

Boletim de Causas Externas - 2020

nº 01.

Contribuição Epidemiológica para Redução dos Acidentes envolvendo as Vítimas mais Vulneráveis do Trânsito: Um olhar sobre o Pedestre e o Ciclista – Parte I

O mês de agosto nos apresenta 02 (duas) datas de significativa importância, relacionadas ao trânsito, ocorrendo uma no dia 08.08 (Dia Internacional do Pedestre) e outra no dia 19.08 (Dia Nacional do Ciclista) possibilitando a reflexão sobre estes importantes sujeitos, muitas vezes vítimas dos acidentes, recorrentemente presentes no bojo das discussões sobre Segurança Viária.



O ciclismo apresenta benefícios que abrangem não só aos usuários diretos das bicicletas, se considerarmos uma cidade menos congestionada e poluída sonora e atmosféricamente¹, além de valer-se de um meio de transporte de baixo custo para aquisição e manutenção e promover melhores condições de vida e saúde por constituir-se também em atividade física regular que não requererá, portanto, tempo adicional de quem se desloca para o trabalho, escola ou outros destinos ao longo do dia e, por consequência, no cotidiano.

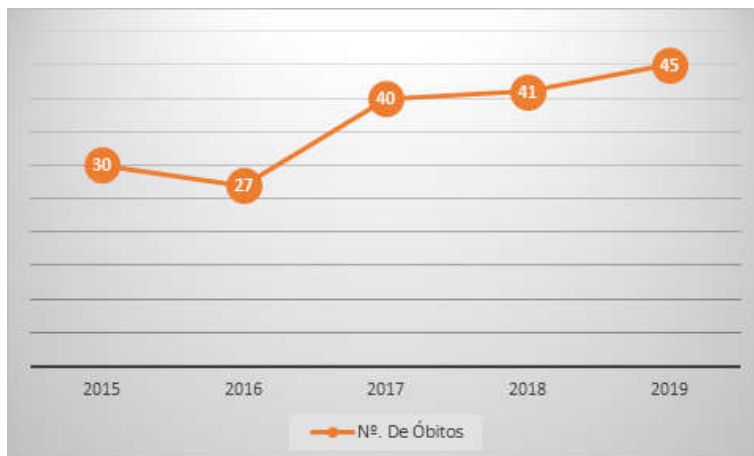
Nomeada como Transporte Ativo (TA), a bicicleta contribui, eficazmente, com a saúde pública ao prevenir doenças tais como o Diabetes tipo II, as doenças coronarianas e obesidade, interrompendo ou impedindo o sedentarismo, ao promover saúde e reduzir os níveis de poluição, promovendo o encontro necessário, e possível, por meio de medidas adequadas e bem planejadas, entre o meio ambiente e a mobilidade sustentável.

Carvalho e Freitas (2012), afirmam que, apesar dos benefícios do TA, se considerarmos que a violência no trânsito representa uma das maiores causas de óbitos no mundo, especialmente nos países em desenvolvimento, temos como resultado uma ampliação dos riscos de acidentes e lesões para os que utilizam as bicicletas como meio de transporte. Afinal, o rápido crescimento do número de automóveis, a partir da década de 1980 nesses países, foi o que mais contribuiu para este quadro.

Além do crescimento do número de veículos, é preciso considerar a infraestrutura urbana precária, fiscalização incipiente e o não cumprimento das leis que regulam o trânsito. Tais elementos aumentam e potencializam os riscos de lesão, as incapacidades e os óbitos a que estão submetidos os ciclistas, rotineiramente, conforme nos aponta a Figura 1.

