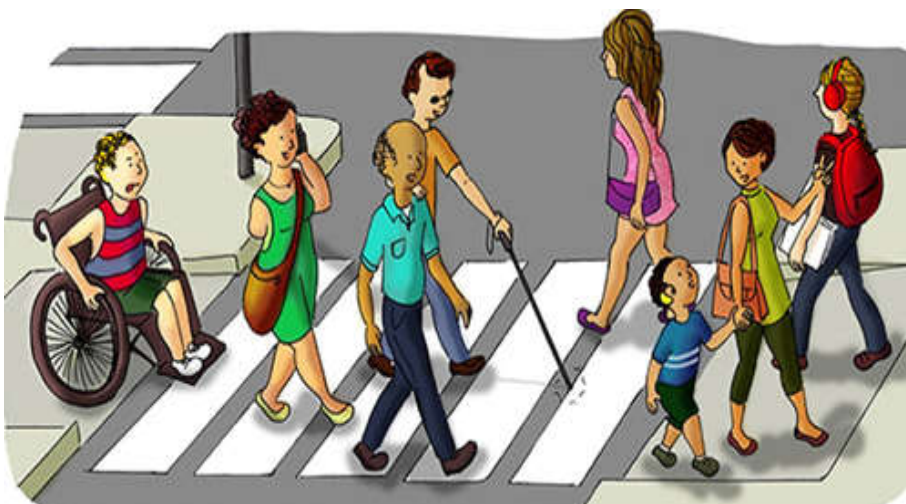


Boletim de Causas Externas - 2020

nº 02

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

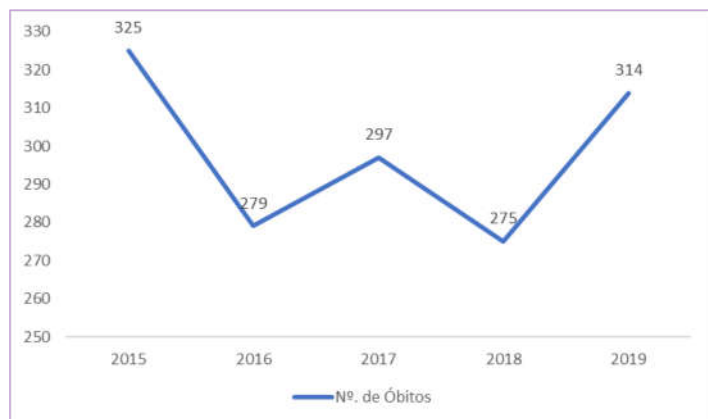
Algo especial na condição de pedestre é que, independente de sermos condutores ou motoristas de algum meio de transporte, seja para fins pessoais ou profissionalmente, é que todos somos pedestres em algum, ou, em muitos momentos de nossas vidas. Do mesmo modo que o ciclismo, o caminhar também traz benefícios à saúde e ao meio ambiente. Contudo, muitos desafios precisam ser superados para que os fatores de risco a que estão expostos os pedestres reduzam e até deixem de existir, tais como: velocidade, álcool, falta de facilidades para pedestres, dificuldade para se ver os pedestres e falta de fiscalização das leis de trânsito. Outros fatores, muito comuns, são aqui destacados²:



- Fiscalização inadequada das leis de trânsito;
- Práticas não seguras de condução;
- Distração do motorista, incluindo o uso do telefone celular;
- Fadiga do condutor;
- Conflito entre pedestre e veículo nas faixas de pedestre;
- Redução do tempo de reação e redução da velocidade de caminhada dos idosos;
- Incapacidade das crianças para medir a velocidade do veículo e outras informações relevantes a fim de atravessarem a rua sozinhas com segurança;
- Falta de supervisão das crianças que são jovens demais para fazer julgamentos seguros;
- Distração dos pedestres, inclusive pelo uso do telefone celular;
- Atitudes de motoristas e pedestres;
- Desrespeito dos motoristas ao direito de passagem dos pedestres, inclusive em faixas de pedestres;
- Condição do veículo e defeitos (freios, iluminação, para-brisas); e
- Veículos silenciosos (elétricos), cuja presença não pode ser detectada por meios auditivos normais.

