

CONFIRMAÇÃO DE INSCRIÇÃO

Número da Inscrição: **08954**

Categoria: **15- Produção Científica**

Data da Inscrição: **15/10/2019**

5

A EDUCAÇÃO COMO AGENTE DE TRANSFORMAÇÃO SOCIAL E PREVENÇÃO DE ACIDENTES E MORTES: ASPECTOS SOBRE O PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO E A PROMOÇÃO DA SAÚDE

Resumo:

Este trabalho visa pensar acerca dos impactos da educação de trânsito na saúde pública brasileira, haja vista o elevado número de acidentes no país. A partir de um levantamento bibliográfico que agrega diferentes questões, como urbanismo como modo de vida – e seus constrangimentos na contemporaneidade em cidades como São Paulo –, trânsito, saúde e segurança pública, buscarei refletir sobre o papel desempenhado pela educação não somente para a conscientização e prevenção de acidentes, como para a diminuição de índices de violência e morte no trânsito nas cidades brasileiras. Por fim, trarei como exemplo o Projeto Vida no Trânsito, iniciativa coordenada pelo Ministério da Saúde em parceria com a Organização Pan-Americana da Saúde, que tem se destacado por qualificar e integrar informações de várias instituições sobre lesões e mortes causadas pelo trânsito.

Palavras-chave: Educação, trânsito, promoção da saúde, Projeto Vida no Trânsito, Brasil.

Introdução

Aceleração, pulsações descompensadas, grandes fluxos de imagens. Sem dúvida, o ritmo de vida na metrópole aciona e constitui certo tipo de individualidade, muito marcada pela intensificação dos estímulos nervosos (SIMMEL, 1967). Seja com cada atravessar da rua, com o compasso e diversidade da vida social, econômica e ocupacional, o fato é que a vida na cidade grande contrasta profundamente com a dinâmica de uma cidade pequena ou com a vida rural no que se refere aos fundamentos sensoriais da vida psíquica. Não sem causa, a metrópole extrai do homem uma consciência diferente daquela encontrada no ambiente rural (SIMMEL, 1967).

Certamente, a maneira metropolitana de vida é marcada por relacionamentos e afazeres “tão variados e complexos que, sem a mais estrita pontualidade nos compromissos e serviços, toda estrutura se romperia e cairia num caos inextricável” (SIMMEL, 1967, p.13). Em meio a esse cenário de rotinas e cobranças, somos o tempo todo atravessados por constrangimentos de diversas ordens, que muitas vezes têm influência direta em nossa saúde mental. Segundo relatório publicado em março de 2019 pela Organização Pan-Americana da Saúde (Opas), o Brasil apresenta as maiores taxas de incapacidade causada por depressão (9,3%) e ansiedade (5,7%) do continente americano¹. Somado a isso, o país sofre com a falta de aplicação de políticas públicas voltadas à saúde mental e com instabilidade de recursos devido à mudanças de governo.

É por essa via, portanto, que a interface educação/saúde se mostra o melhor caminho não somente para a melhoria da qualidade de vida e saúde

¹ Cf. <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2019/05/saude-mental-brasileira-sofre-de-instabilidade.html>.

mental de nossa população, como para a redução e prevenção de acidentes². Como destaca o próprio relatório da Opas³, o investimento e expansão em programas voltados à conscientização sobre o trânsito – como o Programa Vida no Trânsito⁴ –, bem como em educação continuada, são fatores fundamentais para o fortalecimento da promoção da cultura da paz e para redução das taxas de acidentes e violências.

É sabido que o Brasil é um dos países recordistas em acidentes no trânsito. Dos anos 1960 até meados de 2014, houve uma profunda intensificação dos acidentes e violências de trânsito no país (VILAS BÔAS & SILVA, 2014). Mais recentemente, contudo, a implementação de uma série de fatores vem diminuindo o número de casos, que chegou a 50 mil mortes por ano⁵. Para as linhas que se seguem, buscarei refletir sobre os impactos que a educação desempenha na prevenção de acidentes e mortes. Em um primeiro momento, esboçarei um quadro mais geral sobre a vida na metrópole e sua relação com a saúde mental das pessoas. Meu objetivo será abrir espaço para uma discussão que permita relacionar de maneira ampla os desafios encontrados em cidades como São Paulo, onde os altos índices de violência e acidentes no trânsito devem ser pensados à luz das especificidades locais.

Em seguida, buscarei refletir sobre a importância da educação no trânsito para a segurança e saúde pública de nossa população mais geral. Afinal, para além dos prejuízos materiais, logísticos e sociais, a violência no trânsito brasileiro tem um alto custo de vidas (NASCIMENTO, MANHA & PANOSSO, 2018). Para tanto, explorarei autores que me permitam refletir sobre os impactos da violência no trânsito nos diversos âmbitos da sociedade brasileira.

