

## SAÚDE, TRÂNSITO E DESENVOLVIMENTO: RELAÇÕES E CONTEXTO EM UM MUNICÍPIO DO SERTÃO DE PERNAMBUCO

HEALTH, TRAFFIC AND DEVELOPMENT: RELATIONSHIPS AND CONTEXT IN A MUNICIPALITY IN THE SERTÃO OF PERNAMBUCO

SALUD, TRÁFICO Y DESARROLLO: RELACIONES Y CONTEXTO EN UN MUNICIPIO DEL SERTÃO DE PERNAMBUCO

### **Emanuela Oliveira Spinola**

Mestre em Desenvolvimento e Gestão Social  
Instituição: Universidade Federal da Bahia (UFBA)  
Endereço: Salvador, Bahia, Brasil  
E-mail: 012310063@uneb.br

### **Anna Christina Freire Barbosa**

Doutora em Ciências Sociais  
Instituição: Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN)  
Endereço: Natal, Rio Grande do Norte, Brasil  
E-mail: acvideoaulas@gmail.com

### **Felipe Rodrigues Bomfim**

Pós-Doutor em Direito  
Instituição: Universidade Federal da Bahia (UFBA)  
Endereço: Salvador, Bahia, Brasil  
E-mail: fbomfim@uneb.br

### **Alineaurea Florentino Silva**

Doutora em em Desenvolvimento e Meio Ambiente  
Instituição: Universidade Federal da Paraíba (UFPB)  
Endereço: João Pessoa, Paraíba, Brasil  
E-mail: alineaurea.silva@embrapa.br

## RESUMO

Os acidentes de trânsito terrestre (ATT) são eventos resultantes em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais, cujas estatísticas mundial, nacional e local apontam para um grave problema de saúde pública, tendo em vista os elevados índices de mortalidade, de incapacidade temporária ou permanente para as vítimas, além dos seus desdobramentos biopsicossocial e territorial. Os dados epidemiológicos revelam a predominância dos ATT entre jovens e jovens adultos, em idade produtiva, do sexo masculino, em regiões de média e baixa renda, com maior quantitativo de veículos, aspectos que revelam muito sobre aspectos culturais, comportamentais, sociais, políticos, mas sobretudo, do modelo de desenvolvimento que revela as contradições entre a narrativa, a agenda pública e a realidade concreta. A partir da atuação profissional no Sistema Único de Saúde (SUS) há duas décadas junto a pacientes e familiares vítimas de



ATT, emergiu o interesse em desvelar como se dá a sua relação com a Saúde, o Trânsito e o Desenvolvimento? Neste sentido, o referido artigo tem como objetivo analisar os ATT e suas interfaces com a saúde e o desenvolvimento na cidade de Petrolina- PE, no Brasil. Trata-se de um estudo de natureza mista, envolvendo aspectos quantitativo e qualitativo, com cunho exploratório, com dados secundários- epidemiológicos e estatísticos dos ATT- de domínio público, acrescido de revisão bibliográfica por meio de autores que abordam a temática do Desenvolvimento. Os resultados apontam para além do problema de saúde pública, a necessidade de discussão em torno do modelo de desenvolvimento, bem como sua ressignificação para práticas integralizadoras de suas dimensões econômica, social, cultural e política, isto é, favorecendo assim o Desenvolvimento Sustentável.

**Palavras-chave:** acidentes de trânsito, política de saúde, população rural, desenvolvimento, território sociocultural.

### **ABSTRACT**

Land traffic accidents (ATT) are events resulting in damage to the vehicle or its cargo and/or injuries to people and/or animals, whose global, national and local statistics point to a serious public health problem, considering the high rates of mortality, temporary or permanent disability for victims, in addition to their biopsychosocial and territorial consequences. Epidemiological data reveal the predominance of ATT among young people and young adults, of working age, male, in medium and low-income regions, with a greater number of vehicles, aspects that reveal a lot about cultural, behavioral, social, political, but above all, the development model that reveals the contradictions between the narrative, the public agenda and concrete reality. From professional work in the Unified Health System (SUS) for two decades with patients and family members who were victims of RTA, an interest in unveiling their relationship with Health, Traffic and Development emerged? In this sense, the aforementioned article aims to analyze ATT and its interfaces with health and development in the city of Petrolina-PE, in Brazil. This is a study of a mixed nature, involving quantitative and qualitative aspects, with an exploratory nature, with secondary data - epidemiological and statistical ATT - in the public domain, plus a bibliographic review by authors who address the theme of Development. The results point to, beyond the public health problem, the need for discussion around the development model, as well as its redefinition towards practices that integrate its economic, social, cultural and political dimensions, that is, thus favoring Sustainable Development.

