologia política, sistemas alimentares e transições agroecológicas

UNIVASF
UNEB
APOIO
CAPES

Trânsito e Desenvolvimento na Macrorregião Interestadual de Saúde Pernambuco e Bahia: “pistas” para (in)sustentabilidade?

Emanuela Oliveira Spinola, Instituição: Universidade Estadual da Bahia (UNEB); E-mail: 012310063@uneb.br

Anna Christina Freire Barbosa, Instituição: Universidade Estadual da Bahia (UNEB); E-mail: acvideoaulas@gmail.com

Felipe Rodrigues Bonfim, Instituição: Universidade Estadual da Bahia (UNEB); E-mail: fbomfim@uneb.br

Linha de Pesquisa: Identidade, Cultura e Territorialidades

1 Introdução

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (parágrafo 1º do artigo 1º), trânsito é “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (Brasil, 1997).

O trânsito, presente desde tempos primitivos, está ligado ao deslocamento de pessoas, animais e veículos, tendo marcado as civilizações greco-romanas e seus problemas iniciais, além de normativas disciplinadoras (Franz, 2012). No Brasil, o primeiro automóvel foi registrado em 1897, importado por José do Patrocínio, assim como o primeiro acidente de trânsito terrestre (ATT), que impulsionou iniciativas de segurança no trânsito.

Na década de 1950, a "modernização" e o "progresso" impactaram o trânsito, gerando problemas críticos como aumento de veículos, congestionamentos, crescimento urbano desordenado e alta nos ATT. Segundo o Ministério da Saúde (2001), esses acidentes representam um agravamento à saúde de escala epidêmica global.

Na Macrorregião Interestadual de Saúde do Vale do São Francisco (Rede PEBA), dados do Hospital Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF), referência para 53 municípios

de Pernambuco e Bahia, abrangendo cerca de 2.119.023 habitantes (IBGE, 2022), refletem a gravidade da situação.

A partir das inquietações profissionais desta discente do Programa de Doutorado em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT/UNEB), atuante no SUS como assistente social, o trabalho investiga as relações entre trânsito, saúde e desenvolvimento territorial, focando em trabalhadores rurais vítimas de ATT atendidos no HU-UNIVASF.

Essa pesquisa integra um Projeto de Tese com objetivo de analisar os ATT na região, cuja dinâmica apresenta riscos crescentes e contradiz o desenvolvimento territorial pautado na agroexportação da fruticultura irrigada. Tal modelo econômico, enquanto destaque, também aprofunda problemas epidemiológicos e sociais, apontando para uma insustentabilidade.

A relevância do estudo reside no impacto social e territorial do tema, alinhado ao ODS 3 (saúde e bem-estar) e outros objetivos globais, destacando sua contribuição às estratégias de enfrentamento para o Desenvolvimento Sustentável.

2 Referencial teórico

A literatura aponta os ATT como eventos de causas adversas que envolvem veículos, este e pessoas e/ou animais e/ou obstáculos das próprias vias, num contexto de não intencionalidade e de externalidade.

A Associação Brasileira de Normas e Técnicas (ABNT) em 2020 revisou e substituiu a Norma Brasileira (NBR) 10.697/2018, substituindo o termo acidente de trânsito por sinistro de trânsito (STT), tendo em vista a imprudência enquanto maior causa entre as ocorrências, passível de prevenção.

A NBR 10.697/2020 também classificou os fatores geradores de STT: externos (condições climáticas, ambientais, de natureza, objetos ou animais), humano (comportamento como condutor, passageiro ou pedestre), operacional (relacionado a carga transportada), veicular ou viário. De forma complementar, definiu os fatores: legislação, fiscalização, equipamentos e educação, enquanto causadores dos STT.

Assim, além do papel do condutor, emerge um ator protagonista – o Estado – na implementação de uma política de trânsito transversal as dimensões de infraestrutura, normativa, educação, saúde, prevenção, sanção, mas, de forma imperiosa, a tendência da agenda pública para economia, tributação e investimentos nas políticas públicas e sociais, que revelam muito do modelo de desenvolvimento e se relacionam com o trânsito.

