



UPDATING ARTICLE

SOCIAL PATHOLOGY WITH EMPHASIS ON CAR ACCIDENTS

PATOLOGIA SOCIAL COM ÊNFASE EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

PATOLOGÍA SOCIAL CON ÉNFASIS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Vanessa Cruz Santos¹, Karla Ferraz dos Anjos², Obertal da Silva Almeida³

ABSTRACT

Objective: to describe the most evident factors those are transforming car accidents into a social pathology. **Methodology:** literature review study and gathering of data through WEB of National Library of Medicine (PubMed) and from the website *Virtual Library in Health (Biblioteca Virtual em Saúde – BVS)*, using the following descriptors: accident prevention, public health, external causes, risk-taking, damage liability, continuing education and public awareness. **Results:** the traffic accidents are considered as a public social problem, so, it is necessary to treat them as a pathological picture in which the used drug should be prophylaxis, because the high rate of accident victims in this so-called transit system has become a pandemic. **Conclusion:** despite high rates of morbidity and mortality caused by this social pathology, it is possible to circumvent the situation through educational strategies and actions that work simultaneously with the awareness and consciousness of each individual who forms the society. It is possible to reduce the triggers of this violence that occurs in the traffic, and even without a comprehensive manner to avoid the facts, the best behavior is the prevention. **Descriptors:** accident prevention; public health; external causes; risk-taking; damage liability; continuing education; public awareness.

RESUMO

Objetivo: descrever os fatores mais evidentes que vêm tornando os acidentes de trânsito uma patologia social. **Metodologia:** estudo de revisão de literatura, com coleta de dados por meio da WEB da National Library of Medicine (PubMed) e do site da Biblioteca Virtual em Saúde – BVS, utilizando os seguintes descritores: prevenção de acidentes, saúde pública, causas externas, comportamento de risco, responsabilidade civil, educação continuada e sensibilização pública. **Resultados:** os acidentes de trânsito são considerados como problema de saúde pública, então, é preciso tratá-los como um quadro patológico, no qual o medicamento de uso deva ser a profilaxia, pois o alto índice de pessoas acidentadas neste sistema chamado trânsito já se tornou uma pandemia. **Conclusão:** apesar dos altos índices de morbimortalidade causada por essa patologia social, é possível contornar a situação através de estratégias e ações educativas que simultaneamente trabalhem com a sensibilização e conscientização de cada indivíduo formador da sociedade. É possível reduzir os fatores desencadeantes desta violência que ocorre no trânsito, e mesmo não existindo total meio de se evitar, a melhor conduta é a prevenção. **Descritores:** prevenção de acidentes; saúde pública; causas externas; comportamento de risco; responsabilidade civil; educação continuada; sensibilização pública.

RESUMEN

Objetivo: describir los factores más evidentes que han hecho de los accidentes de tránsito una patología social. **Metodología:** estudio de revisión de literatura, con recolecta de datos por medio de la WEB de la National Library of Medicine (PubMed) y del sitio de la Biblioteca Virtual en Salud (BVS), utilizando los siguientes descriptores: prevención de accidentes, salud pública, causas externas, asunción de riesgos, responsabilidad civil, educación continuada y sensibilización pública. **Resultados:** los accidentes de tránsito son considerados como problema de salud pública, entonces, hay que tratarlos como un cuadro patológico, en el que el medicamento de uso deba ser la profilaxia, pues el alto índice de personas acidentadas en este sistema llamado tránsito ya se volvió una pandemia. **Conclusión:** a pesar de los altos índices de morbimortalidad causada por esa patología social, es posible contornar la situación a través de estrategias y acciones educativas que simultáneamente trabajen con la sensibilización y concienciación de cada individuo formador de la sociedad. Es posible reducir los factores desencadenantes de esta violencia que ocurre en el tránsito, y aunque no exista total medio de evitarse, la mejor conducta es la prevención. **Descritores:** prevención de accidentes; salud pública; causas externas; asunción de riesgos; responsabilidad civil; educación continua; sensibilización pública.

^{1,2,3}Faculdade de Tecnologia e Ciência/Campus de Vitória da Conquista/BA. Vitória da Conquista, Bahia, Brasil. E-mails: autoraautoria@hotmail.com; autoraautoria@hotmail.com; obertalmeida@yahoo.com.br

INTRODUÇÃO

O vocábulo acidente de trânsito no sentido literário da palavra, diz por si só que é um acontecimento sem intenção, ou seja, acidental. Porém, é preciso desmistificar o que realmente pode ser chamado de acidente ou homicídio doloso, uma vez que o motorista pode se transformar num homicida em potencial quando desrespeita as leis de trânsito, colocando em risco não só sua vida como a de outros usuários do sistema, merecendo, então, a reflexão de que não é viável considerar como inocentes condutores culpados.