**Keywords:** accidents traffic, health policy, rural population, development policy, sociocultural territory.

### **RESUMEN**

Los accidentes de tránsito terrestre (ATT) son eventos que resultan en daños al vehículo o su carga y/o lesiones a personas y/o animales, cuyas estadísticas globales, nacionales y locales apuntan a un grave problema de salud pública, considerando los altos índices de mortalidad, incapacidad temporal o permanente de las víctimas, además de sus consecuencias biopsicosociales y territoriales. Los datos epidemiológicos revelan el predominio de la ATT entre jóvenes y adultos jóvenes, en edad de trabajar, varones, en



regiones de ingresos medios y bajos, con mayor número de vehículos, aspectos que revelan mucho sobre aspectos culturales, comportamentales, sociales, políticos, pero sobre todo, el modelo de desarrollo que revela las contradicciones entre la narrativa, la agenda pública y la realidad concreta. Del trabajo profesional en el Sistema Único de Salud (SUS) durante dos décadas con pacientes y familiares víctimas de RTA, ¿surgió el interés por develar su relación con la Salud, el Tráfico y el Desarrollo? En este sentido, el artículo mencionado tiene como objetivo analizar la ATT y sus interfaces con la salud y el desarrollo en la ciudad de Petrolina-PE, en Brasil. Se trata de un estudio de carácter mixto, que involucra aspectos cuantitativos y cualitativos, de carácter exploratorio, con datos secundarios - epidemiológicos y estadísticos ATT - de dominio público, más una revisión bibliográfica de autores que abordan el tema del Desarrollo. Los resultados apuntan, más allá del problema de salud pública, la necesidad de discusión en torno al modelo de desarrollo, así como su redefinición hacia prácticas que integren sus dimensiones económica, social, cultural y política, es decir, favoreciendo así el Desarrollo Sostenible.

**Palabras clave:** accidentes de tráfico, política de salud, población rural, desarrollo, territorio sociocultural.

## 1 UMA APROXIMAÇÃO DOS CENÁRIOS E DOS RETRATOS...

Para o Ministério da Saúde (2001), os ATT, assim como as violências, concernem às modernas epidemias de nível global, consistindo em um conjunto de agravos à saúde, podendo levar ao óbito ou não, a partir de causas acidentais ou não.

A fim de atualizar as terminologias utilizadas sobre os ATT e abarcar uma mudança em sua perspectiva conceitual e, conseqüentemente, comportamental da sociedade, a Associação Brasileira de Normas e Técnicas (ABNT) em 2020, após um processo de discussão no Comitê Brasileiro de Transportes e Tráfego, revisou e substituiu a Norma Brasileira (NBR) 10.697/2018, a partir da alteração do termo acidente de trânsito por sinistro de trânsito.

Destarte que, a referida alteração possui fundamentação ancorada no fato de que o acidente não é algo inesperado e sem prevenção, pois os dados revelam a imprudência enquanto um grande fator ocasionador dos ATT, podendo, portanto, ser evitado, prevenido através da mudança comportamental dos condutores.

Assim, a NBR 10.697 (2020, p. 1) define o sinistro de trânsito como:



evento resultante em dano ao veículo ou à sua carga e/ou em lesões a pessoas e/ou animais e que possa trazer dano material ao trânsito, à via ou ao meio ambiente, em que pelo menos uma das partes está em movimento em vias terrestres ou em meio aberto, podendo não ter vítima ou com vítima fatal ou vítima com ferimento.

A mudança de nomenclatura perpassa pela ressignificação deste fenômeno e, na perspectiva do seu efeito positivo no âmbito comportamental da sociedade no que tange a compreensão e a adoção de uma postura mais segura e responsável no trânsito, de menor imprudência, contribuindo conseqüentemente para a redução dos sinistros. Além disso, pode fundamentar melhor o direcionamento na elaboração de políticas públicas que favoreçam a mudança da triste realidade das estatísticas de trânsito, contribuindo para o alcance do Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS) relacionado a temática.

É notório salientar que a Organização Mundial de Saúde (OMS) elegeu o período entre 2011 e 2020 enquanto a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, cujo objetivo consistia em reduzir 50% as mortes e os ferimentos globais em sinistros de trânsito, meta do ODS 3, que dispõe sobre saúde e bem estar da população (WHO, 2018).

O Relatório Mundial sobre a Situação da Segurança no Trânsito de 2018 apontou para um cenário global de 1,35 milhão de óbitos por ano, cerca de 3.200 diariamente, além de 50 milhões de feridos com incapacidades temporárias ou permanentes, em uma população predominantemente de jovens e adultos jovem, do sexo masculino, a 8ª causa de morte em todas as idades, sendo as lesões ocorridas no trânsito a principal causa de morte entre as crianças e adolescentes de 05 a 29 anos (WHO, 2018).

As questões relacionadas ao trânsito também sinalizam muito sobre o contexto de assimetrias, pois de acordo a OMS, cerca de 90% dos sinistros de trânsito estão concentrados em países de baixa e média renda, onde contraditoriamente se concentram o maior quantitativo de automóveis (60%). Inclusive em países de alta renda, há uma propensão maior de envolvimento de pessoas de menor nível socio econômico se envolverem nesse tipo de sinistro (WHO, 2018).

Diante do exposto, percebe-se a que o contexto dos sinistros de trânsito consiste em um problema de abrangência global, bem como de saúde pública, tendo em vista os desdobramentos no bem estar e qualidade de vida da população, para além dos custos



para os sistemas de seguridade social dos países, mas de forma elementar, a diversidade de fatores relacionados- a urbanização, a fiscalização, a educação, o comportamento, a cultura, a condução segura e responsável, mas de forma imperiosa, o modelo de desenvolvimento adotado pelos territórios, pois a partir deles os referidos fatores serão impactados para a redução ou crescimento do cenário potencial para a ocorrência dos sinistros.

## 2 NA PREPARAÇÃO “DAS LENTES E DOS ÂNGULOS”

O referido artigo tem como objetivo analisar os sinistros de trânsito e suas interfaces com a saúde e o desenvolvimento, partindo da hipótese que o modelo de desenvolvimento adotado de forma hegemônica no território tem uma relação direta com esse fenômeno.