Na Bahia, os óbitos de pedestres, no período de 2015 a 2019, totalizaram 1.490, como retrata a Figura 6.

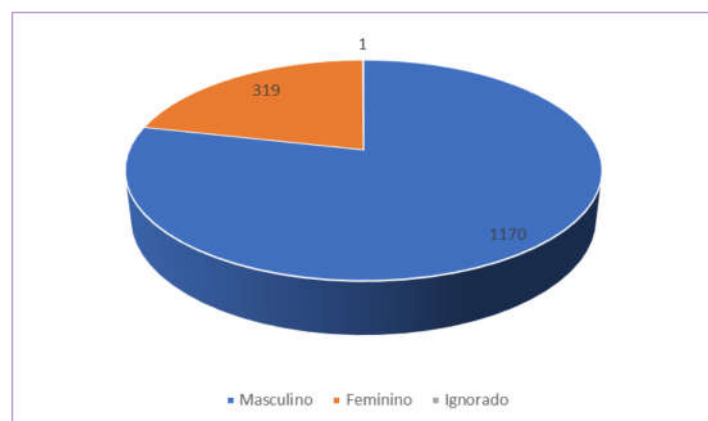
Figura 6: Nº de Óbitos de Pedestres por Acidente de Transporte Terrestre, por Ano do Óbito. Bahia, 2015 a 2019*



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

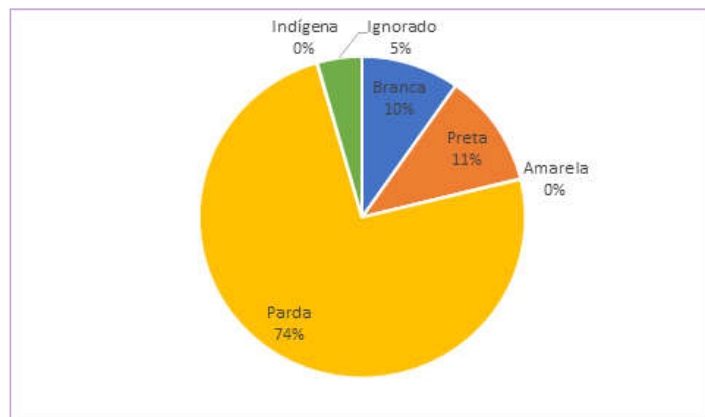
Os homens (1.170), na condição de pedestres, morrem muito mais quando comparados às mulheres (319), equivalendo a 79% dos óbitos. Pessoas pretas (170) e pardas (1.107) morrem mais, como pedestres, que as brancas (145), amarelas (1) e indígenas (1) (Figuras 7 e 8).

Figura 7: Nº. de Óbitos de Pedestres 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.

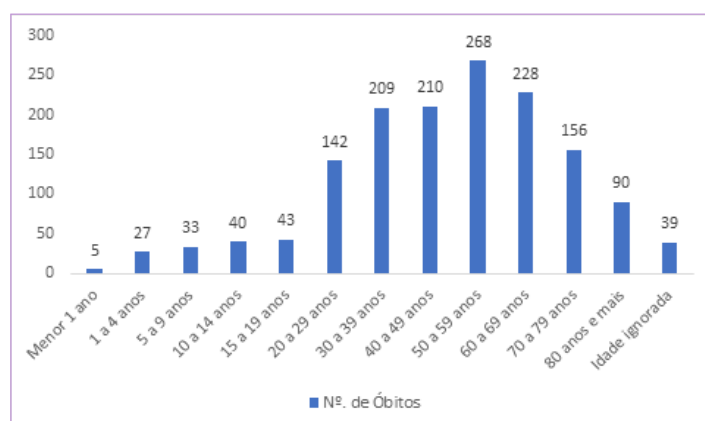
Figura 8: Percentual de Óbitos de Pedestres por Acidente de Transporte Terrestre, segundo a Raça/Cor. Bahia, 2015 a 2019*