Por fim, trarei como exemplo uma iniciativa no âmbito de políticas públicas que tem como foco a prevenção de lesões e mortes no trânsito e a conscientização da população via educação: o Projeto Vida no Trânsito, atrelado ao Ministério da Saúde. Lançado em 2010, como parte da iniciativa internacional denominada *Road Safety in Ten Countries* (RS 10), o programa tem se destacado na elaboração de planos de ações integradas e intersetoriais (SILVA *et al.*, 2013), além de apresentar dados positivos em diferentes capitais, como Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Palmas/TO, Teresina/PI, Curitiba/PR e Manaus/AM.

² Cf. <https://jornal.usp.br/atualidades/educacao-no-transito-e-o-caminho-para-reduzir-acidentes/>.

³ Cf. https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_docman&view=download&alias=1828-rt-tc101-2sem2018-070319&category_slug=relatorios-tecnicos-2018-1&Itemid=965.

⁴ Iniciativa brasileira voltada para a promoção da saúde e prevenção de lesões e mortes no trânsito, o Projeto Vida no Trânsito (PVT) surgiu em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011-2020. Mais informações em: <http://www.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>.

⁵ Cf. <https://jornal.usp.br/atualidades/educacao-no-transito-e-o-caminho-para-reduzir-acidentes/>.

Urbanismo e saúde mental: Notas para se pensar a cidade de São Paulo, acidentes de trânsito e políticas públicas de prevenção

Em seu clássico ensaio intitulado “A metrópole e a vida mental”, Simmel (1967) se propõe a uma investigação do que seja o significado da vida moderna. Atento às especificidades que constituem o modo de vida metropolitano, o pesquisador se debruça sobre as formas como as grandes cidades criam certas condições psicológicas em seus habitantes, além de formar um tipo de individualidade que a vida cotidiana estimula e constitui. Um dos pontos centrais de seu argumento é a de que a base psicológica do tipo metropolitano de individualidade é fruto da intensificação de estímulos nervosos interiores e exteriores, que se alteram ininterrupta e bruscamente. Seria, portanto, nesse cenário de rápida convergência de imagens em mudança, descontinuidade de apreensão dos olhares e impressões súbitas e inesperadas que se intensificariam os estímulos deste modo específico de vida.

De fato, a vida em uma cidade como São Paulo nos expõe a uma série de impulsionamentos diários. Seja em atitudes triviais, como pegar o metrô ou atravessar a rua, estamos sempre transpassados por imagens, propagandas e até mazelas sociais que intensificam nossos estímulos a tal ponto que, como forma de autopreservação, muitas vezes desenvolvemos uma atitude *blasé* diante da dinâmica da vida cotidiana (SIMMEL, 1967). Por outro lado, a própria exposição a ruídos pode causar não somente alterações auditivas, como ansiedade, agitação, depressão, raiva, exaustão, como destacam Grudtner & Fiorini, (2018, p.13).

O ruído interfere em atividades cotidianas básicas como dormir, descansar, estudar e comunicar-se. Pode causar doenças do coração, problemas de saúde mental e dano auditivo (Li et al., 2008). Os indivíduos expostos a elevados níveis de ruído têm apresentado vasoconstricção e aumento da pressão sanguínea e ritmo cardíaco. Além disso, em longo prazo, o incômodo pode ser um fator de risco para cardiopatias isquêmicas (Babisch et al., 2003).

É nesse cenário, portanto, que temas ligados à saúde mental da população, bem como educação no trânsito devem ser pensados à luz de políticas públicas de prevenção. A cidade de São Paulo, por exemplo – estimada em 12,25 milhões de habitantes⁶, distribuídos numa área de 1.523 Km² – impressiona por seus altos índices de morte no trânsito. Segundos dados do Relatório Anual de Acidentes de Trânsito da Companhia de Engenharia do Tráfego (CET), ao longo de 2018, a capital paulistana registrou 828 acidentes fatais de trânsito, que resultou em 849 óbitos⁷. Deste total, quatro em cada dez casos ocorreram a menos de dois quilômetros da casa da vítima. Em relação a 2017, o relatório apontou um aumento de 6,5% no total de mortes no trânsito. Apesar disso, é válido termos em mente que, no intervalo de uma década, de 2009 a 2018, houve uma queda de 38% no total de acidentes fatais.

⁶ Cf. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>.

⁷ Cf. <http://www.capital.sp.gov.br/noticia/quatro-em-cada-dez-mortes-no-transito-na-cidade-de-sao-paulo-em-2018-ocorreram-a-menos-de-2-quilometros-da-casa-da-vitima>.