A mudança da denominação pode também fundamentar melhor o direcionamento das políticas públicas para o alcance do ODS 3 (bem-estar e saúde), e indiretamente, aos ODS:

trabalho decente e crescimento econômico, desigualdades reduzidas, cidades e comunidades sustentáveis, consumo e produção sustentáveis, agricultura sustentável, infraestrutura e ação contra a mudança climática.

Para tanto a OMS elegeu 2011 a 2020 enquanto a “1ª Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, cujo objetivo consistia em sensibilizar os países a adotar medidas de redução de 50% da mortalidade no trânsito. Na época o Brasil era o 5º país em mortalidade no trânsito no mundo, com cerca de 40.000 mortes anuais e mais de 300.000 feridos e custos anuais de cerca de 50 bilhões de reais a preços atuais, segundo dados do IPEA (2023).

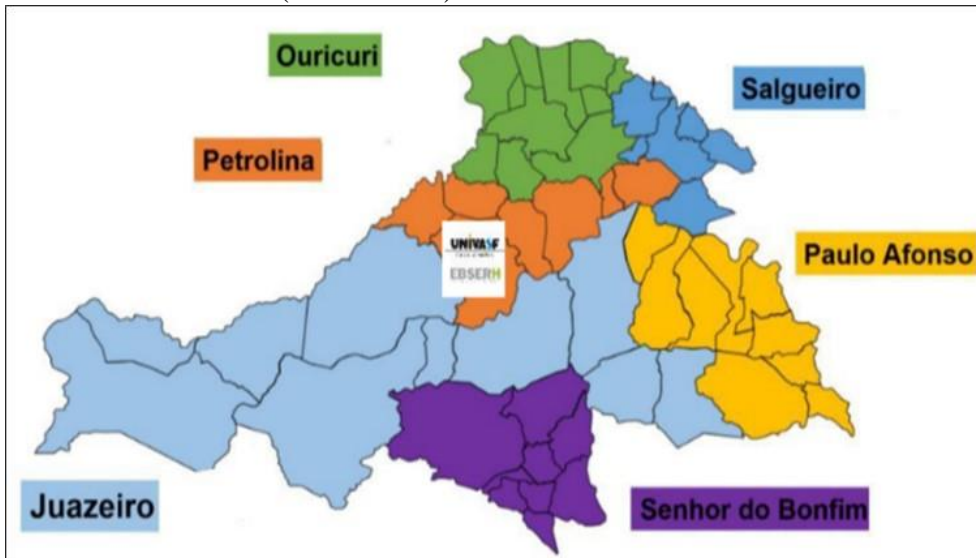
É importante destacar que as questões relacionadas ao trânsito também sinalizam muito sobre o contexto de assimetrias territoriais, pois, de acordo com o Relatório Mundial sobre a Situação da Segurança no Trânsito, a cada dez (10) mortes no trânsito, nove (09) ocorrem em países de baixa e média renda, já o risco de morte por habitantes, é três vezes maior nos países de baixa renda do que nos de alta, no entanto entre eles há uma propensão maior de envolvimento de pessoas de menor nível socioeconômico nesse tipo de sinistro (WHO, 2023).

Ao refletir sobre os STT, bem como seu contexto de assimetrias, corrobora-se de forma incisiva a estrutura governamental e macrossocietária (organização social e produtiva da vida), enquanto aspectos centrais na redução desse agravo, sobretudo no que tange à implementação de políticas de desenvolvimento integradas e comprometidas, não somente com a dimensão econômica, isto é, o crescimento econômico para fins de reprodução da acumulação capitalista, mas também com o social e o ambiental, de acordo com a preconização dos ODS, ou seja, sob a lógica da sustentabilidade.