A cidade de Petrolina, estado do Pernambuco, está situada no submédio do Vale do São Francisco, a 713 km da capital Recife, em relação fronteiriça com a Bahia, de forma específica, com a cidade de Juazeiro, estando a 511 Km da capital do estado- Salvador (IBGE, 2022), conforme figura 1.

Figura 1. Mapa da localização do município de Petrolina- PE- Brasil.



Fonte: Researchgate (2016).

Petrolina é integrante da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE), do Polo de Petrolina/PE e de Juazeiro/BA, instituída pela Lei Complementar nº 113, de 19 de setembro de 2001 e regulamentada pelo Decreto nº 4.366, de 09 de setembro



de 2002, constituída também pelos municípios pernambucanos de: Lagoa Grande, Orocó e Santa Maria da Boa Vista, acrescidos dos municípios baianos de: Juazeiro, Casa Nova, Curaçá e Sobradinho, totalizando uma área de 35.436,697 Km<sup>2</sup>, na bacia do Rio Francisco, semiárido brasileiro, conforme figura 2 (IPEA, PNUD, FJP, 2017).

Figura 2. Mapa da localização da RIDE de Petrolina-Juazeiro.



Fonte: IPEA, PNUD E FJP (2017).

No que tange o item material e métodos, o trabalho consiste em uma pesquisa de abordagem mista, isto é, envolvendo as perspectivas quantitativa e qualitativa, para alguns autores quali quanti, entendida de modo mais geral, enquanto a conjugação entre o uso da estatística dos dados com a interpretação da realidade.

Minayo e Sanches (1993) apontam para a posição de complementaridade entre os estudos qualitativos e quantitativos, a partir das especificidades do objeto de pesquisa, uma relação entre objetividade e subjetividade com vistas a desvelar a realidade multifacetada de forma mais aprofundada em seus significados.

Neste direcionamento, optou-se pela abordagem quantitativa para favorecer a análise sobre os sinistros de trânsito trabalhados neste artigo por meio de dados secundários da Organização Mundial da Saúde, da Confederação Nacional de Transporte (CNT) e de órgãos governamentais, como: a Secretaria Estadual de Saúde do Estado de Pernambuco por meio do Boletim Morbimortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre (Ano 07, nº 01, de outubro de 2023), com série histórica do período de 2019 a 2022; dados de série histórica de 2017 a 2023 da VIII Gerência Regional de Saúde (VIII GERES)

apresentado no Webinar “Saúde, Trânsito e Desenvolvimento: desvelando suas relações e o contexto territorial” promovido no âmbito do Programa de Doutorado em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT) da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), no canal do Youtube.

De forma complementar, foram utilizados dados secundários do Hospital Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF), unidade de referência para atendimento de média e alta complexidade a pacientes vítimas de sinistros de trânsito e, uma das dezessete (17) Unidades Sentinela vinculadas ao programa pioneiro em Vigilância de Acidentes de Transportes Terrestres da Secretaria de Saúde do Estado de Pernambuco, espaço de notificação para esse agravo à saúde e observatório para subsidiar as políticas públicas.

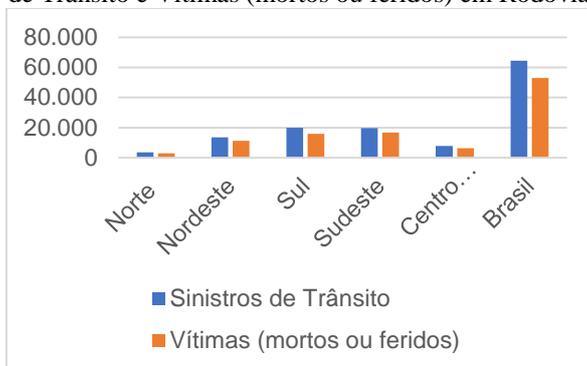
A dimensão qualitativa do estudo correspondeu a análise da produção teórica sobre a temática, uma revisão bibliográfica sobre a temática do Desenvolvimento, a partir do componente curricular obrigatório do Programa de Pós Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial da Universidade do Estado da Bahia.

### **3 O QUE AS IMAGENS REVELAM SOBRE OS SINISTROS DE TRÂNSITO, SAÚDE E DESENVOLVIMENTO**

Os dados sobre os sinistros de trânsito apontam para uma realidade grave, tanto a nível global, quanto a nível nacional e territorial, os quais são corroborados pelo Painel da Confederação Nacional de Trânsito (CNT) para consultas dinâmicas dos acidentes rodoviários a partir de dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF), que em 2022 totalizaram 64.447 sinistros em rodovias federais, sendo 52.948 vítimas (mortos ou feridos), cerca de 82% do total de sinistros com vítimas, conforme gráfico 1 (CNT, 2022).



Gráfico 1. Sinistros de Trânsito e Vítimas (mortos ou feridos) em Rodovias no Brasil em 2022.

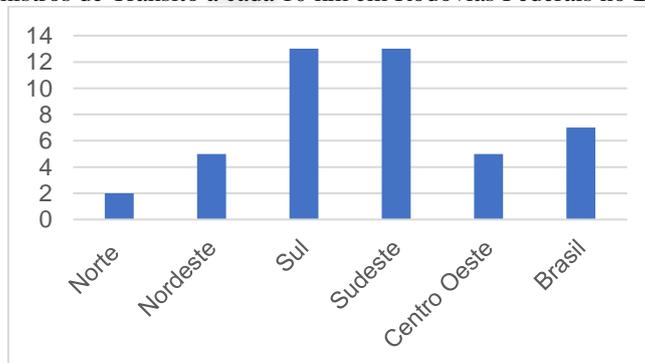


Fonte: Elaboração dos autores- CNT (2022).