Tipo de usuário	Óbitos em 2009	Óbitos em 2018	Variação no período – 10 anos
Ciclistas	61	19	- 68,9%
Motoristas/passageiros	222	115	- 48,2%
Pedestres	671	349	-48,0%
Motociclistas	428	366	- 14,5%
Todos os usuários	1382	849	- 38,6%

Fonte: Relatório Anual CET⁸

Diante desse cenário, falar sobre educação no trânsito é um imperativo. Em entrevista concedida ao Jornal da USP, o professor Antônio Clóvis Pinto Ferraz, professor colaborador do Departamento de Engenharia e Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, destacou que o investimento em educação é fundamental para a redução de acidentes no trânsito⁹. Com o argumento de que há uma correlação entre PIB *per capita* e acidentes *per capita*, Ferraz explica que “Acidente de trânsito é coisa de Estado, município e país pobre, mas não dá para esperar o país se desenvolver e crescer para depois reduzir os acidentes. Temos que atuar e descobrir meios e formas de reduzir” (***)Trecho extraído do Jornal da USP, 2018).

De acordo com Vilas Bôas & Silva (2014), a intensificação dos acidentes de trânsito no Brasil e seus altos índices de violência a partir dos anos 1960 atingiram proporções atmosféricas na primeira década dos anos 2000, o que gerou impactos bastante negativos nos setores econômicos, políticos e sociais. Por essa via, defendendo um conceito de segurança pública que considere os princípios da Dignidade Humana, ao mesmo tempo em que garanta a proteção dos direitos individuais e o pleno exercício da cidadania, as autoras chamam atenção para o fato de que os impactos e conseqüências causados no trânsito não somente são preocupantes, como exigem um olhar diferenciado da segurança pública à temática:

Em Relatório Global de Segurança no Trânsito 2013 publicado pela Organização Mundial de Saúde – OMS as estimativas são negativas em relação à violência no trânsito, com crescimento dos números em 87 países membros. A chave para redução da mortalidade no trânsito, conforme o relatório é garantir que os Estados-membros adotem leis que incidam nos cinco principais fatores de risco detectados: dirigir sob efeito de álcool, excesso de velocidade, falta de uso de equipamentos de segurança, no caso, o capacete, o cinto de segurança e de cadeirinhas (VILAS BÔAS & SILVA, 2014, p.116).

⁸ Extraído de:

http://www.cetsp.com.br/media/785452/Relatorio_anual_acidentes_transito_2017.pdf.

⁹ Cf. <https://jornal.usp.br/atualidades/educacao-no-transito-e-o-caminho-para-reduzir-acidentes/>.

Apesar de o Brasil possuir legislação específica que abranja os cinco fatores de risco, Vilas Bôas & Silva (2014) apontam que sua aplicação é deficiente e não deu conta de reduzir os índices de acidentes. Diante desse cenário, defendem as pesquisadoras, a busca por um trânsito menos violento perpassa necessariamente por fatores como a mobilização da sociedade de forma geral, bem como por políticas de educação escolar e maior informação sobre questões de trânsito – o que inclui campanhas informativas à população, centros de orientação e distribuição de Códigos de Trânsito. Além disso, fiscalizações mais rígidas, parcerias com universidades e melhoria na engenharia de tráfego e urbanização das cidades também são fundamentais para a concretização de um trânsito mais justo.

Educar é preciso: Impactos e conseqüências da promoção da saúde e sua relação com o trânsito

Não há, no Brasil, uma definição formal para “educação de trânsito”. Segundo Pavarino Filho (2009), mesmo o Código Brasileiro de Trânsito – que prescreve sua obrigação – não define seu escopo e natureza. Em meio a este cenário, destaca o autor, são as práticas realizadas pelos órgãos de transporte e trânsito que dão seus contornos a partir de ações – regulares ou esporádicas – tais como campanhas, palestras e distribuição de cartilhas informativas e manuais voltados aos usuários de vias públicas:

Uma breve verificação das práticas e materiais educativos disponíveis permite neles identificar o intuito de se agir basicamente sobre a conduta destes usuários. Neste sentido, a educação de trânsito suscita idéias que variam desde o aprendizado de normas e habilidades para conduzir veículos a advertências e preceitos de civilidade, próximos a uma etiqueta viária. Assim, ainda que isto limite as possibilidades de educação de trânsito (e da própria função de um educador), é fundamentalmente a prevenção de conflito no trânsito e a minimização de suas conseqüências o que caracteriza a educação de trânsito nas práticas mais correntes, justificadas por conhecidas e alarmantes estatísticas (PAVARINO FILHO, 2009, p.377).

