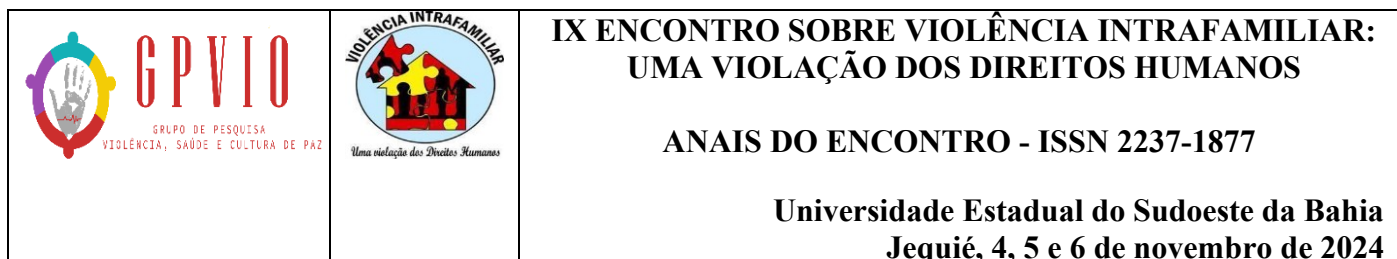


**Trabalho Original e Revisão de Literatura – integrativa, de escopo e narrativa**



## **VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: UM DESAFIO DA SAÚDE PÚBLICA**

Roberta Barros de Miranda<sup>1</sup>

Ranna Gabriele Sampaio da Conceição<sup>2</sup>

Daiane Brito Ribeiro<sup>2</sup>

Washington da Silva Santos<sup>3</sup>

### **Introdução**

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (2021), os acidentes de trânsito estão na nona colocação entre as principais causas de morte no mundo, ceifando 1,3 milhões de vidas por ano e ocasionando cerca de 50 milhões de lesões incapacitantes, das quais aproximadamente 90% ocorrem em países de baixa e média renda.

Tais ocorrências possuem diferentes fatores causais, entre eles a violência. Comportamento que pode ser favorecido por determinações ambientais, culturais e psíquicas, como o consumo de álcool e drogas, o atual ritmo acelerado do cotidiano, ou mesmo a competitividade inerente a nossa sociedade contemporânea (Viana, 2013).

Nesse sentido, Minayo e Souza (1998) definem violência como qualquer ação intencional, perpetrada por indivíduo, grupo, instituição, classes ou nações dirigidas a outrem, que cause prejuízos, danos físicos, sociais, psicológicos e (ou) espirituais. Atitude também descrita como um dispositivo de controle, considerada o oposto do sistema de democracia moderna.

A respeito dessas repercussões, dados do levantamento realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV, 2018) mostram que no Brasil a cada 12 minutos uma pessoa morre vítima da violência no trânsito, totalizando 05 mortes a cada hora. Esse é um problema global de saúde, por isso a temática recebeu especial atenção da Organização das Nações Unidas (ONU, 2015), que a incluiu nos objetivos do desenvolvimento sustentável e na agenda 2030.

Quanto às estratégias de enfrentamento, destacam-se as medidas legislativas de caráter punitivo. No entanto, a complexidade de tal fenômeno reflete a necessidade da instituição de táticas transversais, que estabeleçam adequada relação com o processo de capacitação humano, em escolas e centros formadores de condutores, bem como, com as

<sup>1</sup>Fisioterapeuta. Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem e Saúde (PPGES) da Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB), Campus de Jequié. E-mail: roberta\_betabarros@hotmail.com.

<sup>2</sup> Enfermeira. Mestranda do PPGES e Saúde da UESB.

<sup>3</sup> Professor titular do curso de Graduação em Fisioterapia da UESB. Doutor em Memória pela UESB.

indústrias automobilísticas e entes federativos de infraestrutura, mobilidade e segurança, dentre outros setores da sociedade (Moreira *et al.*, 2018).