Acidente de trânsito são os eventos com dano que envolve o veículo, a via, a pessoa humana ou animais e que, para caracterizá-lo, tem a necessidade da presença de pelo menos dois desses fatores.¹

A magnitude dos acidentes já está fazendo parte da condição humana como “normal”, e quando os dados alarmantes de mortos e feridos são divulgados pelos órgãos responsáveis como o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e Ministério da Saúde (MS) é visível que acidentes envolvendo uma gama maior de vítimas gera uma preocupação equivalente a proporção do acontecido.

Assim, como outras patologias, os acidentes de trânsito podem ser, também considerados como uma, por isso é necessário tratamento, pois o comportamento pessoal de seus usuários é uma questão primordial e de grande relevância para nortear os métodos e propostas educativas, bem como as ações que podem estar sendo implementadas.

Atualmente os acidentes de trânsito estão se tornando uma patologia social e em larga escala, pois, estes vêm sendo recorde de preocupação devido o alto índice de morbimortalidade. Tal patologia pode ser mais complicada de contornar do que outras, como viroses ou infecções, diante da possibilidade de ocorrer sequelas psicológicas irreversíveis não só com os acometidos como também com seus familiares ou amigos.

No Brasil, os acidentes de trânsito têm sido destacados como o tipo de trauma mais frequente e mundialmente 6% das deficiências físicas são causadas por esse tipo de acidente. As pesquisas revelam que 31% das mortes na faixa etária de zero a dezoito anos de idade acontecidas no país são consequências desta violência.²

Estima-se que em 2002, cerca de 1,2 milhão de pessoas morreram em consequência de acidentes de trânsito, representando mundialmente uma média de 3.242 mortes por

dia e de 20 milhões a 50 milhões de feridos por ano. No Brasil, em 2004 ocorreu uma média de 308 acidentes por dia - aproximadamente 13 acidentes por hora - somente nas rodovias federais, resultando na morte principalmente de homens na faixa etária de 15 a 44 anos de idade.³

O despertar desta temática surgiu a partir do momento em que foi percebido o alto percentual de acidentes de trânsito ocorridos mundialmente, suscitando assim o interesse de pesquisar alguns dos fatores que mais propiciam estes acontecimentos.

É de suma necessidade trabalhar com a educação continuada no trânsito, formando, assim, idealizadores de opiniões no sentido construtivo, reafirmando os conceitos de cidadania, na tentativa de reduzir os acidentes nas vias públicas.

Observando a problemática por várias vertentes e com diferentes pensamentos, é possível abordar diversas questões que estão envolvidas dentre as causas e consequências e suas influências no tocante ao problema, abordando os possíveis métodos que sejam mais eficazes para a promoção e prevenção do mesmo. Este estudo tem como objetivo descrever os fatores mais evidentes que vêm tornando os acidentes de trânsito uma patologia social.

METODOLOGIA

Trata-se de estudo de revisão de literatura, com coleta de dados realizada por meio da WEB da National Library of Medicine (PubMed) e do site da Biblioteca Virtual em Saúde (BVS), utilizando os descritores prevenção de acidentes, saúde pública, causas externas, comportamento de risco, responsabilidade civil, educação continuada e sensibilização pública.

Para a elaboração do estudo, foi considerada a inclusão de artigos publicados em periódicos da área da saúde e social no período de 2005 a 2008 utilizando-se como base de dados sites e revista como Caderno de Saúde Pública e livro publicado em 2006.

Os dados estatísticos coletados foram analisados para quantificar a ocorrência de acidentes de trânsito ocorrido anualmente no Brasil. Envolveu na coleta de dados órgãos responsáveis pelo Sistema Nacional de Trânsito como o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

A escolha da temática baseou-se na elevada taxa de ocorrência de acidentes de trânsito nas vias públicas no Brasil, bem como

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

nos agravos que estes proporcionam aos envolvidos e a sociedade. Com a relevância em relatar os fatores que mais propiciam esta patologia social que o país vem enfrentando denominado acidentes de trânsito, sendo viável suscitar a reflexão individual e coletiva dos usuários deste sistema para que possam ser contribuidores ativos na tentativa de redução da morbi-mortalidade alarmante.

A princípio foi realizada uma pré-leitura de periódicos e literaturas para levantamento bibliográfico, posteriormente seleção das referências para análise e compilação das informações condizentes à elaboração deste manuscrito. Foram lidos trinta e quatro periódicos on line e selecionados vinte e dois e lidos três livros e selecionado um.

Uma das finalidades da revisão literária é contribuir com o estudo da temática abordada alicerçando a escrita com o embasamento em conteúdos científicos. Isto porque este tipo de pesquisa é desenvolvido com base nas contribuições de diversos autores que trabalharam determinado assunto relacionado com o objeto da pesquisa, mediante consulta a documentos na qual os dados e informações desses autores receberam um tratamento analítico.⁴

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Todo processo de desenvolvimento traz consigo o aumento do sistema de transporte e em correspondência afeta a população. Mundialmente é crescente o aumento da frota de veículos, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanham este crescimento. Por isso, os acidentes de trânsito vêm se tornando uma moderna epidemia que vem trazendo sérios prejuízos às populações urbanas de todo o Brasil.⁵

Com o aumento do fluxo do Sistema Nacional de Trânsito, devido a grande produção industrial automobilística moderna, vem aumentando também de forma proporcional o triste índice de acidentes no trânsito, resultando em feridos e mortos. Esses acidentes podem ser considerados uma vertente da violência urbana que na atualidade é uma das principais preocupações sociais que atingem o Brasil, pelo qual é noticiado diariamente através dos meios de comunicação.