Definida, na prática, como o conjunto de atividades que visam educar e conscientizar as pessoas sobre suas responsabilidades diante do trânsito¹⁰ para que todos possam se locomover com segurança, conforto e respeito (NASCIMENTO, MANHA & PANOSSO, 2018), a educação no trânsito – seja no ambiente escolar ou não – é fator fundamental quando se fala em prevenção e redução de acidentes e mortes, principalmente se considerarmos dados levantados pela Organização Mundial da Saúde¹¹, em 2015, que apontam que os países de média e baixa renda respondem a 90% das mortes por acidentes de trânsito, dentre os quais 49% ocorrem entre pedestres, ciclistas e motociclistas (OMS, 2015 *apud* NASCIMENTO, MANHA & PANOSSO, 2018).

¹⁰ Segundo o Dicionário Aurélio, “trânsito é o ato ou efeito de caminhar, marchar. Ato ou efeito de incidir. Movimento, circulação, concorrência de pessoas ou de veículos”.

¹¹ A gravidade da questão em países em desenvolvimento é de tal grandeza que a Organização Mundial da Saúde dedicou o Dia Mundial da Saúde de 2004 à segurança no trânsito (PAVARINO FILHO, 2009).

Em relação ao Brasil, os autores ressaltam que o país faz jus às estatísticas. Tendo registrado em 2014 uma média diária de 463 acidentes e 23 mortes, segundo dados da Polícia Federal Rodoviária (PRF, 2015 *apud* NASCIMENTO, MANHA & PANOSSO, 2018), o cenário – de perdas humanas e danos relacionados a veículos – gerou um custo de R\$ 12,3 bilhões, dentre os quais 67% refere-se ao cuidado com a saúde das vítimas e perda de produção em função de lesões ou mortes:

A cadeia logística de forma geral e a circulação de mercadorias em particular veem-se especialmente prejudicadas por conta de acidentes ocorridos em rodovias. Entre os prejuízos que diretamente impactam na logística, podem-se elencar: perdas humanas; contaminação ambiental; perdas de cargas e veículos; danos estruturais à via; sobrecarga de serviços públicos, como o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU, Polícia Militar e o Corpo de Bombeiros; obstrução do tráfego com conseqüente aumento do tempo de trajeto; ressarcimentos financeiros oriundos do acionamento de seguros; entre outros (NASCIMENTO, MANHA & PANOSSO, 2018, p.57).

Diante desse grave problema de saúde pública representado pela morbimortalidade¹² por acidentes de trânsito, Pavarino Filho (2009) advoga a favor de mudanças de paradigmas na segurança do trânsito e da promoção da saúde¹³. Neste sentido, crítico de um modelo de “educação de trânsito” que se resume à disseminação de regras, advertências e slogans com abordagens que buscam, fundamentalmente, proteger as pessoas delas mesmas – mas não dão conta de um panorama muito mais denso e complexo, que inclui ambientes de circulação e esferas técnicas políticas dos países em desenvolvimento –, o autor acredita que é a partir do envolvimento entre os setores de saúde, educação e trânsito que se obtém mudanças efetivas no âmbito da segurança pública.

A importância do setor saúde, em função do espaço que ocupa institucionalmente e da capacidade de “contagiar” outros setores e a sociedade civil, empresta à discussão da segurança no trânsito uma força há muito reclamada e – mais importante – enfatiza a essencialidade da vida, em contraste com uma racionalização da questão tradicionalmente ocupada com a eficiência e otimização dos deslocamentos veiculares (PAVARINO FILHO, 2009, p.382).

¹² Conceito advindo da Medicina, que se refere ao índice de pessoas mortas em decorrência de uma doença específica dentro de um determinado grupo populacional. Cf <https://www.significados.com.br/morbimortalidade/>

¹³ Que vai além da educação em saúde, na medida em que – mesmo não excluindo as intenções e ações de medidas educativas – prima pela busca de condições objetivas que conduzam à saúde. Nesse sentido, a promoção da saúde “extrapola a dimensão comportamental interpessoal para centrar-se em esferas mais amplas das relações sociais, permeadas pelos componentes políticos, econômicos e culturais que determinam a realidade” (PAVARINO FILHO, 2009, p.380).