3 Metodologia

O estudo aborda os ATT e sua relação com o desenvolvimento na Rede PEBA, formada por 53 municípios (28 da Bahia e 25 de Pernambuco). Criada em 2008 no contexto da regionalização do SUS, sua formalização ocorreu em 2023 na 9ª Reunião Ordinária da CIT, na OPAS, em Brasília (COSEMS/BA, 2023). A Rede PEBA é um dos poucos arranjos territoriais interestaduais na saúde, com uma Central de Regulação Interestadual de Leitos (CRIL), Comissão de Cogestão (CRIE) e referências hospitalares em Petrolina/PE e Juazeiro/BA para seis microrregiões, conforme Figura 1.

Figura 1– Mapa da Macrorregião Interestadual de Saúde do Vale do São Francisco – Pernambuco e Bahia (Rede PEBA)



Fonte: BRASIL, Ministério da Saúde, 2020, adaptado pelos autores.

O HU-UNIVASF é uma dessas referências, particularmente, para atenção às urgências e emergências, que incluem politraumatismo, neurologia e neurocirurgia (alta complexidade), com destaque para traumatologia-ortopedia (alta complexidade) e vítimas de ATT, conforme figura 2 (PDE HU- UNIVASF 2024-2028/Ebserh, 2024).

Figura 2– Hospital Universitário Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF)



Fonte: G1, Petrolina-PE, 2022.

É importante ressaltar que alguns dos municípios da Rede PEBA compõem também a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE), do Polo de Petrolina/PE e de Juazeiro/BA, instituída por Lei em 2001, e regulamentada em 2002, constituída pelos municípios pernambucanos: Petrolina, Lagoa Grande, Orocó e Santa Maria da Boa Vista, e municípios baianos: Juazeiro, Casa Nova, Curaçá e Sobradinho, totalizando uma área de 35.436,697 km², na bacia do Rio Francisco, semiárido brasileiro, conforme figura 3 (IPEA, PNUD, FJP, 2017).

Figura 3– Mapa da localização da RIDE de Petrolina-Juazeiro



Fonte: IPEA, PNUD e FJP, 2017.

Esse trabalho consiste em uma pesquisa de abordagem mista, isto é, envolvendo a perspectiva quantitativa e qualitativa, entendida enquanto a conjugação entre o uso da estatística dos dados com a interpretação da realidade, a partir das especificidades do objeto de pesquisa, com vistas a desvelar a realidade multifacetada de forma mais aprofundada (Minayo; Sanches, 1993).

Optou-se pela abordagem quantitativa para favorecer a análise dos ATT por meio de dados secundários de domínio público da Organização Mundial da Saúde, da Confederação Nacional de Transporte (CNT) e órgãos governamentais.

A dimensão qualitativa correspondeu a análise da produção teórica sobre a temática, uma revisão bibliográfica envolvendo a política de saúde e do Desenvolvimento trabalhados no PPGADT/UNEB.

4 Resultados e Discussão

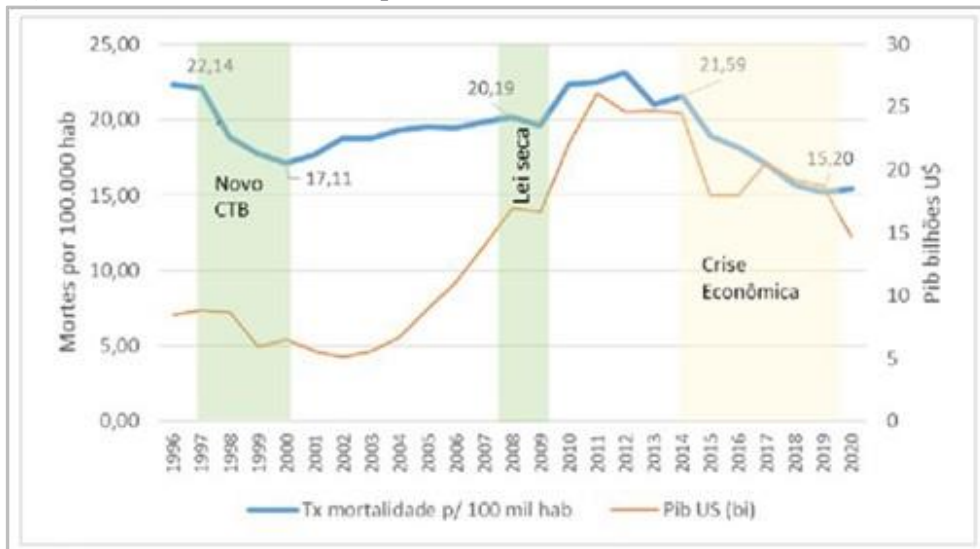
Os dados sobre ATT da OMS sinalizam maior predominância entre homens jovens, sendo 53% das pessoas que morreram nas vias em todo mundo – pedestres, ciclistas e motociclistas – compreendidos enquanto usuários mais vulneráveis – com 80% das vias fora dos padrões de segurança para pedestres, apenas 0,2%, com ciclovias e um custo de cerca de 3% do Produto Interno Bruto (PIB) para os países (WHO, 2023).