Na região Nordeste os mesmos dados apontam para um total de 13.608 sinistros em rodovias federais que cortam a região, com 11.262 vítimas (mortos ou feridos), cerca de 83% do total de sinistros com vítimas, um índice superior ao nacional (CNT, 2022). Dado revelado do gráfico 1, cuja região ocupa a terceira posição e cerca de 21% dos sinistros das rodovias federais e 21,3% das vítimas no país. As regiões sul e sudeste ocupam, respectivamente, o primeiro e segundo lugar, já a região Norte em última posição, com o menor número de sinistros de trânsito e de vítimas.

O gráfico 2 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, destaque para o estado de Pernambuco cujo valor é superior ao regional, totalizando 10 sinistros, ficando atrás somente dos estados do Piauí (15) e Sergipe (13).

Gráfico 2. Sinistros de Trânsito a cada 10 km em Rodovias Federais no Brasil em 2022.



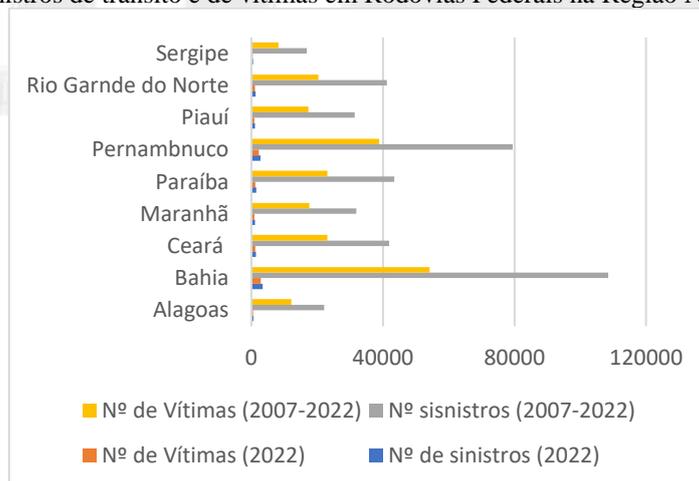
Fonte: Elaboração dos autores- CNT (2022).



É mister ressaltar que o Painel da Confederação Nacional de Trânsito (CNT, 2022) também apresenta dados do acumulado de sinistros de trânsito e vítimas nas rodovias federais, no período de 2007 a 2022, os quais revelam no Brasil total de 1.982.059 sinistros, com 970.674 vítimas, no Nordeste de 16.811 sinistros, com 214.924 vítimas e no estado de Pernambuco, 79.409 sinistros, com 38.807 vítimas. Apesar dos dados elevados, ao comparar a sua evolução no decorrer dos anos percebemos uma redução no volume de sinistros e vítimas, que pode estar relacionado a diversos fatores: legislação de trânsito, investimento em campanhas educativas, ações de fiscalização, dentre outros aspectos.

Em Pernambuco, esses dados apontam para um total de 2.745 sinistros em rodovias federais que cortam a região, com 2.218 vítimas (mortos ou feridos), ou seja, cerca de 81% do total de sinistros resultaram em vítimas, ocupando o segundo lugar dentre os estados da região Nordeste, ficando atrás somente da Bahia, tanto nas ocorrências registradas no ano de 2022, como no período acumulado de 2007-2022, conforme o gráfico 03.

Gráfico 3. Nº de sinistros de trânsito e de vítimas em Rodovias Federais na Região Nordeste (2007-2022).



Fonte: Elaboração dos autores- CNT (2022).

É importante salientar que os dados apresentados quando comparados com a malha rodoviária pavimentada existente no Brasil aponta para um contexto problemático, pois o país apresenta apenas 12,4% de rodovias pavimentadas, ou seja, num total de 1.720.909,0 Km de rodovias, apenas 213.500,0 Km tem pavimentação, sendo 78,5% sem

pavimentação, aspecto que impacta diretamente no contexto dos sinistros de trânsito e no processo de escoamento da produção, tendo em vista que se constitui principal forma no nosso país por via terrestre em rodovias, conforme o Sistema Nacional de Viação (2023).

Outro aspecto relevante é que esse dado não acompanha o crescimento exponencial da frota de veículos no nosso país, pois este cresceu 51,2% entre os dois no período de 2012 a 2022, com o maior índice a região Nordeste, com 78,1% de crescimento (IBGE, 2022), já a malha rodoviária pavimentada cresceu apenas 2,5% no período de 2012 a 2022 no país, além disso a taxa de motorização nacional foi ampliada de 39,3 para 56,7 veículos por 100 mil habitantes, representando um acréscimo de 44,4%, superior dez vezes ao crescimento da população brasileira durante o período, as regiões Nordeste (68,0%) e Norte (67,3%) lideraram essa expansão (CNT, 2023).