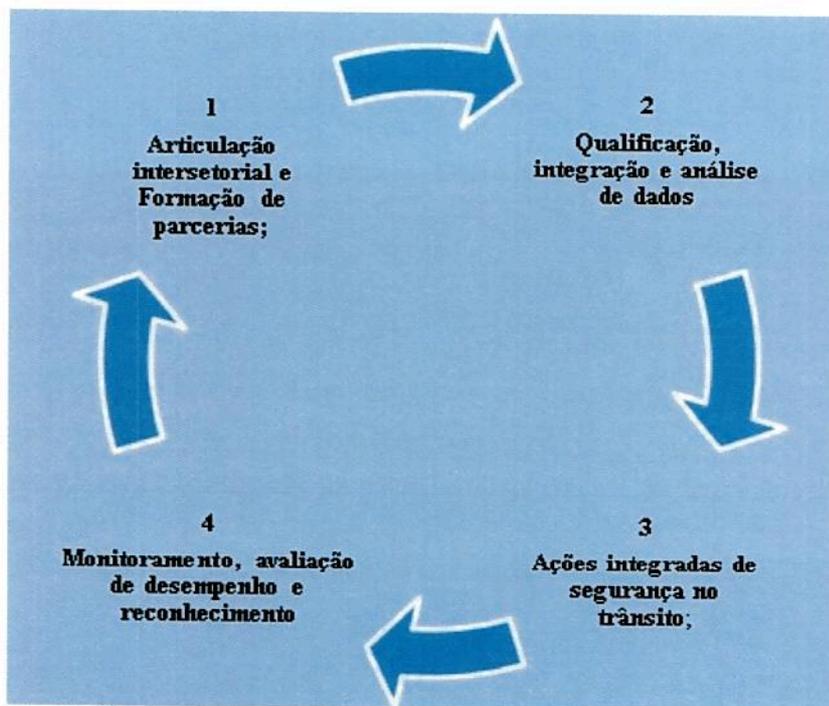
Um dos pressupostos defendidos por Pavarino Filho (2009) é o de que os traumatismos no trânsito são, em grande medida, previsíveis e preveníveis. Resultado de problemas causados por seres humanos, não somente podem como devem ser objetos de análise racional e de aplicação de medidas corretivas. Compartilhando deste pensamento, para as linhas que se seguem, buscarei refletir sobre práticas preventivas às lesões e mortes no trânsito desenvolvidas sob o âmbito de políticas públicas. A partir do entendimento de que a segurança viária é uma questão multisetorial, que abarca diferentes setores que, juntos, devem se comprometer, se responsabilizar, agir e advogar pela prevenção dos traumatismos no trânsito (PAVARINO FILHO, 2009), apresentarei o Projeto Vida no Trânsito, iniciativa do Governo Brasileiro que busca prevenir e reduzir mortes e acidentes no trânsito.

Projeto Vida no Trânsito

Surgido em resposta aos desafios da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Década de Ações pela Segurança no Trânsito 2011-2020, o Projeto Vida no Trânsito (PVT) é um projeto do Governo Federal voltado para a vigilância e prevenção de lesões e mortes no trânsito, bem como para a promoção da saúde (SILVA *et al.*, 2013). Coordenado pelo Ministério da Saúde em articulação com a Organização Pan Americana de Saúde, o programa foi lançado em 2010 como parte de uma iniciativa internacional denominada *Road Safety In Ten Countries (RS 10)*¹⁴.

De acordo com o portal do Ministério da Saúde, inicialmente implantado nas cidades de Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Curitiba/PR, Palmas/TO e Teresina/PI, o programa foi expandido, em 2013, para todas as capitais e municípios com mais de um milhão de habitantes, além dos municípios de São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu, ambos no Paraná. Entre os principais eixos de atuação do PVT estão justamente uma articulação intersetorial e a qualificação e integração das informações, como podemos resumidamente ver na figura a seguir:

¹⁴ Cf. <http://www.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>.



Fonte: Brasil. Guia de implantação e execução do PVT (2015)¹⁵

Tendo como foco enfrentar a grave situação de acidentes de trânsito no país, Silva *et al.* (2013) destacam que o projeto é fruto do comprometimento do Governo Brasileiro em desenvolver planos nacionais, estaduais e municipais voltados à segurança pública. Assim, em confluência com uma proposta intersetorial e integrada defendida por Pavarino Filho (2009), Neves & Guedes (2015, p.2) ressaltam que:

A proposta do Projeto Vida no Trânsito é que as ações sejam multidisciplinares, com objetivos múltiplos, que se estendem por diversos campos do conhecimento, assim como por práticas distintas nas diversas instituições envolvidas, ou seja, de forma intersetorial. Para Inojosa e Junqueira (1997) a intersetorialidade promove impacto positivo nas condições de vida da população, por meio da "articulação de saberes e experiências no planejamento, realização e avaliação de ações, com o objetivo de alcançar resultados integrados em situações complexas, visando um efeito sinérgico no desenvolvimento social (INOJOSA; JUNQUEIRA, 1997, p.24).

A partir de uma metodologia apoiada na Estratégia de Proatividade e Parceria (EPP), porém, adaptada à realidade das cinco capitais onde o projeto foi inicialmente implantado, Silva *et al.* (2013) consideram que foi possível desenvolver planos de ações integradas e intersetoriais de segurança no trânsito, cuja realização é executada de acordo com as especificidades e responsabilidades de cada instituição. Como exemplo dessas intervenções, o artigo cita ações de fiscalização – como blitz para checagem de consumo de álcool – realizadas de forma integrada entre a Polícia Militar, o Órgão Municipal

¹⁵ Extraído de: <http://www.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>.

de Trânsito, a Polícia Rodoviária Estadual, a Polícia Rodoviária Estadual, a Polícia Rodoviária Federal e o Detran.