Tratando-se de patologia social, podemos defini-la como a ação doentia do homem, em que a ética e o verdadeiro sentido de ser cidadão, fica obscuro entre o pensar e o agir e que por sua vez tem reflexo simultaneamente no desequilíbrio da sociedade.

Social pathology with emphasis on car accidents.

O cidadão deve antes de pensar em leis a serem cumpridas ou possíveis multas a serem cobradas pelo descumprimento das mesmas, entender que cada indivíduo depende de outros para fazer parte da coletividade, e nas vias públicas isso não é diferente.

No caso da "guerra no trânsito brasileiro", estamos diante, em muito dos casos, de comportamentos que infringe tanto as leis como o respeito pelo próximo e na defesa da harmonia social e da vida, inclusive daqueles que agem contra a lei. O cidadão tem o direito de exigir dos governantes que façam cumprir as leis de trânsito e que eduquem seus usuários quanto às responsabilidades nesta via.⁶

O comportamento de vários motoristas brasileiros é reflexo de desrespeito ao próximo. As ruas são espaços públicos e o cidadão deveria vê-las como local onde a responsabilidade é de todos, mas, infelizmente, várias pessoas não têm essa percepção, não respeitando o poder dos órgãos responsáveis pelo Sistema Nacional de Trânsito, sendo visível a rejeição que vários motoristas têm às leis de trânsito e aos instrumentos de fiscalização.⁷

O trânsito flui com o movimento de pessoas e algumas destas não têm o discernimento de entender que tais vias não pertencem a si próprias, esquecendo que suas atitudes interferem diretamente a de outras pessoas, por si tratar de um sistema.

O trânsito é o sistema que mais ceifa vidas em todo o mundo e até mais que todas as guerras e doenças humanas reunidas. Na verdade quem mata não é o trânsito, pois este é apenas um sistema social com sentido de organizar consciências sem consciência, mas motoristas com instintos animais muito mais forte que o juízo, a razão ou a consciência social. Isto não vai além do que a visão da realidade, é apenas uma análise consciencialmente de certas atitudes de motoristas assassinos em potencial.⁸

As estatísticas mostram que é considerado assustador o número de vidas perdidas em tão curto tempo e em muitos casos em que poderiam ser evitados. Os estudos atuais trabalham de forma a analisar os principais fatores relacionados aos acidentes no intuito de traçar suas propostas de planejamento e ações a serem interpostas para tais eventualidades, com fins de reduzir esses fatores que são determinantes e condicionantes.

Grande parte dos acidentes de trânsito é causada, marcadamente, por falhas humanas (64%) como dirigir sob o efeito de álcool e

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

substâncias entorpecentes, trafegar em velocidade inadequada e sem a devida experiência; seguida por problemas mecânicos (30%) e pela má conservação das vias de tráfego (6%). No caso dos acidentes causados por jovens, dois fatores comportamentais se destacam entre as causas de acidentes fatais, sendo a falta de experiência em manejar veículos e a imaturidade física e psicológica associada a comportamentos de risco.⁹

Ao considerar o uso de álcool pelos condutores de veículos, é possível relatar que este além de ser um dos fatores que mais propiciam acidentes de trânsito pode servir também de subsídio para o excesso de velocidade que é responsável por grande percentual destes acidentes e que resulta na maioria das vezes a morte da pessoa embriagada e de terceiros.

Estima-se que no Brasil anualmente ocorrem cerca de 17,5 mil mortes decorrentes de acidentes de trânsito, em geral estão associadas ao consumo de bebidas alcoólicas por parte de motoristas que na maioria dos casos são pessoas jovens ou pedestres. Estes óbitos correspondem à metade das mortes provocadas por acidentes do tipo.¹⁰

Ao comparar a média de mortes entre acidentes terrestres e aéreos, percebe-se que apesar do aéreo ter maior relevância no país devido à magnitude e o impacto momentâneo do número de vítimas ocorrido num só acidente, é válido ressaltar que os maiores percentuais anualmente são de acidentes terrestres. Por isso há necessidade do poder público apurar com responsabilidade criminal, adotando rigidez para levantar as causas de acidentes nas vias terrestres como faz nos casos de acidentes aéreos. Por que razão os órgãos públicos responsáveis por este sistema chamado trânsito nem sempre agem com a mesma rigidez no levantamento das causas quando ocorrem nas vias terrestres como fazem nos casos de acidentes aéreos? Afinal, tanto no ar quanto na terra existem causas a serem apuradas.