Aspectos que refletem muito sobre o modelo de desenvolvimento adotado nas regiões e no país, como também revela muito das assimetrias entre as regiões e o enfoque da agenda pública do Estado, tendo em vista que o Nordeste apresenta a maior extensão de rodovia pavimentada, abrangendo 20,4 mil quilômetros (31,0%), seguidos das regiões Sudeste, Sul e Centro Oeste com variação entre 11,7 e 11,8 Km, enquanto a região Norte tem a menor extensão, com 10,3 mil Km (15,6%).

Quando discutimos sobre os dados de sinistros de trânsito, faz-se necessário também refletir sobre seus impactos, no que tange ao custo, de acordo com a pesquisa estimada realizada pela CNT (2022), ultrapassou doze milhões de reais, com destaque para os sinistros envolvendo vítimas, superior a sete milhões de reais, conforme tabela 1.

Tabela 1. Custo estimado dos sinistros em Rodovias Federais no Brasil em 2022.

<b>Tipo de Sinistro</b>	<b>Custo dos Sinistros</b>
Sinistro com mortes	R\$ 4.974.619.112,64
Sinistro com vítimas	R\$ 7.508.584.553,08
Sinistros sem vítimas	R\$ 434.257.205,22
Total	R\$ 12.917.460.870,94

Fonte: CNT (2022).

Os custos também foram estimados por região pela CNT, os dados revelam que a região nordeste ocupa o 3º lugar entre as regiões do país, sendo o custo estimado da região sudeste superior ao da região sul, apesar desta apresentar o maior número de sinistros ocorrido nas rodovias federais, porém com número de vítimas (mortes ou feridos) inferior



aos da região sudeste, aspecto que tem relação com o custo estimado, tendo em vista as despesas com seguridade social.

Tabela 2. Custo estimado dos sinistros em Rodovias Federais no Brasil por região em 2022.

Região	Sinistro com mortes	Sinistros com vítimas	Sinistros sem vítimas	Total
<b>Norte</b>	R\$ 388.909.226,16	R\$ 388.707.475,00	R\$ 24.584.871,78	R\$ 802.201.572,94
<b>Nordeste</b>	R\$ 1.513.968.058,98	R\$ 1.530.730.036,55	R\$ 88.596.173,88	R\$ 3.133.294.269,41
<b>Sul</b>	R\$ 1.154.974.927,14	R\$ 2.304.879.843,76	R\$ 149.359.704,90	R\$ 3.609.214.475,80
<b>Sudeste</b>	R\$ 1.242.586.346,22	R\$ 2.406.876.685,20	R\$ 112.765.633,08	R\$ 3.762.228.664,50
<b>Centro Oeste</b>	R\$ 674.180.554,14	R\$ 877.390.512,57	R\$ 58.950.821,58	R\$ 1.610.521.888,29

Fonte: Elaboração dos autores- CNT (2022).

Em Petrolina, a realidade dos sinistros de trânsito corrobora o cenário nacional descortinado anteriormente, com índices elevados, apontando para um problema de saúde pública local. O município integra a VIII região de saúde no estado de Pernambuco, constituída pelos municípios de: Afrânio, Cabrobó, Dormentes, Lagoa Grande, Orocó e Santa Maria da Boa Vista, que ocupa o 2º lugar no ranking de sinistros de trânsito no Estado de Pernambuco, ficando atrás somente da região metropolitana de Recife (RMR), com predominância no município de Petrolina (70,9%), entre os sete municípios que compreendem a VIII GERES (SES, 2023).

No que tange o número de casos na VIII região de saúde, a série histórica de 2017 a 2022, corrobora os índices elevados do município de Petrolina, tendo reduzido apenas no ano de 2020, aspecto relacionado ao cenário da Pandemia da COVID- 19, momento em que houve menor circulação de veículos e pessoas devido as medidas de isolamento social e lockdown adotadas, porém logo após suspensão, os índices voltaram a crescer, tendo respectivamente em 2021 e 2022, apresentada uma taxa de crescimento de 77% e 72%, conforme dados da tabela 3 (SES, 2023).

Tabela 3. Número de casos de sinistros terrestres por local de ocorrência de 2018-2022.

Local de Ocorrência	2018	2019	2020	2021	2022
Municípios da VIII Região de Saúde	5.579	6.004	4.640	5.947	6.395
Demais municípios atendidos na Unidade Sentinela	2.100	2.309	2.377	2.724	2.257
Total de notificações na Unidade Sentinela	7.679	8.313	7.017	8.671	8.652
Petrolina	5.404	5.821	4.398	5.672	6.097

Fonte: Elaboração dos autores- Unidade Sentinela HU-UNIVASF (2023).



Os dados apontam na série histórica de 2019 a 2022 que Petrolina-PE ocupa o 4º lugar no estado para a taxa de mortalidade, conforme tabela 4. Destarte que, o referido dado pode ser maior, tendo em vista o elevado número de vítimas sem informação com relação ao município, aspecto inerente ao processo de subnotificação no momento da coleta do dado nos hospitais que são unidades sentinelas para o Serviço de Vigilância de ATT, conforme tabela 4.

Tabela 4. Número de notificações de vítimas de sinistros de trânsito e mortes por região de saúde em Pernambuco no período de 2019-2022.