Em relação ao acompanhamento do programa, os autores ressaltam que são realizados monitoramentos trimestrais, cujo objetivo é avaliar o desempenho das intervenções de cada projeto de ação, o percentual de cumprimento das metas e o desempenho de indicadores – como número absoluto de mortos e feridos graves, taxas de mortalidade por 100 mil habitantes, ou mesmo número de leitos ocupados por vítimas de acidentes de trânsito. Por fim, há uma revisão do plano de ações, metas e intervenções, e a inclusão e qualificação de novos atores e parceiros do projeto (SILVA *et al.*, 2013).

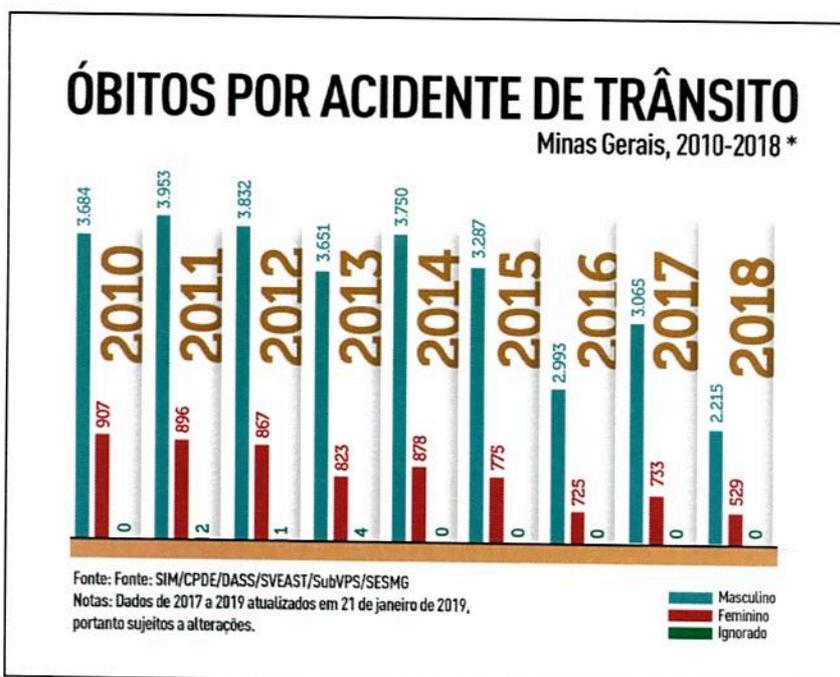
No tocante aos resultados, Silva *et al.* (2013) apontaram que a implantação do projeto nas cinco cidades supracitadas – cujas intervenções ocorreram a partir de 2011 – permitiu que se observasse avanços nos quadros gerais. Entre as melhorias resultantes das ações do PVT, os autores ressaltam: 1- a construção das comissões intersetoriais de coordenação e apoio ao PVNT em cada uma das cidades, compostas por representantes dos setores da Saúde, Educação, Segurança e órgãos gestores estaduais e municipais de trânsito; 2- a qualificação de dados sobre mortalidade e morbidade, assim como a construção de indicadores de monitoramento; 3- análise de fatores de risco de óbitos e feridos graves, o que possibilita ao PVNT estabelecer prioridade no plano de ação; 4- planejamento e realização de ações integradas de educação, fiscalização e *advocacy* do Projeto Vida no Trânsito; 5- realização de intervenções de forma articulada e intersetorial.

Em estudo sobre a aplicação do Projeto Vida no Trânsito em Manaus, Neves e Guedes (2015) também apontaram para um cenário positivo proporcionado pela iniciativa. A partir de dados gerados pelo cruzamento de informações de diferentes instituições, os autores ressaltam que foi possível identificar os principais fatores de risco e os grupos de vítimas mais vulneráveis. Assim, considerando que a aplicação metodológica proposta pelo PVT tem contribuído significativamente para o planejamento de ações intersetoriais em Manaus, eles ressaltam que:

Embora o Instituto Municipal de Engenharia e Fiscalização do Trânsito (MANAUTRANS) já tivesse rotina de coleta de dados nas diversas fontes, a metodologia proposta permitiu o acesso a documentos anteriormente não utilizados nas análises estatísticas como os Laudos Periciais das ocorrências, neste sentido a primeira contribuição se deu na qualificação dos bancos de dados por meio da troca de informações entre os órgãos envolvidos, possibilitando a análise mais completa dos acidentes de trânsito (NEVES & GUEDES, 2015, p.7).