Mortes em acidentes terrestres são mortes tanto quanto as mortes ocorridas em acidentes aéreos, causam dor, deixa órfãos, viúvos(as), ou seja, gera os mesmos transtornos e sofrimento. Será necessário que as mortes em acidente de trânsito terrestres ocorram de uma só vez para causar respostas imediatas das autoridades públicas? É necessário reflexão da população e exigir igualdade no tratamento do Poder Público para apurar os acidentes de trânsito com o mesmo nível de profissionalização que se faz com os sinistros aéreos, pois vida são vidas, tanto no ar como na terra.¹¹

Social pathology with emphasis on car accidents.

Uma vez que problemas sociais estão inseridos na Saúde Pública, pode-se então fazer uma analogia entre a patologia do câncer de pulmão, traquéia e brônquio que são tão preocupantes no país devido a sua alta incidência de óbitos e sequelas, e a patologia do Sistema Nacional de Trânsito chamada de “acidentes”, que apesar de não ser orgânico é recordista em número de óbitos, chegando desparadamente a frente dos índices atuais das outras patologias mencionada, que mesmo somadas estatisticamente, o número de vítimas são bem menores ao compará-las.

As mortes decorrentes de acidentes de trânsito no Brasil ultrapassam 30.000 ao ano.¹² As mortes e ferimentos no trânsito são uma pandemia, especialmente entre pessoas jovens. A solução individual está em algo que é talvez uma das coisas mais difíceis de serem mudadas que o comportamento de cada ser humano.¹³

As estratégias que as sociedades adotam para combater a violência flutuam ao sabor das emoções, na qual o conhecimento científico raramente é levado em consideração. Como reflexo, o tratamento da violência evoluiu muito pouco no decorrer do Século XX, ao contrário do que ocorreu com o das infecções, câncer ou Aids.¹⁴ Uma vez que os acidentes de trânsito são considerados, em muito dos seus ocorridos, como violência nas estradas, esta está flutuando como qualquer outra.

Ao posicionarem-se de maneira intervencionista, os profissionais da área da saúde podem implementar e executar ações não só com a reabilitação de pessoas já acidentadas e primeiros socorros, devem-se também agir de maneira antecessora aos acidentes. É preciso pensar na influência destes profissionais para promover palestras educativas e orientações sobre causas versus conseqüências e quais as melhores alternativas devem ser utilizadas para prevenir os acidentes baseando-se nos conhecimentos científicos adquiridos, promovendo, assim, melhor qualidade de vida na sociedade.

Falar em educação para a cidadania no trânsito, nos reporta a uma diversidade de valores e princípios norteadores que colocam o sujeito, e não mais o indivíduo, como um dos protagonistas da cena social.¹⁵

É preciso desenvolver na comunidade conhecimentos sobre educação de trânsito no intuito de promover convívio social harmônico neste sistema e, assim, conscientizando a comunidade da importância do respeito às regras do pedestre, passageiro e condutor, alertando a mesma dos riscos de dirigir sob

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

efeito de drogas e excesso de confiança e sensibilizando aos indivíduos quanto a adoção da cidadania, assim como do exercício de direitos e deveres adotados no dia-a-dia, com atitudes de solidariedade e cooperação no trânsito.¹⁶

Educar não é apenas criar e divulgar campanhas do tipo “se beber não dirija, se dirigir não beba”, é preciso tocar a sensibilidade do espectador informando às consequências que os acidentes podem proporcionar a si próprio, como também demais membros da sociedade que são usuários do Sistema, já que as vias públicas não é uma área privativa do indivíduo.

Para pensar num trânsito mais digno, é preciso contemplar a sabedoria de conviver com as diferenças respeitando os limites individuais e priorizando valores para a qualidade de vida e bem-estar coletivo. As intervenções para um trânsito seguro têm que se dar de forma integrada entre os diversos segmentos do Poder Público e da sociedade civil.¹⁵

Ao considerar acidentes de trânsito como responsabilidade de Saúde Pública, este deve ser questionado de maneira epidemiológica, no sentido de entender os índices atuais para modificar de maneira positiva os futuros, afinal a sociedade é numérica e com base nos índices encontrados é que se diagnosticam possíveis agravos.

No Brasil, o trânsito é considerado como um dos mais perigosos do mundo, apresentando índice de 1 acidente para cada 410 veículos em circulação, enquanto esse mesmo índice na Suécia é de 1 para 21.400 veículos.¹⁷

No intuito de reger o funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, surgiram leis e órgãos responsáveis pela fiscalização do cumprimento para este funcionamento com o intuito de proporcionar melhores condições de tráfegos e instituírem direitos e deveres legais que podem estar sendo utilizados pelos seus usuários. Os órgãos estão subdivididos por área de abrangência das três esferas Federal, Estadual e Municipal, que divide suas funções com o propósito de somar eficiência por meio de seus objetivos.

O DENATRAN estimula a sociedade a pensar no trânsito dentro do contexto de sua cidade, da relação com o meio ambiente e na qualidade de vida de cada cidadão. Ao discutir o assunto, a sociedade terá mais consciência da importância do respeito às leis de trânsito na prevenção de acidentes e, conseqüentemente, na redução de vítimas.¹⁸

Social pathology with emphasis on car accidents.