Os dados se reproduzem na Rede PEBA, cuja estatística do HU-UNIVASF sinaliza um crescimento de 89% nos STT no período de 2018 a 2022; sendo, em 2022, a predominância entre pessoas jovens e adultos jovens (20 a 39 anos), do sexo masculino (74%), envolvendo motocicletas (73%), seguido de bicicletas (13%), na zona urbana (62%) (SES PE, 2023).

A “Nota Técnica – Balanço da 1ª década de Ação pela Segurança no Trânsito no Brasil e as perspectivas para a 2ª década”, aponta para o crescimento de 13,5% no número de mortes e uma taxa de mortalidade de 2,3% por 100 mil habitantes dos STT para as décadas – 2000 a 2009 e 2010 a 2019 no Brasil (IPEA, 2023).

A referida Nota Técnica, também, analisou a taxa de mortalidade por 100 mil habitantes dos STT e o PIB, em dólar, a partir de marcos regulatórios importantes para a área no Brasil – o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Nº 9.503/1997) e a Lei Seca (Lei Nº 11.705/2008), conforme demonstra a figura 4 (IPEA, 2023).

Figura 4– Taxa de mortalidade por 100 mil habitantes dos STT X PIB (US\$)



Fonte: Nota Técnica– Balanço da 1ª década de ação pela Segurança no Trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década, IPEA, 2023.

A figura 4 aponta para uma acentuada queda no quantitativo de mortes a partir do ano de 2014, período de acirramento da crise econômica no país pós impeachment, aspecto determinante, porém não isolado, tendo em vista o conjunto de ações das políticas públicas para a área que podem ter influenciado, não obstante o período de promulgação das duas legislações supracitadas, também, evidenciaram decréscimo significativo na taxa de mortes dos STT, no entanto os autores chamam a atenção que tendencialmente “esses efeitos são reduzidos por meio do relaxamento natural da população e das instituições, neutralizando o efeito inicial” (IPEA, 2023).