Dados mais recentes disponíveis no portal da Secretaria da Saúde do Estado de Minas Gerais¹⁶ apontam para um cenário de diminuição no número de óbitos por acidente de trânsito no Estado, no período de 2010 a 2018. Em relação a 2010, houve uma queda de 39,88% de óbitos entre homens e 41,68% entre mulheres. No geral, a redução foi de aproximadamente 40,23% de óbitos, o que evidencia a efetividade das ações desenvolvidas no âmbito do projeto.

¹⁶ Cf. <http://www.saude.mg.gov.br/vidanotransito>.



Fonte: Secretaria do Estado de Saúde de MG¹⁷

Diante de tal cenário, consideramos que o Projeto Vida no Trânsito tem demonstrado sua importância para o desenvolvimento de programas e projetos de intervenção “que ajudem a modificar a cultura de segurança no trânsito de forma a reduzir o número de mortos e acidentes graves” (NEVES & GUEDES, 2015, p.1). A utilização do modelo da EPP tem permitido a identificação de fatores e condutas de riscos regionais, bem como uma análise individualizada que permite identificar o perfil de determinação dos mortos e feridos graves em cada uma das cidades, fatores principais, relevantes e fatores locais de risco (SILVA *et al.*, 2013). Deste modo, permitindo que, cada programa, defina suas ações integradas de educação, engenharia de trânsito, pesquisa, fiscalização e projetos especiais, o projeto desponta como uma possibilidade viável diante das novas demandas por programas que respondam com eficiência aos desafios existentes (PAVARINO FILHO, 2009).

Considerações Finais

Com um número elevado de acidentes no trânsito, o Brasil é um dos países recordistas em índices de violência e mortes. Reflexo de problemas encontrados em países em desenvolvimento – onde os índices de acidentalidade são muito maiores do que nos países desenvolvidos – ainda é um desafio muito grande pensar acerca de políticas que possam mudar esse quadro, que atinge todo o país. A cidade de São Paulo São Paulo, por exemplo, que vivencia a realidade de uma metrópole situada ao Sul global, é diariamente exposta a uma série de constrangimentos que afetam, inclusive, a relação cidadão-trânsito. Prova disso é que, em 2018, a capital paulistana apresentou um total de 849 óbitos em acidentes no trânsito, o que equivale a uma medida de 2,32 mortes por dia.

À luz desses dados, o presente artigo buscou, de maneira embrionária e exploratória, ressaltar o impacto da educação de trânsito na saúde pública.

¹⁷ Extraído de: <http://www.saude.mg.gov.br/vidanotransito>.

Deste modo, sob o pressuposto de que a execução de medidas voltadas à realidade de nações em desenvolvimentos demanda uma visão identificada na promoção da saúde (PAVARINO FILHO, 2009), tivemos como preocupação inicial articular dados e autores que nos permitissem tratar a educação como um projeto capaz de prevenir mortes e conscientizar a população.

Pensar, nestes termos, a segurança viária como um projeto multisetorial (PAVARINO FILHO, 2009) nos permitiu considerar um contexto mais amplo, em que engenharia, sinalização, projetos geométricos, leis e fiscalizações, promoção da saúde e educação de trânsito devem ser trabalhados e desenvolvidos de maneira articulada a partir de demandas e soluções locais. Afinal, não se trata de simplesmente “transferir” tecnologias de países centrais para países em desenvolvimento, ou mesmo importar ações que não condizem com nossa realidade.

No quesito específico da educação, interesse maior deste artigo, consideramos que o tema é fundamental quando se trata de saúde pública. É nesse cenário, portanto, que o foco na ação promocional da saúde tem se demonstrado um caminho fértil não apenas para uma informação preventiva, mas, principalmente, com vistas a uma estratégia de mobilização por um ambiente mais humano e mais seguro (PAVARINO FILHO, 2009). Para além da diminuição de traumas e suas conseqüências, a promoção da saúde pública via educação de trânsito é, nesse sentido, fundamental para o alcance de uma qualidade de vida. Trata-se efetivamente da redução de riscos a partir da ênfase na “fonte dos perigos” (PAVARINO FILHO, 2009).

Como se sabe, no Brasil, a despeito da atuação dos Centros de Formações de Condutores e de campanhas educativas pontuais (NASCIMENTO, MANHA & PANOSSO, 2018), a educação no trânsito é deficiente, haja vista o pouco investimento dado ao tema. Mesmo as abordagens transversais presentes em escolas de rede pública e universidades não têm sido suficientes para dar conta de um quadro que é bem mais geral, e atravessa diferentes setores sociais, econômicos, culturais. Daí a importância de se promover uma cultura intersetorial que se proponha a articular saberes e experiências (PAVARINO FILHO, 2009).