O objetivo do CONATRAN está voltado para que os equipamentos de fiscalização sejam vistos como uma forma de alertar os condutores de que a via requer mais atenção e cuidado.¹⁸ O DETRAN acompanha todas as etapas da emissão da primeira carteira nacional de habilitação, usando a biometria para controlar a frequência dos alunos nas auto-escolas. O Sistema, pioneiro no país, está em fase de teste desde novembro do ano passado nos centros de formação de condutores e nos postos de habilitação, e poderá ser adotado em todo o país.¹⁹

Esses órgãos vêm atualizando constantemente para se adequar as mudanças ocorridas no Sistema de Trânsito devido, principalmente, aos avanços tecnológicos e de recursos humanos, na qual são incorporadas devido às novas exigências.

A Lei de trânsito n° 9.503 de 23/09/97, proporciona instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas através do espaço físico brasileiro, tanto rural como urbano, se desenvolva dentro de padrões de segurança, eficiência, fluidez e conforto.²⁰

Os objetivos dessa Lei são explícitos, porém, para que ocorra a sua viabilização, faz-se necessário o seu cumprimento não como forma de obrigação para evitar possíveis punições, mais como reflexão e consciência que esta é apenas um instrumento favorável ao trânsito e a sociedade.

É notável que a Lei de trânsito é respeitada apenas quando o motorista está sendo fiscalizado, esta a concepção de muitos. Sabe qual é a diferença entre o motorista da Dinamarca e o motorista do Brasil? Na Dinamarca, esta lei está dentro das pessoas. No Brasil, está fora, ou seja, o brasileiro ainda não entendeu que a legislação serve para protegê-lo.²¹

A comparação entre alguns dinamarqueses e brasileiros em relação ao trânsito, vem sendo questionada desde os princípios dos anos 60, com isso percebe-se a necessidade de pensar em maneiras alternativas que possam reverter alguns comportamentos de motoristas brasileiros em relação a suas condutas no trânsito.

O Código Nacional de Trânsito, de setembro de 1966, estabelece em seu artigo 124 que pelo menos uma vez cada ano, o Conselho Nacional de Trânsito deverá realizar Campanhas Educativas de Trânsito, em todo território nacional, com a cooperação dos órgãos componentes deste Sistema,²² na tentativa de melhorar ou até mudar o comportamento de quem trafega por este

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

sistema, no sentido de que o mesmo possa fluir como prever a Lei.

O Código de Trânsito Brasileiro é um código de comportamento, civilidade, exercício da promoção do bem-estar social. Então, o que se espera da sociedade e dos governantes é que compreendam o sentido socioeducativo da lei, pois o não-entendimento desse fator custa muito caro ao país.²³

Não se deve suscitar somente os gastos monetários que representam apenas bens materiais como também a perda de vários indivíduos nacionalizados como brasileiros que têm suas vidas ceifadas e que esta até hoje nem a ciência conseguiu estipular seu valor.

O trânsito na atualidade é considerado perigoso, e a má conduta de alguns usuários pode ser nomeada como uma pato-bio-psico-social, pois não é o trânsito que guia automóveis, motocicletas ou quaisquer outros meios de transporte, nem os passos dos pedestres, pelo contrário, são estes que tornam a via pública perigosa.

O aumento do número de veículos nas ruas transforma o trânsito das grandes cidades em uma bomba-relógio, acionada pela imprudência de vários motoristas e negligência do Estado na fiscalização e punição dos envolvidos.²⁴

O que uma pessoa alcoolizada, em alta velocidade, que desrespeita as leis de trânsito e a própria lei da vida, é chamado ao guiar um veículo automobilístico e inconsequentemente provocar um acidente? De fato, isso pode ser chamado de acidente ou um crime doloso, desde que se trata de um ser racional, pensante, capaz de refletir antes de agir? Conduzir um veículo nestas condições, na qual exista riscos tanto para o condutor quanto para outras pessoas, é brincar de Roleta Russa, esperando por um resultado de morte ou sorte.

Um dos fatores mais recorrentes que leva a esses acidentes é a composição álcool-velocidade, que tem como resultado não apenas a aglutinação de infrações da lei de trânsito, mais também o déficit de atitude ética, uma vez que esta tem como limite a própria reflexão.

Até quando vamos ter condutas irracionais? Sabe-se que não se deve misturar álcool e direção veicular, mas muitos misturam. Sabe-se também que não é recomendável exceder a velocidade, no entanto muitos excedem. Sabe-se que não é correto transportar pessoas na parte de carga do veículo, e muitos transportam,²⁵ sendo notável que as condutas de cada ser estar dentro de si mesmo, pois cada ação provinda deste é resultado de seus

Social pathology with emphasis on car accidents.

pensamentos que geram seus comportamentos.

Quando falamos em ética, temos uma noção do que se trata, mas efetivamente, temos algumas dificuldades para explicá-la, pois ela pode ser tão ampla quanto os desejos e anseios dos seres humanos. Ampla no sentido da liberdade do que pensamos e do que fazemos na nossa vida diária,²⁵ pode-se, então, complementar a escrita dizendo que o paradoxo na atualidade é bem visível, pois ao mesmo tempo em que o indivíduo tem liberdade de pensamentos, torna prisioneiros de si, por achar que seu comportamento no trânsito é vigiado por leis e não por uma conduta ética espontânea.