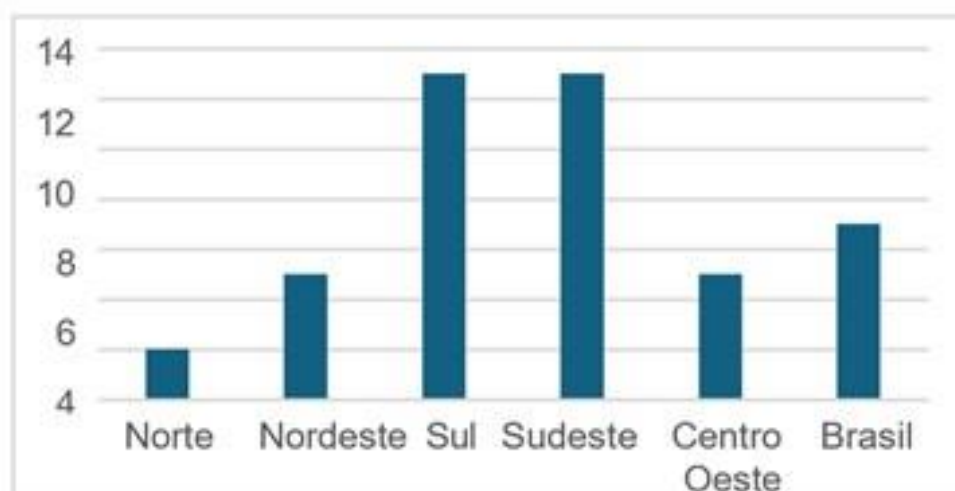
Com relação ao perfil das vítimas, percebe-se mudança significativa, com elevado aumento entre os motociclistas e decréscimo entre os pedestres, ou seja, podemos inferir que a população substituiu o deslocamento a pé pelo uso da moto, acrescido ao aumento da atividade laboral de serviços de entregas e mototáxi, enquanto estratégias de sobrevivência material dos trabalhadores desempregados, resultando no aumento de mortes entre os motociclistas, de acordo com a figura 5.

Figura 5– Mortes em STT por modalidade

Modo	Década 2010 a 2019		Década 2000 a 2009		Variação (%)
	Mortes	(%)	Mortes	(%)	
Pedestre	75.648	19,3%	96.917	28,0%	-21,9%
Bicicleta	13.785	3,5%	13.717	4,0%	0,5%
Moto	118.720	30,2%	58.310	16,8%	103,6%
Auto/leve	91.940	23,4%	72.462	20,9%	26,9%
Caminhão	8.111	2,1%	6.598	1,9%	22,9%
Ônibus	1.802	0,5%	1.650	0,5%	9,2%
Outros	82.923	21,1%	96.497	27,9%	-14,1%
Total	392.929	100,0%	346151	100,0%	13,5%

Fonte: Nota Técnica– Balanço da 1ª década de ação pela Segurança no Trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década, IPEA, 2023.

A CNT (2022) apresenta um dado de grande relevância – a ocorrência de STT por quilometragem de rodovia – o relatório aponta que a cada 10 km de rodovia federal no Brasil, temos a ocorrência de sete (07) sinistros. Na região nordeste, esse número é de cinco (05) sinistros, portanto, inferior ao valor nacional, assim como o estado da Bahia com quatro (04) sinistros. Destaque para o estado de Pernambuco, cujo valor é superior ao regional, totalizando dez (10) sinistros, ficando atrás, somente, dos estados do Piauí (15) e Sergipe (13), de acordo com o gráfico 1.

Gráfico 1– STT a cada 10 km em Rodovias Federais no Brasil em 2022

Fonte: Adaptação dos autores- Painel CNT de Consultas Dinâmica dos Acidentes Rodoviários 2022.

Diante do contexto desvelado, faz-se necessário refletir sobre o desenvolvimento, cuja estrutura conceitual já associa a expansão e crescimento, a algo positivo, não incorporando a

possibilidade do desenvolvimento impactar de forma negativa na sociedade ou sua forma de gerar desigualdade, exclusão e degradação socioambiental.

Bresser Pereira (2016) ao se referir ao desenvolvimento associa-o de forma central a dimensão econômica e enfatiza o protagonismo desempenhado pelo mercado, num processo permeado de heterogeneidade, sendo diferente para cada estado nação a partir da sua capacidade de utilização do Estado e da sua principal instituição – o mercado (Bresser Pereira, 2016).

Ao refletirmos a lógica conceitual do supracitado autor, relacionada aos STT, podemos inferir que há conexão entre a economia e a concepção de desenvolvimento, uma vez que a Nota Técnica do IPEA (2023) demonstra essa vinculação através da análise da movimentação do PIB, cujo aumento ou decréscimo, reflete, diretamente e proporcionalmente, no volume de carros licenciados, assim como no quantitativo de óbitos.