Região de Saúde	Vítimas	Taxa de ocorrência por ATT (média anual)	Mortes	Taxa de Mortalidade
I	27.167	15,9	1.444	8,4
II	4.810	19,9	404	16,7
III	7.936	31,7	331	13,2
IV	12.505	22,5	1.110	19,8
V	10.359	47,3	552	25,1
VI	6.057	35,3	357	20,6
VII	4.261	71,8	111	18,6
VIII	22.963	112,4	514	24,9
IX	11.127	77,7	429	29,8
X	6.647	87,2	193	25,3
XI	5.268	54,6	219	22,6
XII	5.766	45,7	187	14,8
Sem informação	15.277	-	-	-
Município ignorado em PE	58	-	-	-

Fonte: Elaboração dos autores- Boletim Morbimortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre/SES Pernambuco (2023).

Ainda sobre os dados de Petrolina, os sinistros envolveram de forma majoritária motocicletas, seguidos de bicicletas (03 vezes menos) e carros (quase 20 vezes menos), em sua maioria na zona urbana (62,2% e 66,7%, respectivamente em 2022 e 2023), entretanto esse último dado pode mascarar a realidade na zona rural, tendo em vista que a baixa atuação estatal no que cerne a fiscalização neste espaço, associado a existência de subnotificação e inconsistência de dados quanto a informação exata do local de ocorrência do sinistro, para além da notificação em casos de sinistros sem atendimento hospitalar, uma vez que a notificação é realizada neste ambiente de promoção de cuidado em saúde (SES, 2023).

Em Petrolina, os dados revelam crescimento da taxa de mortalidade ao longo da série histórica de 2019-2023, com decréscimo apenas nos anos de 2020 e 2021 devido ao



cenário da Pandemia da COVID 19, porém com os maiores índices em 2022. Há uma predominância do sexo masculino (74%), compreendida nas faixas etárias economicamente ativas (entre 20 a 29 e de 30 a 39 anos de idade), em sua maioria autodeclarada parda (95%,) com incidência nos finais de semana (entre a sexta feira e o domingo), na zona urbana (66,7%) em detrimento da zona rural (31,7%), conforme (SES, 2023).

De forma particular, o cenário dos sinistros de trânsito na zona rural revela muito da invisibilidade desse território em todas as etapas que se entrelaçam a este problema antes mesmo da ocorrência do sinistro devido a precariedade da infraestrutura das rodovias, a falta de investimentos em educação no trânsito para as comunidades e seus habitantes e a inexistência de fiscalização, como durante e depois, relacionado a precariedade e a dificuldade de acesso a seguridade social, isto é, as políticas públicas e sociais.

A supracitada invisibilidade do rural nos sinistros de trânsito também é aspecto de significativa preocupação, sobretudo ao levar em consideração Petrolina compõe a RIDE, cujo modelo de desenvolvimento está voltado predominantemente para a agroexportação da fruticultura irrigada, isto é, centrado na circulação nas rodovias do campo de trabalhadores, insumos e escoamento da produção, acrescido da circulação de pessoas para acesso aos serviços educacional, de saúde e comercial na cidade.

Sendo assim, configura-se um território de economia pujante, com um crescimento populacional exponencial e dinâmica de grande deslocamento de pessoas e veículos diariamente, aspectos que apontam para uma conjuntura propícia para o acirramento da problemática do trânsito, mas também revelam as contradições relacionadas ao desenvolvimento territorial, pois o mesmo modelo que propaga uma narrativa de entregas de crescimento, progresso e “desenvolvimento”, na mesma proporção ou até maior, expropria dos cidadãos, do território e do próprio desenvolvimento, tendo em vista que a problemática dos sinistros de trânsito impacta profundamente em uma das dimensões que compõe o desenvolvimento- saúde- para além de inviabilizar a sua sustentabilidade e o impacto econômico.

Diante do contexto desvelado, faz-se necessário refletir sobre o desenvolvimento, que do ponto de vista etimológico refere-se a fazer evoluir, expandir, e *mento* do latim



vulgar *mentum* apresenta sentido da ação, corresponde a aumento, progresso e ampliação (AURÉLIO, 2012). A própria estrutura conceitual do termo já associa a expansão, crescimento, a algo positivo, não incorporando a possibilidade do desenvolvimento também impactar de forma negativa na sociedade.

Os significados expostos estimulam a reflexão em torno dos pronomes interrogativos- o que, como, para que e para quem, isto é, indagações acerca do que realmente é o desenvolvimento, como esse fenômeno foi, vem sendo e poderá ser viabilizado, com qual(s) objetivo(s) e para que indivíduos, visto que as perspectivas conceituais apresentadas revelam a prevalência do enfoque econométrico, de caráter exclusivamente quantitativo.

Outras indagações emergem: que qualidade de desenvolvimento é esse que não se direciona para as pessoas e territórios? Que desenvolvimento é esse que se impõe como melhor ou maior do que em outros momentos históricos? Por que considerar o desenvolvimento sobre o olhar do ocidente? De que desenvolvimento mesmo estamos falando?

Esse entendimento quanto ao desenvolvimento perpassa a história da humanidade, tendo em vista a vinculação de marcos ocorridos em momentos históricos específicos, a citar: a produção das grandes civilizações da Grécia e Roma, a produção científica da Europa e as riquezas do Oriente, a revolução industrial, legado que representa simbolicamente no imaginário social o “avanço” da humanidade, mas não necessariamente revelam desenvolvimento, pois o mesmo não alcançou a sociedade de forma universal nos âmbitos educacionais, culturais, sociais e ambientais.

Especificamente no período posterior a segunda guerra mundial (1939-1945), emergiu o termo desenvolvimento com um “discurso” e justificativa de reestruturação estratégica mundial pós guerra através principalmente da cooperação internacional das agências voltadas para o crescimento econômico e de modernização fundamentada pelo processo de industrialização.