A falha do sistema não deve apenas aos condutores, pois, desta maneira, o determinismo enfatizado na psicanálise não teria exceções e aí não trataríamos apenas em discorrer sobre acidentes de trânsito, mais também a respeito de problemas psicológicos, tendo como sintomatologia mecanismos de defesa do tipo deslocamento. Ou seja, o pensamento de que, esse ou aquele acidente só aconteceu por que a culpa foi dele ou daquele outro, aquele ou o outro pode ser o “eu” próprio, porque o “eu” está inserido na sociedade como parte de uma soma que se espera como resultado atitudes positivas como a ética.

Por qual razão apontamos falhas dos outros e esquecemos as nossas? Talvez porque é mais simples? Ética é questão de atitude, do nosso cotidiano, é um exercício diário que precisa ser praticada constantemente. Só assim ela pode se afirmar em sua plenitude na sociedade. Se uma pessoa não respeita o próximo, descumpra as regras de convivência, se ela não paga seus impostos ou não obedece às leis de trânsito não é ética. Num primeiro momento, pequenas infrações isoladas parecem não ter importância, mas, ao longo do tempo, a moral da comunidade é afetada em suas esferas. O que se chama de círculo ético. Uma ação interfere na outra, e os valores morais perdem força, vão se diluindo. Para uma sociedade justa, o círculo ético é essencial.²⁵

Como pensadores, é preciso refletir sob as atitudes que devam ser tomadas, para que o ciclo da ética não seja substituído por um ciclo de comportamentos errôneos e egoístas, assim, desrespeitando o nosso semelhante, inclusive no trânsito, é necessário que a ética suscitada não seja moralista do tipo, “não posso infringir tal lei porque a multa e a punição são pesadas”, mais sim a ética espontânea que condiz “ não vou infringir as leis de trânsito porque sou cidadão, e os meus

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

erros podem prejudicar outras pessoas, assim, como o de outras pode me ocasionar danos”, mais importante que respeitar códigos, leis, fiscalização, é respeitar a idéia de que somos seres vivos racionais que não podemos recorrer de determinadas consequências provocadas pela inexistência constante de reflexão.

É preciso implicar o outro quanto à sua responsabilidade de viver e conviver. E para isso, uma das saídas é focar na cidadania como aspiração de uma vida emancipatória. Nesse caso, os valores norteadores da formação cidadã são resultados de infundáveis ações e relações sociais que permitem o consenso e o dissenso e isso gera conflito. Lembrando um pouco o que Paulo Freire nos indicava pode-se falar que a saída está na ética como elemento essencial para que possamos comparar, valorar, intervir, escolher, decidir e romper. No trânsito, o cidadão que somos e como nos comportamos está relacionado à forma como se estrutura nossa subjetividade no contexto social, econômico e político. Assim, as políticas públicas para o trânsito pensadas e executadas nos Estados e Municípios precisam ir além dos aspectos de sinalização, fiscalização e educação.¹⁵

É preciso sinalizar nossas atitudes, fiscalizar nossos pensamentos e educar o mau comportamento antes mesmo de aceitar os aspectos executados pelas políticas públicas de trânsito. Tendo em vista que a cidadania tem duas faces, nas quais os cidadãos têm direitos e deveres, é notável que o dever de um termina para começar o direito do outro, e estes servem para uma sociedade que está adoecendo sistematicamente por questões éticas, na qual estão expostos a um risco constante chamado violência no trânsito.

Finalmente é criada uma nova Lei a nº 11.705, de 19 de Junho de 2008 Art.1º, que altera dispositivos da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, na qual institui o Código de Trânsito Brasileiro, esta recente Lei tem a finalidade de estabelecer alcoolemia 0 (zero) e de impor penalidades mais severas para o condutor que dirigir sob a influência do álcool. A Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996 dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, no termo 4º do artigo 220 da Constituição Federal, para obrigar os estabelecimentos comerciais em que se vendem ou oferecem bebidas alcoólicas a estampar, no recinto, aviso de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.²⁰

Social pathology with emphasis on car accidents.

Foi preciso chegar a um novo decreto em tão curto tempo, para que os condutores que utilizam deste Sistema repensassem em seu comportamento doentio? Almejamos que a fiscalização tenha o intuito educativo e não arrecadatário, pois o que está sendo discutido é o quadro patológico do trânsito brasileiro, cujo objetivo está em reduzir os transtornos gerados por estes e seu número de vítimas.

O rigor na fiscalização já produziu resultados, no Distrito Federal, o número de atendimentos diários do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) caiu em média 40% desde o início da Lei que estabelece alcoolemia zero. Essa mudança não foi registrada só em Brasília. O levantamento do Ministério da Saúde revela que, com menos de um mês de existência, a nova lei já reduziu as operações de resgate em boa parte do país.²⁶

A ética moralista ressurgiu num bom momento, uma vez que existem pessoas na qual precisam rever as lições que já lhe foram impostas algum tempo atrás e que estavam perdidas “entre linhas”.