### **Objetivo**

Identificar quais são os principais fatores que contribuem para violência no trânsito e quais estratégias podem ser utilizadas para prevenção e controle desse problema.

### **Métodos**

Trata-se de uma revisão integrativa da literatura, cuja busca foi realizada a partir de estudos indexados às bases PubMed, SciELO e BVS, entre os anos de 2014 a 2024, utilizando os Descritores em Ciências da Saúde (DeCS/Mesh) com os termos correspondentes em português e inglês, relacionados por meio do operador booleano and, “Violência”, “Trânsito” e “Educação no trânsito”.

A seleção ocorreu através da leitura do título, resumo e texto na íntegra, foram incluídos estudos originais, em quaisquer idiomas, que respondessem ao objetivo proposto e excluídos aqueles nos quais o texto completo não estivesse disponível gratuitamente.

### **Resultados e Discussão**

Foram encontrados 185 trabalhos após a junção dos três descritores, 96 na PubMed, três na SciELO e 86 na BVS, no entanto, apenas cinco artigos foram selecionados de acordo com os critérios de inclusão e exclusão, quatro publicados em português e um em inglês. Esses evidenciam que a violência de modo geral é um fenômeno complexo, multicausal, que se origina de fatores sociais, culturais, políticos e econômicos.

Em relação aos fatores causais para violência no trânsito, Nascimento *et al.* (2017) apontam a contemporânea mudança da relação entre automóveis e seres humanos, na qual a máquina não é mais um simples meio de transporte, mas um símbolo de sucesso pessoal e profissional. Tornando-se um objeto de desejo, pelo qual tal fascínio permite ao motorista experimentar sentimentos de grandeza, a fantasia da onipotência e a ilusão de controle, resultando em aumento das ações imprudentes e maior risco de envolvimento em incidentes.

Diante disso, as informações apontam que homens comumente estão mais vulneráveis a violência no trânsito, envolvendo-se tanto como autores, quanto como vítimas, com destaque aos com idade entre 20 e 29 anos, ou seja, quando se consideram no ápice de suas potencialidades. Fato que mantém relação com os padrões socioculturais relacionados às questões de gênero, visto a naturalização da violência em espaço público entre os indivíduos do sexo masculino, aumentando a exposição desses às situações de risco. Ademais, tal prática também vincula-se ao uso abusivo de álcool e drogas ilícitas mais recorrente entre esse perfil (Corgozinho; Montagner; Rodrigues, 2018).

Estudo qualitativo, que objetivou compreender as representações sociais da violência no trânsito por pessoas hospitalizadas por acidentes de trânsito, revelou a correlação de tal fenômeno com o cognema “impaciência”. Nesse sentido, um dos segmentos de texto das entrevistas ressalta: (Giacomozzi *et al.*, 2020),

A violência emerge de dentro da vida infeliz que as pessoas estão experimentando atualmente. Eles vão desabafar com essa raiva enquanto dirigem. O sentimento de fúria que as pessoas têm dentro de si emergem, por meio de acidentes de trânsito. Eu acho que esta é uma atitude errada [...].

A referente pesquisa também aponta a compreensão por parte dos sujeitos da necessidade de atividades educativas entre os motoristas. De tal maneira, a respeito das medidas de prevenção e controle da violência no trânsito, destaca-se que para além do

treinamento de habilidades processuais e cognitivas inerentes à condução de automóveis, torna-se necessário atividades contínuas de educação, as quais podem ser específicas aos motoristas, mas também perpendicular aos outros ambientes da sociedade, como escolas e universidades, favorecendo o estabelecimento da cultura da paz (Akbari *et al.*, 2021; Del Sarto; Gimenez-Paschoal, 2020).

Por fim, salienta-se que a violência no trânsito configura-se como parte das relações humanas e da dinâmica social, possuindo caráter multifacetado, o que requer um trabalho intersetorial que alie os gestores das políticas públicas aos setores de transportes, infraestrutura, regulação do mercado de veículos, planejamento urbano, entre outros, afim de favorecer um trânsito mais seguro e livre desse problema (Corgozinho; Montagner; Rodrigues, 2018).