Tal aspecto se aproxima da perspectiva trabalhada por Bresser Pereira (2016) ao se referir ao desenvolvimento enquanto econômico, por si só essa nomenclatura já aponta para sua essência, que associa- o como fenômeno histórico ocorrido nos estados nação a partir da revolução capitalista, vinculando de forma exclusiva a técnica, a lógica



produtivista, econométrica e de progresso.

Podemos inferir que o autor discorre sobre a lógica reducionista econométrica relacionada ao desenvolvimento, protagonizada pelo mercado, 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).

Para Furtado (1974) o desenvolvimento econômico é definido na perspectiva do “*mito*”, tendo em vista a impossibilidade de alcance por todas as nações, isto é, do desenvolvimento de forma padronizada por meio da reprodução do padrão de consumo de países desenvolvidos devido a existência de relações de assimetrias entre países centrais e periféricos ao capital, existindo assim um subdesenvolvimento que deve ser compreendido como “*fenômeno histórico singular*”, tendo em vista o “*custo*” dos processos vivenciados, a exemplo: escravagistas, de colonização, de pirataria, de industrialização e expropriação do trabalho infantil e feminino.

Ao analisar o contexto da América Latina, o autor defende a existência dessas particularidades que delineiam as economias subdesenvolvidas das economias centrais, as quais devem ser situadas historicamente a partir da Teoria da Dependência e de reprodução do modo de organização das civilizações denominadas “*mais avançadas*” através de parâmetros de colonial de desenvolvimento (Furtado, 1974).

Gudynas (2004) se aproxima 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.

Para tanto o autor evidencia como caso ilustrativo os programas de desenvolvimento aplicados à Amazônia brasileira na segunda metade do século XX através da apropriação da floresta tropical por volta de 1945, na presidência de Getúlio Vargas, com ideia de “aproveitar” um espaço considerado “vazio”. Reproduzindo a lógica da Teoria da Dependência, a qual baseia-se no reconhecimento de que certas regiões se desenvolvem à custa de outras (Gudynas, 2004).

Gudynas (2004) ainda analisa as particularidade do desenvolvimento na América Latina, cuja matriz conceitual se relaciona a perspectiva de progresso e estilos pautados



na consideração do crescimento econômico a partir das teorias tradicionalmente liberal e neoliberal, a visão mecanicista da sociedade, com ênfase na produtividade, avanço material como base política e cultural, acrescido da atitude antropocêntrica concernente a natureza e sua exploração utilitarista.

Assim sendo, Furtado (1974) ainda 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 as singularidades.

É importante salientar a defesa do autor sobre o “mimetismo cultural” como estratégia de dominação dos países “pobres” pelos países de economia central “ricos”, por meio da imitação cultural e hegemonização do modus de produção da vida material e imaterial (Furtado, 1974).

O autor ainda reflete sobre a irrealização do desenvolvimento econômico de forma padrão para todas as nações devido aos limites de recursos ambientais, “*o desenvolvimento é um mito por razões de ordem física*”, aspecto difundido a partir de 1972 através do Relatório do Clube de Roma “Os limites do crescimento”, que inaugura a discussão em torno da sustentabilidade no âmbito do desenvolvimento (Furtado, 1974).

Gudynas (2004) também 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*”.

O autor ainda reflete sobre a concepção “ahistórica” e “acrítica” envolta na visão dos organismos financeiros internacionais acerca das desigualdades das regiões subdesenvolvidas, dentre eles, a América Latina através puramente do “determinismo geográfico” e “social”.

É importante ressaltar 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, sendo assim múltiplas e heterogêneas formas de desenvolver.



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.

Neste sentido, emerge o lócus da participação política e social no processo de desenvolvimento, a sociedade não apenas no papel de telespectadora, mas protagonista, tanto na ação, decisão e processo propriamente dito, como fotógrafa desses cenários que necessitam de desvelamento e apreensão no direcionamento de rumos mais inclusivos, plurais e sustentáveis.

## **5 NOVAS APROXIMAÇÕES DOS CENÁRIOS E DOS RETRATOS...**

O percurso de elaboração desse trabalho revelou um retrato sobre os sinistros de trânsito enquanto problema de saúde pública internacional, nacional, mas também local, impactando nas dimensões individuais, familiares, sociais e territorial.

Um aspecto importante revelado, mas que necessita de aprofundamento diz respeito as relações e nuances entre o cenário dos sinistros de trânsito e o desenvolvimento, ou melhor, o modelo e as estratégias adotadas pelos territórios reproduzindo lógicas homogeneizadas, caracterizadas de forma protagônica com o direcionamento dos países centrais e do grande capital, pautadas no e pelo crescimento econômico exclusivamente, desconsiderando as demais dimensões que multifacetam o desenvolvimento e, que são tão quanto importantes.

O aprofundamento aqui explicitado favorecerá também desvelar cenários desses retratos no que tange as contradições entre as narrativas, os discursos e as práticas dos modelos de desenvolvimento, as quais impactam diretamente nas dimensões que de fato a constituem, a exemplo os sinistros de trânsito, que trazem problemas nos âmbitos da saúde, mas também, no social, no cultural, no político, assim como no econômico, porém “tudo” é válido, o “preço a ser pago” em nome do simbolismo envolto no imaginário sobre progresso e modernização.