CONCLUSÃO

Com a concretização deste estudo foi possível mencionar que há possibilidade de mudar as estatísticas atuais e promover melhoria nas futuras, no que diz respeito a essa violência chamada acidentes de trânsito, por isso a importância em trabalhar a questão da cidadania com a consciência de que mais importante do que saber o seu conceito é exercer-la, mesclando, assim, conhecimento e ação.

É preciso pensar diferente, com um olhar voltado para amplos horizontes, desta forma ao relatar os acidentes de trânsito como uma patologia social, é necessário sensibilizar o coletivo quanto a real necessidade de respeitar o próximo no trânsito para que o seu erro não proporcione agravos a saúde de outros membros da sociedade.

Para os acidentes de trânsito, o comportamento utilizado por vários usuários deste sistema é fator determinante e condicionante para a patologia social, sendo de grande relevância que cada ser humano avalie o que pode ser melhor para si e para os outros, colaborando conscientemente para que as vias públicas não sejam vista como um cenário de tragédias. É preciso deixar de ser apenas um rosto na multidão e fazer parte de algo positivo na história da humanidade, uma vez que somos os únicos seres racionais capazes de pensar antes de agir e que a maioria dos acidentes ocorridos em território

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

brasileiro se deve a fatores que podem ser evitados.

Cada cidadão deve exigir seus direitos, no entanto devem cumprir com seus deveres, afinal, estes são dois ciclos fundamentais, em que a falta de um pode ser implicativo para o outro. Pois a sociedade é um corpo formado por várias pessoas, sendo cada uma responsável pelas suas condutas. Então, para que o funcionamento deste ciclo ocorra de maneira adequada, é necessário que cada indivíduo passe a respeitar as leis de trânsito para então exigir os seus direitos, e, desta forma é possível reduzir esta patologia social chamada acidentes de trânsito.

AGRADECIMENTOS

A dedicação deste estudo está direcionada as vítimas de acidentes de trânsito, dentre elas Wagner Vicente Cruz Santos que foi um dos milhares jovens acometidos por esta patologia, e a seus pais José Vicente dos Santos (in memoriam) e Valmira Alves Cruz por demonstrar forças mesmo após ver a vida de seu filho freada numa pista.

“É tão estranho, os bons morrem jovens, assim parece ser quando me lembro de você, que acabou indo embora, cedo demais” (Renato Russo).



Agradecemos primeiramente a Deus por nos emprestar a vida e nos dar a permissão de sonhar, afinal “bom mesmo é ir a luta com determinação, abraçar a vida e viver com paixão, perder com classe e vencer com ousadia, porque o mundo pertence a quem se atreve e a vida é muito para ser insignificante” (Charles Chaplin);

A nossa amizade verdadeira e sincera, desprendida e livre, que frutifica e deixa sementes como este estudo;

A todas as pessoas que amamos, pois como dizia Machado de Assis “cada um sabe amar ao seu modo; o modo pouco importa; o essencial é que saiba amar”.

Social pathology with emphasis on car accidents.

REFERÊNCIAS

1. Souza MR, Rassi Neto E. Caracterização dos acidentes de trânsito e Goiânia: a experiência do Hospital de Urgências de Goiânia. [acesso em 2009 Jun 9]. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docspdf/ABEP2008>
2. Beserra PJF, Nóbrega MML, Bittencourt GKGD. Assistência de Enfermagem a um paciente vítima de trauma utilizando a teoria de Roy e a Cipe®. Rev Enferm UFPE on line [periódico na internet]. 2008 Jan/Mar [acesso em 2009 Out 12]; 2(1):23-7. Disponível em: <http://www.ufpe.br/revistaenfermagem/index.php/enfermagem/article/viewPDFInterstitial/87/117>
3. Almeida LVC, Pignatti MGP, Espinosa MM. Principais fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito na BR 163, Mato Grosso, Brasil, 2004. Rev Cad Saúde Pública [periódico na internet]. 2009 [acesso em 2009 Out 10]; 25(2):303-312. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v25n2/08.pdf>
4. Teixeira G. Metodologia da Pesquisa: porque e para que a pesquisa bibliográfica? Ser Professor Universitário. [periódico na internet]. 2005 [acesso em 2009 Jun 10]. Disponível em: <http://www.serprofessoruniversitario.pro.br/ler.php?modulo=21&texto=1354>
5. Silva RMM, Rodríguez TDM, Pereira WSB. Os acidentes de trânsito em Porto Velho: uma epidemia que afeta o desenvolvimento regional. Rev Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. [periódico na internet]. 2009 [acesso em 2009 Out 10]; 5(2):163-185. Disponível em: <http://www.rbgdr.net/022009/artigo7.pdf>
6. Inteligência em gestão Logística. Guerra ou Paz no Trânsito? Porto Alegre (RS). [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2009 Jan 24]. Disponível em: <http://www.intellog.net/>
7. Machado AP. 15 melhores atitudes para uma grande melhora no Trânsito. Psicóloga aponta falta de cidadania. Curitiba (PR): Gazeta do Povo. Perkons. [periódico na internet]. 2005 [acesso em 2009 Fev 8]. Disponível em: <http://www.perkons.com.br/>
8. Roque DC, Lucia A. Trânsito e Consciência. Quem tem pressa chega mais rápido, mas quem tem amor chega sempre. Perca um Minuto na Vida, mas não perca sua vida em um minuto. Curitiba (PR). [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2009 Mar 28]. Disponível em: <http://www.consciencial.org/transito.html>