Destarte que, Furtado (1974) apresenta uma discussão sobre o desenvolvimento econômico na perspectiva do “mito”, tendo em vista a impossibilidade de alcance na mesma proporção por todas as nações, isto é, do desenvolvimento de forma padronizada por meio da reprodução do padrão de consumo de países desenvolvidos.

Concernente à sustentabilidade, Gudynas (2004) aproxima-se dessa discussão ao tratar do processo de desenvolvimento da América Latina compreendido a partir das ideias dos pensadores europeus sobre crescimento, progresso e, a partir delas, a justificativa da apropriação dos recursos naturais, como se o meio ambiente estivesse à disposição do ser humano, e sua tarefa a “conquista” e “civilização”, para torná-los produtivos.

Essa perspectiva perpassa pelo modo de organização e produção social não somente do cenário urbano, mas também do rural, a forma como produz seus bens materiais e imateriais, cujo modelos perpassam pelo tradicionalismo em convivência com práticas diferenciadas, que a produção não se pauta pelo atendimento do mercado, da reprodução do capital e lucro, mas sim envolvendo aspectos que revelam a preocupação e compromisso com as demais dimensões que compõe o desenvolvimento- o social, o ambiental, a saúde, a cultura e a política, a exemplo das práticas agroecológicas, que segundo Caporal (2009, p. 08) pode ser compreendido como um “novo paradigma de desenvolvimento rural sustentável”, “uma opção ecotecnocrática”.

Assim sendo, Furtado (1974) evidencia a necessidade de uma visão mais ampliada sobre o desenvolvimento, de forma interdisciplinar, para além da economia clássica, a fim de apreender as potencialidades regionais e locais existentes e, desencadear um modelo de desenvolvimento a partir do aproveitamento e respeito às singularidades.

Gudynas (2004) analisa, conceitual e historicamente, a perspectiva da sustentabilidade no contexto do desenvolvimento revelando que tal situação consiste na apropriação da natureza

pelo crescimento econômico, uma espécie de “(Re) apropriação” de conceitos ecológicos “funcionais aos objetivos”, isto é, a ideia do “utilitarismo ambiental”.

É notório destacar que essa se constitui enquanto visão hegemônica balizadora dos processos de desenvolvimento direcionada para a padronização dos meios e formas, temática discutida por Furtado (1974); Pecqueur (2005) que apontam para o potencial e a densidade do modelo de desenvolvimento a partir e respeitando as singularidades do território.

Pecqueur (2005), em sua discussão sobre “território dado” versus “território construído”, aponta, justamente, para a superação desse processo verticalizado e padronizado de desenvolvimento, desconsiderando o potencial do “local” e como o lugar efetivo para elaboração do processo de desenvolvimento a partir da construção pelos seus atores, no direcionamento de rumos mais inclusivos, plurais e sustentáveis.

5 Conclusões

O trabalho desvelou os STT como problema de saúde pública invisível no rural e associado ao modelo de desenvolvimento dos territórios. Evidenciou relações entre STT e estratégias territoriais, que reproduzem lógicas homogêneas e econômicas, revelando contradições e impactos socioambientais que comprometem a sustentabilidade. O desafio agora é transformar esse conhecimento em práticas cidadãs e ações públicas voltadas à construção de uma sociedade orientada pelo desenvolvimento sustentável.

6 Agradecimento

A Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (EBSERH) e ao HU-UNIVASF/EBSERH pelo apoio e financiamento.

7 Referências

ABNT MUDA terminologia e adota a expressão sinistro de trânsito para qualificar incidentes no tráfego – ABRAMET, 2020. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/noticias/abnt-muda-terminologia-e-adota-a-expressao-sinistro-de-transito-para-qualificar-incidentes-no-trafego>. Acesso em: 3 abr. 2024.

ACOMPANHANTES E VISITANTES. G1 Petrolina e Região, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/petrolina-regiao/noticia/2022/01/10/hu-univasf-passa-a-exigir-comprovacao-de-vacinacao-para-acompanhantes-e-visitantes.ghtml>. Acesso em: 24 mar. 2024.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 20 jan. 2024.