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

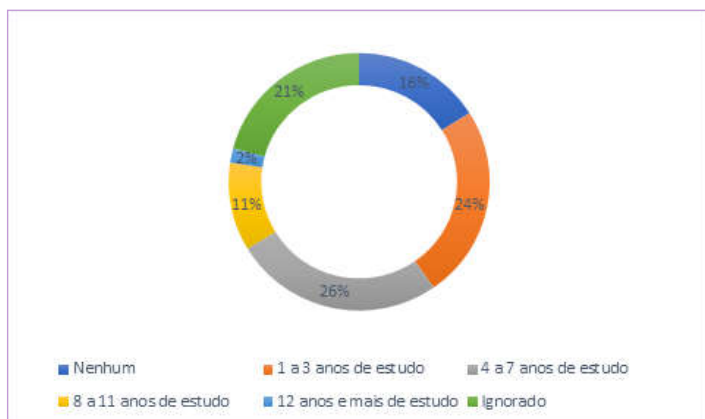
Os pedestres que mais morrem, na Bahia, encontram-se na faixa etária de 30 a 69 anos (Figura 9) e possuem uma média, quanto à escolaridade, de 4 a 7 anos de estudo. Cabe, contudo ressaltar que 24% tem de 1 a 3 anos de estudo e 16% não estudou (Figura 10).

Figura 9: Nº. de Óbitos de Pedestres 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.

Figura 10: Percentual de Óbitos de Pedestres 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.

Para superar os fatores de risco acima listados, e melhorar a segurança dos pedestres, será preciso contar com um projeto viário e planejamento do uso do solo que incluam²:

- Controle da velocidade do veículo;
- Desenvolvimento de medidas de moderação de tráfego;
- Restrição do tráfego de veículos em áreas residenciais;
- Construção de calçadas;
- Fiscalização das leis de trânsito;
- Pedestrianização dos centros urbanos;
- Instalação de semáforos de pedestres;
- Construção de passagens subterrâneas e passarelas;
- Criação de uma rede separando as vias de acesso das vias de arteriais e garantindo que o volume de tráfego nas vias de acesso seja o menor possível;
- Redução de deslocamentos desnecessários;
- Incentivo a andar a pé e de bicicleta;
- Projetos de calçadas visando facilitar a circulação das pessoas com mobilidade limitada;
- Localização de vias, áreas residenciais, locais de trabalho e outras indústrias, de tal maneira que o volume de tráfego e distâncias sejam minimizadas;
- Redesenho de espaços públicos para atender às necessidades de segurança de pedestres, e encorajar a caminhada;
- Integração do planejamento de transportes com questões de saúde, por exemplo de programas de transporte ativo, e
- Desenvolvimento e implementação de políticas para a segurança de pedestres.

Em assim sendo, reduções podem ser percebidas nos números e valores de internamento custeados pelo Sistema Único de

Saúde e que deverão ser convertidos para outros agravos ou, em prevenção dos acidentes e promoção da saúde. Por consequência os óbitos também reduzirão podendo reverter a realidade abaixo representada pelas figuras 11 e 12.

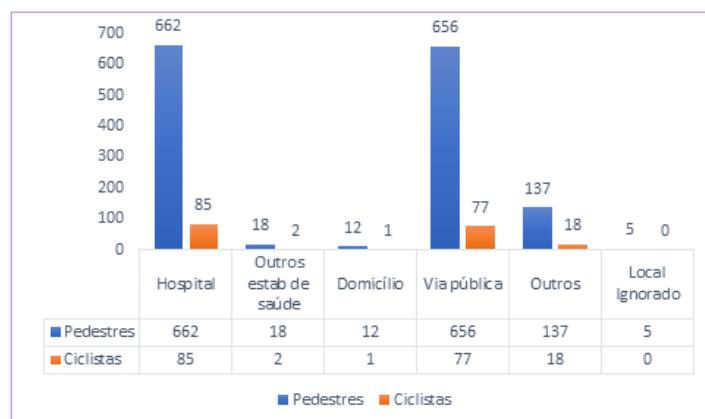


Figura 11: Número de Óbitos de Ciclistas e Pedestres por Acidentes de Transporte Terrestre, considerando o local de ocorrência. Bahia, 2015 a 2019*

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

A Figura 11 enseja a constatação de que os óbitos, envolvendo ciclistas e pedestres, ocorrem, expressivamente, em hospitais e na via pública, revelando a violência e intensidade dos impactos nos acidentes, bem como a grande vulnerabilidade destes 02 (dois) grupos de vítimas.