Neste direcionamento é válido ressaltar a transversalidade da saúde no modelo de



desenvolvimento por meio da sua perspectiva conceitual, considerada historicamente como ausência de doença e, de forma mais recente, a partir do final da década de 1940, como produto de determinantes sociais, econômicos, culturais e políticos, sendo assim, todas as decisões a nível econômico e no que se refere a desenvolvimento impactam na saúde, assim como o que ocorre em seu âmbito impacta na totalidade concreta da sociedade.

O grande desafio talvez seja alcançar a população em torno dessa “*revelação*”, do desvelar desse “*retratos*”, dos seus contextos, suas conexões e impactos em suas vidas individuais e em coletividade, de forma central da interconectividade dessas dimensões da vida e destas com escolhas e a prática substantiva da cidadania, aspecto que exige ressignificar a fragmentação histórica das disciplinas, das dimensões e da vida em sociedade e assim, vislumbrar um “retrato” que revele um padrão de vida e desenvolvimento real para o coletivo e, essencialmente de sustentabilidade.

#### **AGRADECIMENTOS**

À Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (EBSERH) através do Hospital Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF) pelo apoio institucional e financeiro.



## 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.

BRASIL. Lei 8.080, de 19 de setembro de 1990. Dispõe sobre as condições para a promoção, proteção e recuperação da saúde, a organização e o funcionamento dos serviços correspondentes e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 19 set. 1990a. Seção 1. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8080.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8080.htm). Acesso em: 29 nov. 2023.

.Ministério da Saúde. Secretaria de Políticas de Saúde. Projeto Promoção da Saúde. Programa de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito: mobilizando a sociedade e promovendo a saúde. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 36, n. 1, p. 114-7, fev. 2002.

. Portaria Nº 204, DE 17 DE FEVEREIRO DE 2016. Define a Lista Nacional de Notificação Compulsória de doenças, agravos e eventos de saúde pública nos serviços de saúde públicos e privados em todo o território nacional, nos termos do anexo, e dá outras providências. Disponível em: [https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2016/prt0204\\_17\\_02\\_2016.htm](https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2016/prt0204_17_02_2016.htm) Acesso em: 29 nov. 2023.

. Ministério da Saúde. Guia Vida no Trânsito, Universidade Federal de Goiás. - Brasília: M.S., 2017. Disponível em: <http://vigilancia.saude.mg.gov.br/index.php/download/guia-vida-no-transito-2017/>. Acesso em: 29 nov. 2023.

BRESSER PEREIRA, L. C. **O conceito histórico de Desenvolvimento**. São Paulo. Texto para discussão 156, FGV, 2016. 24 p. Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/papers/2006/06.7conceitohistoricodesenvolvim ento.pdf>. Acesso em: 30 ago. 2023.

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.

\_ . Pesquisa CNT de Rodovias 2023. Brasília: **Confederação Nacional de Trânsito**, 2023. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/conteudo.html>. Acesso em: 15 dez. 2023.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Sistema Nacional de Viação (SNV)** (2011 a 2023). Disponível em:



<https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAdiNr?path=%2>  
F. Acesso em: 10 fev. 2024.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio século XXI: o dicionário da língua portuguesa**. 3 Curitiba: Editora Positivo, 2004.

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

GALDINO, J. J. B.; ALBUQUERQUE, P. H. C. C. de; SALAZAR, G. A.; VILELA, O. de C.; FRAIDENRAICH, N. *In: Congresso Brasileiro de Energia Solar*, VI, 2016, Belo Horizonte. Estudo da radiação solar da cidade de Petrolina através de um modelo empírico de céu claro. Disponível em: [https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Posicao-de-Petrolina-no-mapa-do-Brasil-O-clima-em-Petrolina-e-tropical\\_fig1\\_303064590](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Posicao-de-Petrolina-no-mapa-do-Brasil-O-clima-em-Petrolina-e-tropical_fig1_303064590). Acesso em: 01 nov. 2024.

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

IBGE. Censo demográfico 2022. **Frota de veículos**. Brasília, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?ano=2012&localidade1=261110>. Acesso em: 18 dez. 2023.

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://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/171208\\_atlas\\_idhm\\_desenvolvimento\\_humano\\_rm\\_petrolina.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/171208_atlas_idhm_desenvolvimento_humano_rm_petrolina.pdf). Acesso em: 28 jan. 2024.

MINAYO, M. C. S; SANCHES, O. **Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade?** *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, p. 239-262, jul./sep.1993. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/Bgpmz7T7cNv8K9Hg4J9fJDb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 05 dez. 2023.

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.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety 2018**. **Genebra**: WHO, 2018. Disponível em: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2018>. Acesso em: 25 mar. 2024.

SPINOLA, E. O.; BARBOSA, J. P. C.; BARBOSA, A. C. F.; BOMFIM, F. R.;



SILVA, A. F. **Saúde, Trânsito e Desenvolvimento**: Desvelando suas Relações e o Contexto Territorial. Juazeiro: Bahia, Canal Youtube PPGADT/UNEB, (30- 11-2023) 1 vídeo (02h35min29seg). [Webinar]. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=30L82\\_GC\\_RQ](https://www.youtube.com/watch?v=30L82_GC_RQ). Acesso em: 09 dez. 2023.

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://portalcievs.saude.pe.gov.br/noticias/INFORMES/acidente-de-transporte-terrestre> Acesso em: 16 dez. 2023.