BRASIL. Ministério da Educação. Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares – EBSEH. PDE HU-UNIVASF 2024-2028. Disponível em: <https://www.gov.br/ebserh/pt-br/hospitais-universitarios/regiao-nordeste/hu-univasf/governanca/planejamento-hospitalar/PDE20212023HUUnivasf.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2024.

CAPORAL, F. R., AZEVEDO, E. de O. (Orgs). Princípios e perspectivas da Agroecologia. Instituto Federal da Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná- Educação à Distância. Paraná, 2009. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/consagro/files/2012/03/CAPORAL-Francisco-Roberto-AZEVEDO-Edisio-Oliveira-de-Princ%C3%ADpios-e-Perspectivas-da-Agroecologia.pdf>. Acesso em: 22 jan. 2024.

CNT. Painel CNT para consultas dinâmicas dos acidentes rodoviários. Brasília: Confederação Nacional de Trânsito, 2022. Disponível em: <https://cnt.org.br/documento/78a521c3-b71c-456b-85c8-e4ddf5e5116>. Acesso em: 09 dez. 2023.

FRANZ, C.M; SEBERINO, J. R.V. A história do trânsito e sua evolução. 2012. 24f. Monografia (Pós-Graduação Lato Sensu, Gestão, Educação e Direito de Trânsito), Joinville, 2012, p. 18. Disponível em: <https://portalidea.com.br/cursos/54786a5813129df0aaba8b4483055cba.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2024.

FURTADO, C. O Mito do Desenvolvimento Econômico. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1974.

GUDYNAS, E. Ecología, economía y ética del desarrollo sostenible. Montevideo: Cordona Ediciones, 2004, p. 27 a 46.

HU UNIVASF PASSA A EXIGIR COMPROVAÇÃO DE VACINAÇÃO PARA ACOMPANHANTES E VISITANTES. G1 Petrolina e Região, 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/petrolina-regiao/noticia/2022/01/10/hu-univasf-passa-a-exigir-comprovacao-de-vacinacao-para-acompanhantes-e-visitantes.ghtml>. Acesso em: 24 mar. 2024.

IBGE. Censo demográfico 2022. Brasília, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 18 dez. 2023.

IPEA. Balanço da 1ª década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década. Brasília. Ipea. 2023. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/publicacao-item?id=3b0ec041-a948-4ba3-a542-3cc0805c68d6>. Acesso em: 20 mar. 2024.

IPEA; PNUD; FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras. Série Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Brasília: 2017. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/categoria-projetos-e-estatisticas/9941-atlas-do-desenvolvimento-humano-no-brasil?highlight=WyJjb20iLCJjb20nXHUwMGU5IiwY29tJ3VuaWNhIiwY29tJyIsIidjb20iXQ==>. Acesso em: 28 jan. 2024.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Global status report on road safety 2023. Genebra: WHO, 2023. Disponível em: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023> Acesso em: 25 mar. 2024.

PARADA, C. PEBA é reconhecida oficialmente como Macrorregião de Saúde. CONSEMS BA, 2023. Disponível em: <https://www.cosemsba.org.br/2024/09/26/regiao-peba-e-oficializada-como-primeira-macrorregiao-interestadual-de-saude-do-brasil/> Acesso em: 25 mar. 2024.

PECQUEUR, B. O desenvolvimento territorial: uma nova abordagem dos processos de desenvolvimento para as economias do sul. Raízes, Campina Grande, Vol. 24, nº 01 e 02, p. 10-22. Jan./dez. 2005.

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. Secretaria Executiva de Vigilância em Saúde de Pernambuco. Boletim Morbimortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre (Ano 07, nº 01, de outubro de 2023). Disponível em: <https://portal-antigo.saude.pe.gov.br/programa/secretaria-executiva-de-vigilancia-em-saude/vigilancia-dos-acidentes-de-transporte> Acesso em: 16 dez. 2023.