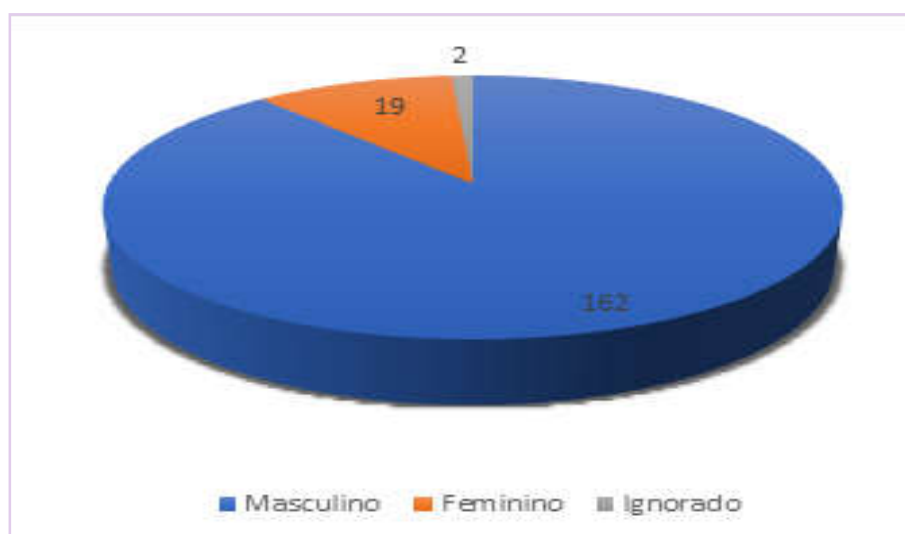
Dentre os 183 (cento e oitenta e três) óbitos, 162 (cento e sessenta e dois) correspondem ao sexo masculino (89%) e 19 (dezenove) ao feminino (10%). Já no que diz respeito à faixa etária, vieram a óbito, em maior quantidade, as pessoas na faixa etária entre 40 e 59 anos, conforme as figuras 2 e 3, logo abaixo:

Figura 1: Nº. de Óbitos de Ciclistas por Acidente de Transporte Terrestre, segundo o Ano do Óbito. Bahia, 2015 a 2019*



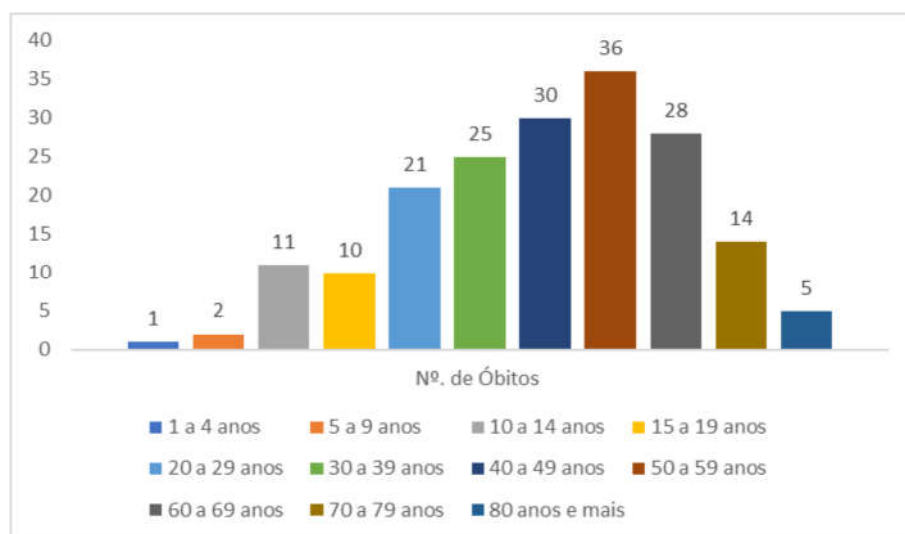
Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/CODANT/Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM
Dados acessados em 28.07.2020.
Última atualização realizada em 22.07.2020.

Figura 2: Nº. de Óbitos de Ciclistas por Acidente de Transporte Terrestre, segundo o Sexo. Bahia, 2015 a 2019*



Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/CODANT/Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM
Dados acessados em 28.07.2020. Última atualização realizada em 22.07.2020.

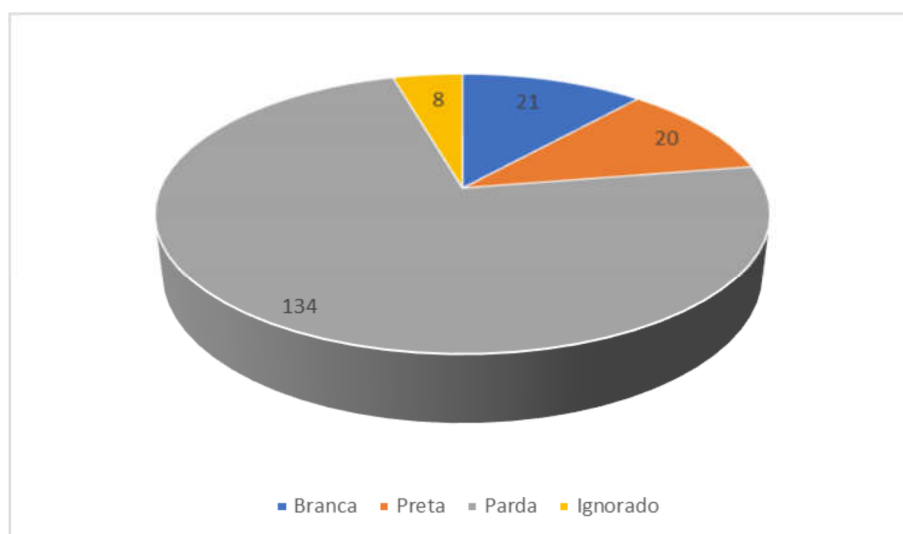
Figura 3: Nº. de Óbitos de Ciclistas por Acidente de Transporte Terrestre, segundo a Faixa Etária. Bahia, 2015 a 2019*



Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/CODANT/Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM
Dados acessados em 28.07.2020. Última atualização realizada em 22.07.2020.