À luz desse quadro, o Projeto Vida no Trânsito tem se mostrado uma iniciativa importante não somente para a conscientização da população sobre os riscos do trânsito, como para a elaboração de um plano de ações integradas e intersetoriais de segurança no trânsito. Assim, indo além da mera contextualização dos direitos e deveres de todos os cidadãos inseridos no espaço público, ações como essa visam à mudança de comportamentos via conhecimento e, não sem causa, são fundamentais para a consolidação de um plano efetivo de combate à mortes e acidentes, além de ser o caminho mais viável.

Diante de todo o exposto, este foi um esforço inicial em apresentar um debate que procurou situar o impacto da educação na saúde pública. Longe de apresentar dados fechados e/ou resultados conclusivos, o que antevemos nestas poucas páginas foi muito mais uma agenda que nos permitiu pensar a educação de trânsito e a promoção da saúde como questões que efetivamente devem ser postas à discussão. Não obstante os desafios encontrados no que tange às rígidas segmentações do conhecimento e a falta de tradição de trabalho intersetorial (PAVARINO FILHO, 2009), falar sobre educação no trânsito é preciso. Agir é um imperativo.

Referências:

CET, Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo, **Relatório Anual 2017**. Disponível em:

http://www.cetsp.com.br/media/785452/Relatorio_anual_acidentes_transito_2017.pdf. Acesso em 11/10/2019.

FOLHA, **Saúde mental brasileira sofre de instabilidade**, 2019. Disponível em:

<https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2019/05/saude-mental-brasileira-sofre-de-instabilidade.shtml>. Acesso em 13/10/2019.

GRUDTNER, Marjorie Juliana Silva; FIORINI, Ana Claudia. Ruído urbano e efeitos na saúde de taxistas do Município de São Paulo. **Revista UniCET**, 2018, p.1-17.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. **Pesquisa de Cidades**. Disponível em:

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em 12/10/2019.

JORNAL DA USP, **Educação no trânsito é o caminho para reduzir acidentes**, 2018. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/educacao-no-transito-e-o-caminho-para-reduzir-acidentes/>. Acesso em 13/10/2019.

MINISTÉRIO DA SAÚDE, **Acidentes e Violências**, 2017. Disponível em: <http://www.saude.gov.br/saude-de-a-z/acidentes-e-violencias/41896-projeto-vida-no-transito>. Acesso em 11/1/2019.

NASCIMENTO, Henio Rodrigues do; MANHA, Rafael Muniz; PANOSSO, Valmir. Educação para a Mobilidade, **Revista UniCET**, 2018, p.55-66.

NEVES, Thalita; GUEDES, Uarodi. Projeto Vida no Trânsito: Aplicação em Manaus. Artigo publicado como paper digital para o 20º Congresso Brasileiro de Transportes e Trânsito (Santos/SP). ANTP, 2015. Disponível em <http://files-server.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2015/06/17/1D2FE373-5305-422E-BDB7-B4AA5569FA3B.pdf>. Acesso em 15/10/2019.

OPAS, Organização Mundial da Saúde. **Relatório Técnico 2018**, Brasília, 2018, 21p. Disponível em:

https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_docman&view=download&alias=1828-rt-tc101-2sem2018-070319&category_slug=relatorios-tecnicos-2018-1&Itemid=965. Acesso em: 12/10/2019.

PAVARINO FILHO, Roberto Victor. Morbimortalidade no trânsito: limitações dos processos educativos e contribuições do paradigma da saúde ao contexto brasileiro. **Epidemiol.Serv.Saúde**, v.18, n.4, 2009, p.375-384. Disponível em

http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742009000400007. Acesso em: 11/10/2019.

SÃO PAULO, **Quatro em cada dez mortes no trânsito na cidade de São Paulo em 2018 ocorreram a menos de dois quilômetros da casa da vítima**, 2019. Disponível em:

<http://www.capital.sp.gov.br/noticia/quatro-em-cada-dez-mortes-no-transito-na-cidade-de-sao-paulo-em-2018-ocorreram-a-menos-de-2-quilometros-da-casa-da-vitima>. Acesso em 12/10/2019.

SIGNIFICADOS, **Morbimortalidade**. Disponível em:
<https://www.significados.com.br/morbimortalidade/>. Acesso em: 11/10/2019.

SIMMEL, George. "A metrópole e a vida mental" (1902). In: VELHO, O. (org). **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

SILVA, Marta; MORAIS NETO, Otaliba; LIMA, Cheila; MALTA, Deborah; SILVA JR, Jarbas. Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiol.Serv.Saúde**, v.22, n.3, 2013, p.531-536. Disponível em:
<http://scielo.iec.gov.br/pdf/ess/v22n3/v22n3a19.pdf>. Acesso em 14/10/2019.

VILAS BÔAS, Eliete Ferreira; Silva, Marlene Alves da. Trânsito e Segurança Pública: Impactos e conseqüências. **Humanidades**, v.4, n.2, jun./2015, p.113-128. Disponível em:
http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf. Acesso em 11/10/2019.