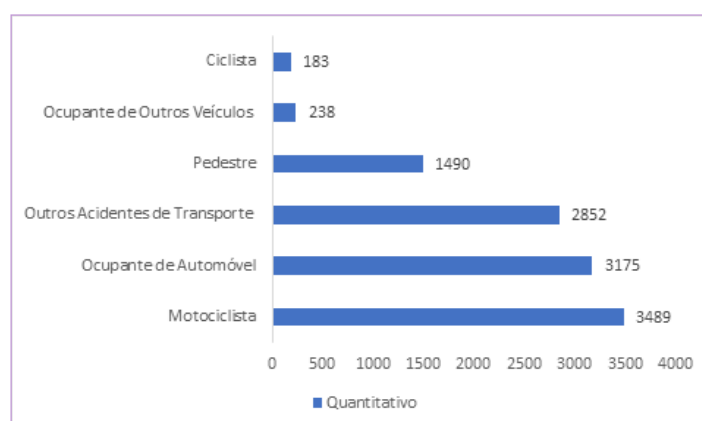


Figura 12: Número de Óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre, conforme grupo de vítima. Bahia, 2015 a 2019*

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

Pelos dados apresentados, compreendendo os períodos de 2015 a 2019, é possível inferir que os ciclistas e pedestres que mais morrem encontram-se na faixa etária de 30 a 69 anos, indicando que encontravam-se em plena fase produtiva de suas vidas e que os idosos, numa tendência já percebida e que mais ganha concretude com o passar dos anos, constituem-se atualmente em grandes fontes de sustento de suas famílias, principalmente, as mais pobres e com acesso restrito, ou nenhum acesso, aos direitos sociais.



Caminhar e usar a bicicleta, pelo baixo custo, é uma saída para os mais pobres que precisam se deslocar diariamente para a sua sobrevivência e que, por este motivo, em cidades que preocupam-se mais com os automóveis em detrimento dos pedestres e ciclistas, estão mais expostos e vulneráveis pela ausência de iniciativas que lhes proteja e até incentive uma maior adesão pelo uso da bicicleta e realização de caminhadas, já atreladas a uma perspectiva mais saudável de vida, em que a atividade física seja uma alternativa viável e factível.

A escolaridade permite identificar que os usuários das bicicletas e pedestres transitam entre os que nunca estudaram ou que, no máximo, chegaram a 4ª série completa do Ensino Fundamental e ao período de 5ª a 8ª série incompleta do Ensino Fundamental. Fica evidente a relação entre o modo de



tráfegar nas cidades, o nível de escolaridade, o meio de transporte utilizado, pelo baixo custo e manutenção, e a classe social e a raça. O trânsito é, por consequência, o reflexo do modo de organização social de uma dada sociedade.

Não há dúvida sobre o tamanho do desafio a ser vencido quanto ao trânsito de um modo geral, mas, especificamente, aos mais vulneráveis dentro dele, ciclistas e pedestres.

Será preciso empreender uma mudança cultural capaz de pensar e agir coletivamente, salvaguardando o meio ambiente, prevenindo doenças, promovendo saúde, a partir de comportamentos e posturas cunhadas na sustentabilidade e prática de atividade física, pelo simples caminhar em cidades seguras para o pedestre, assim como entenda o TA como elemento indispensável para uma locomoção saudável, desafogando o espaço público dos congestionamentos e poluição, gerando, por consequência, mais saúde e qualidade nas relações sociais que se tornarão mais próximas, cidadãs e fraternas

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.

² ORGANIZAÇÃO PANAMERICANA DA SAÚDE / ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Segurança de Pedestres: Manual de Segurança Viária para Gestores e Profissionais da área. Brasília: OPAS/OMS, 2013.

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