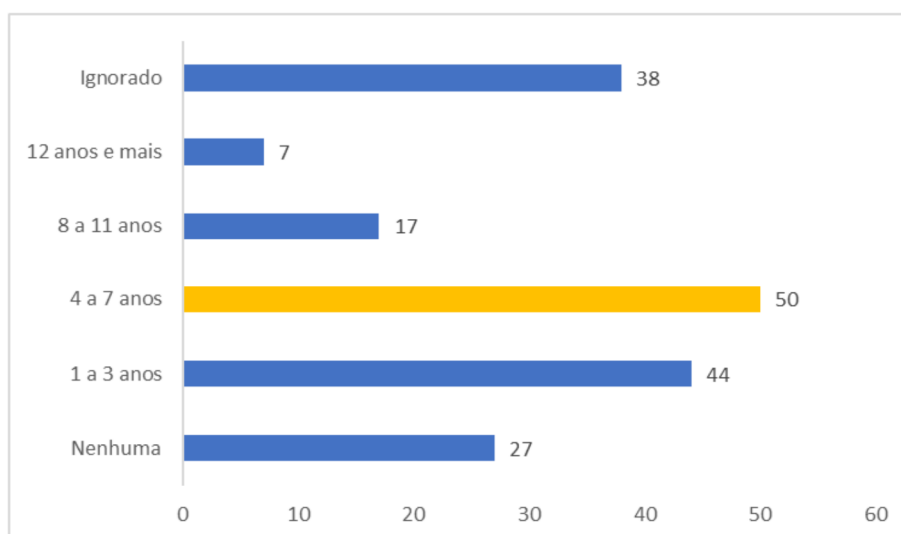
Quanto à raça, a população negra (conjunto de pessoas autodeclaradas pretas e pardas) representa 84% dos óbitos seguida das pessoas brancas, com 12%. A escolaridade dos ciclistas encontra-se na média de 4 a 7 anos de estudo. Tais informações encontram-se dispostas nas Figuras 4 e 5.

Figura 4: Nº. de Óbitos de Ciclistas por Acidente de Transporte Terrestre, segundo a Raça/Cor. Bahia, 2015 a 2019*



Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/CODANT/Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM
Dados acessados em 28.07.2020. Última atualização realizada em 22.07.2020.

Figura 5: Nº de Óbitos de Ciclistas por Acidente de Transporte Terrestre, segundo a Escolaridade. Bahia, 2015 a 2019*



Fonte: SESAB/SUVISA/DIVEP/CODANT/Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM
Dados acessados em 28.07.2020. Última atualização realizada em 22.07.2020.

Reverter esse quadro dependerá não só da adoção de um estilo de vida mais sustentável. As cidades precisarão adequar suas ruas e paisagem arquitetônica, sem centralidade no automóvel, a partir da concepção de que o TA poupa espaços quando comparado aos carros, o custo é bem mais baixo, aumenta a qualidade de vida e do ar que respiramos, ensejando a prática de atividade física, ao mesmo tempo em que o deslocamento para as atividades diárias é realizado.

Aguarde por mais informações no próximo boletim, especificamente, o nº. 4.

Referências:

¹ CARVALHO, Mauren Lopes de. FREITAS, Carlos Machado de. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. Revista Ciência & Saúde Coletiva, 17 (6): 1617-1628, 2012. Disponível em: scielo.br/pdf/csc/v17n6/v17n6a24.pdf. Acessado em 27 de julho de 2020.

EXPEDIENTE

Diretoria de Vigilância Epidemiológica - DIVEP

Márcia São Pedro Leal Souza

Coordenação das Doenças e Agravos não Transmissíveis - Codant

Ana de Fátima Cardoso Nunes

GT Causas Externas

Jamile Oliveira Lima

Tel.:/Fax (71) 3116.0045 / 0052 / E-mail: divep.dant@gmail.com

Projeto gráfico: Sergio Valverde