### **Conclusão**

Em razão do exposto, conclui-se que a agressividade no trânsito é um desafio significativo para a sociedade, devido às diversas dimensões envolvidas e suas graves consequências. Entre elas, destaca-se o aumento dos acidentes de trânsito, que resulta no crescimento da morbimortalidade e em importantes prejuízos socioeconômicos, como os custos com a saúde pública na assistência às vítimas e as indenizações pagas. Além disso, há as repercussões psicológicas para os indivíduos envolvidos, que por vezes permanecem com sequelas incapacitantes.

Fica claro a necessidade de aprofundar a compreensão sobre este problema. Portanto, o debate a respeito da violência no trânsito deve considerar a complexidade do ser humano em sua totalidade. Sendo imprescindível repensar estratégias que vão além das políticas de infraestrutura e legislação, focalizando também na prevenção de acidentes e promoção da saúde no trânsito, através de ações multidisciplinares e intersetoriais.

**Descritores:** Violência. Trânsito. Educação no trânsito.

**Eixo Temático:** A saúde coletiva no enfrentamento da violência.

### **Referências:**

AKBARI, Maryam *et al.* Is driver education contributing towards road safety? a systematic review of systematic reviews. **Journal of injury and violence research**, [s.l], v. 13, n. 1, p. 69-80, jan. 2021.

CORGOZINHO, Marcelo Moreira; MONTAGNER, Miguel Ângelo; RODRIGUES, Maria Augusta Carvalho. Vulnerabilidade sobre duas rodas: tendência e perfil demográfico da mortalidade decorrente da violência no trânsito motociclístico no Brasil, 2004-2014. **Cadernos Saúde Coletiva**, [s.l], v. 26, p. 92-99, 2018.

DEL SARTO, Adélia Suzana Barreiro; GIMENIZ-PASCHOAL, Sandra Regina. Contribuições da pós-graduação sobre educação para o trânsito. **Psicologia da Educação**, São Paulo, n. 51, p. 42-50, dez. 2020.

GIACOMOZZI, Isabel Andréia *et al.* Social representations of traffic violence and related psychosocial aspects. **Saúde e Pesquisa**, Maringá: PR, v. 13, n. 1, p.193-204, 2020.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SOUZA, Edinilsa Ramos de. Violência e saúde como um campo interdisciplinar e de ação coletiva. **História, ciência e saúde**, Manguinhos: Rio de Janeiro, v. 4, n.3, p. 513-531, nov. 1997.

MOREIRA, Marcelo Rasga et al. Mortality by road traffic accidents in adolescents and young people, Brazil, 1996-2015: will we achieve SDG 3.6?. **Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 23, p. 2785-2796, 2018.

ONSV. Observatório Nacional de Segurança Viária. **Violência no trânsito mata tanto quanto a violência pública**, 2018. Disponível em: <https://onsv.org.br/comunicacao/materias/observatorio-afirma-violencia-no-transito-tambem-e-violencia-publica>. Acesso em: 16 out. 2024.

ONU. Organização das Nações Unidas. Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Nova York: ONU; 2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2015/10/agenda2030-pt-br.pdf>. Acesso em: 16 out. 2024.

OMS. Organização Mundial da Saúde. **OMS lança Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030. 2021**. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/156091-oms-lan%C3%A7a-d%C3%A9cada-de-a%C3%A7%C3%A3o-pela-seguran%C3%A7a-no-tr%C3%A2nsito-2021-2030>. Acesso em: 16 out. 2024.

VIANA, Nildo. Economia política da violência no trânsito. **Élisée-Revista de Geografia da UEG**, Goiás: Universidade Federal de Goiânia: Goiás, [s.l], v. 2, n. 1, p. 24-42, 2013.