Santos VC, Anjos KF dos, Almeida OS.

Social pathology with emphasis on car accidents.

9. Werthein J. Jovens e Trânsito. Educação Já. [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Fev 19]. Disponível em: <http://educacao-ja.org.br/>
10. Rede Brasileira de Redução de Danos e Direitos Humanos. Ministério da Saúde lança campanha sobre consumo abusivo de bebidas alcoólicas. São Paulo (SP). [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Mar 17]. Disponível em: <http://www.reduc.org.br/>
11. Santos WB. Acidentes. Trânsito Brasil. Porto Velho (RO). [periódico na internet]. 2006 [acesso em 2009 Jan 14]. Disponível em: <http://www.transitobrasil.com.br/>
12. DENATRAN. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Mar 22]. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>
13. BBC Brasil.com. Acidentes de trânsito matam 400 mil jovens por ano, diz OMS. [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Jan 27]. Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/>
14. Varella D. Borboletas da Alma. Escritos sobre ciência e saúde. Organização Maria Guimarães. São Paulo (SP): Companhia das Letras; 2006.
15. Macedo GM. Cidadania e Educação para o trânsito: refletir e transformar. Prefeitura de Fortaleza (CE). [periódico na internet]. 2005 [acesso em 2008 Dez 29]. Disponível em: <http://www.amc.fortaleza.ce.gov.br/>
16. Departamento Estadual de Trânsito de Goiás-DETRAN-GO. Desenvolvimento com Responsabilidade. [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Jan 16]. Disponível em: <http://www.detran.goias.gov.br/>
17. Bastos YGL, Andrade SM, Soares DA. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. Caderno de Saúde Pública, Rio de Janeiro (RJ). [periódico na internet]. 2005 [acesso em 2009 Jun 9]. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v21n3/15.pdf>
18. DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito. Brasília (DF). [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Mar 10]. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>
19. Rabello L. Detran implanta sistema anti-fraudes para carteira de motorista. JB Online. Rio de Janeiro (RJ). [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2009 Jan 17]. Disponível em: <http://jbonline.terra.com.br/>
20. BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9503/97 e 11.705/08. [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2009 Fev 8]. Disponível em:

<http://www.senado.gov.br/web/codigos/transito/httoc.htm>

21. Almeida M. 15 melhores atitudes para uma grande melhora no Trânsito. Mudanças de comportamento relativamente simples podem evitar acidentes. Curitiba (PR): Gazeta do Povo. Perkons. [periódico na internet]. 2005 [acesso em 2009 Mar 24]. Disponível em: <http://www.perkons.com.br/>
22. Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-CE. Campanhas na mídia cearense. Secretaria de Infra-estrutura. Semana Nacional de trânsito, liberdade com responsabilidade. [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2009 Fev 23]. Disponível em: <http://www.detran.ce.gov.br/site/default.asp?id=167>
23. Mattedi JC. Acidentes de trânsito no Brasil dão prejuízo anual de R\$ 28 bilhões, mostra ANTP. Brasília (DF): Empresa Brasil de Comunicação. [periódico na internet]. 2007 [acesso em 2009 Fev 11]. Disponível em: <http://www.agenciabrasil.gov.br/>
24. Regis H. Comunidade Indústria da Morte. Tribuna do Planalto. Goiânia (GO). [periódico na internet]. 2007. [acesso em 2009 Fev 19]. Disponível em: <http://www.tribunadoplanalto.com.br/>
25. Santos WB. Ética no Trânsito. Trânsito Brasil. Porto Velho (RO). [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2008 Dez 17]. Disponível em: <http://www.transitobrasil.com.br/>
26. G1 globo.com. Atendimentos de resgates caíram 24% após lei seca, diz Ministério da Saúde. Brasília (DF). [periódico na internet]. 2008 [acesso em 2009 Fev 4]. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL644233-5598,00.html>

Sources of funding: No

Conflict of interest: No

Date of first submission: 2009/09/14

Last received: 2010/03/21

Accepted: 2010/03/21

Publishing: 2010/04/01

Address for correspondence

Vanessa Cruz Santos/ Karla Ferraz dos Anjos
Curso de Enfermagem/Faculdade de
Tecnologia e Ciência – Campus de Vitória da
Conquista/BA – Urbis II, Caminho 29, n° 11
CEP: 45000-000 – Vitória da Conquista, Bahia,
Brasil