



Eixo: Trabalho, questão social e Serviço Social.  
Sub-eixo: Trabalho e expressões da questão social.

## SEGURANÇA NO TRÂNSITO: ELEMENTOS PARA DISCUSSÃO DA ATUAÇÃO DO ASSISTENTE SOCIAL

BRUNA MARIANA OLIVEIRA DOS SANTOS MOURA<sup>1</sup>  
MARIA DA CONCEIÇÃO ALMEIDA VASCONCELOS<sup>2</sup>

**Resumo:** Este trabalho debate sobre os acidentes de trânsito na sociedade contemporânea, enquanto um grave problema de saúde pública, mostrando a segurança no trânsito como um importante espaço da atuação do assistente social. Trata-se de uma análise que teve como base o método materialista histórico-dialético, e que no trajeto de discussão e análise dos dados, utilizou-se as pesquisas bibliográfica e documental. Os dados obtidos foram capturados em órgãos governamentais, de autores que discutem a temática, de observações realizadas durante o estágio supervisionado no Hospital de Urgência de Sergipe (HUSE), além de informações oriundas de setores do HUSE.

**Palavras-chave:** segurança no trânsito; acidentes de trabalho; Serviço Social.

**Abstract:** This paper discusses traffic accidents in contemporary society, as a serious public health problem, showing traffic safety as an important space for the social worker. It is an analysis that was based on the historical-dialectical materialist method, and that in the path of discussion and analysis of the data, bibliographical and documentary research was used. The data obtained were captured in governmental organs, from authors who discuss the subject, from observations made during the supervised internship at Sergipe Emergency Hospital (HUSE), in addition to information from HUSE sectors.

**Keywords:** Traffic Safety; Workplace Accidents; Social Work.

### Introdução

O Serviço Social é uma profissão cuja atuação foi se modificando ao longo da história e de diferentes conjunturas. Dessa forma, acompanha a dinâmica da sociedade capitalista e insere-se na divisão social e técnica do trabalho, a partir de uma demanda social que lhe confere utilidade (YASBEK,

<sup>1</sup> Estudante de Pós-Graduação. Universidade Federal de Sergipe. E-mail: <brunabmos@hotmail.com>.

<sup>2</sup> Professor com formação em Serviço Social. Universidade Federal de Sergipe.

2009), atuando nas diferentes expressões da questão social<sup>3</sup>. De acordo com as Diretrizes Gerais que norteiam a formação profissional, “[...] o Serviço Social se particulariza nas relações sociais de produção e reprodução da vida social como uma profissão interventiva no âmbito da questão social, expressa pelas contradições do desenvolvimento do capitalismo monopolista”. (ABESS/CEDEPSS, 1997, p.60). Fazendo parte dessa dinâmica vem, ao longo dos anos, sofrendo os rebatimentos das mudanças que se processaram na sociedade desde a gênese da profissão até os dias atuais, repensando e avançando na forma de compreender a realidade na qual está atuando. Neste processo, reconfiguram-se e ampliam-se espaços sócio ocupacionais que vão indicar a necessidade de repensar estratégias de ação, que adentrem para além da execução de políticas sociais consideradas comuns no âmbito da ação profissional. Uma dessas possibilidades pode estar diretamente relacionada com a segurança no trânsito, principalmente diante do que vem ocorrendo nas últimas décadas do século XX, com a expansão do capitalismo e todo processo de urbanização que se intensificou, estando a questão dos acidentes de trânsito intrinsecamente relacionada com um dos problemas de saúde pública. Só a título de ilustração, um estudo realizado<sup>4</sup>, em 2009, pela Organização Mundial da Saúde (OMS) constatou, em 178 países do mundo, que ocorreram 1,3 milhões de mortes e mais de 50 milhões de sequelados, em decorrência de acidentes de trânsito. Segundo dados do Ministério da Saúde, “a cada ano, cerca de 45 mil pessoas perdem suas vidas em acidentes de trânsito no Brasil. A violência envolvendo particularmente motociclistas está se tornando uma epidemia no país”. (BRASIL, 2015, n.p). Ou seja, trata-se de um tema de extrema importância e cujo debate deve envolver diferentes segmentos da sociedade, dentre eles os assistentes sociais.

A possibilidade e importância do trabalho do assistente social na segurança no trânsito, tornou-se mais visível a partir do estágio supervisionado desenvolvido no Hospital de Urgência de Sergipe (HUSE), que permitiu

---

<sup>3</sup> Questão social, que conforme Iamamoto (1998, p. 27): “[...]o conjunto das expressões das desigualdades da sociedade capitalista madura, que tem uma raiz comum: a produção social é cada vez mais coletiva, o trabalho torna-se mais amplamente social, enquanto a apropriação de seus frutos mantém-se privada, monopolizada por uma parte da sociedade.”

<sup>4</sup> Conforme Relatório Geral de Segurança no Trânsito, publicado pela OMS em 2013.

algumas reflexões sobre a realidade dos pacientes vítimas de acidentes de trânsito, inicialmente como forma de subsidiar a elaboração do referido projeto, mas que acabou tendo outros desdobramentos que conduziram a reflexões maiores sobre a realidade dos acidentes de trânsito em âmbito nacional e local, além de despertar inquietações sobre a atuação do assistente social na área de segurança e educação no trânsito.

A investigação de caráter quali-quantitativo foi realizada no ano de 2017, teve como referência o método materialista histórico-dialético, e no trajeto de discussão e análise dos dados, utilizou-se das pesquisas bibliográfica e documental. Os dados foram obtidos em órgãos governamentais, capturados de autores que discutem a temática, e por meio de observações realizadas durante o estágio supervisionado, além de informações oriundas de setores do HUSE.

## **2. DESENVOLVIMENTO**

No mundo moderno tem sido cada vez mais frequente a disputa pelos espaços, principalmente no meio urbano. O modo de produção capitalista e sua lógica perversa da lucratividade acaba interferindo diretamente na forma de viver e pensar das pessoas, que cada vez mais se preocupam com a agilidade na execução de suas tarefas, na busca pela resolutividade imediata de demandas. Nos últimos séculos, fica cada ainda mais evidente o estímulo à rapidez e à eficiência de processos e procedimentos, cujo propósito é a busca pelo lucro, mas que acabam por interferir nas diferentes instâncias da vida social. Autores como Moraes e Silva (s.d), Lima et al (2015) dentre outros, afirmam que estas questões resultam em fenômenos como a violência no contexto social que se materializa de diversas maneiras e em variados espaços sociais, dentre eles o trânsito. Como afirmam Buns et. al (2015) a otimização do tempo no capitalismo é fundamental e o uso do automóvel e/ou outros meios de transporte significa deslocamentos mais rápidos.

Lima et. al (2015) mostram que, sobretudo após 1950, pós Segunda Guerra Mundial, considerando-se as particularidades de cada país, o

automóvel torna-se um elemento de fetiche a ser consumido em todo o mundo. Além disto, neste momento, observa-se um grande êxodo rural o que intensifica o povoamento das cidades e a intensificação do tráfego. Paralelo a isto, o mundo vivência diversas mudanças em seu regime de acumulação de riqueza, a partir das mudanças processadas na forma de regulação do trabalho. No Brasil, com a implantação da indústria automobilística nos anos de 1960 e o crescimento das cidades, passou-se a priorizar o transporte individual, o que intensificou os problemas relativos ao trânsito.

Todo esse processo trouxe impacto à mobilidade urbana, um dos direitos à cidade, que deve ser garantida com segurança e responsabilidade e que vem sendo cada vez mais comprometida, não somente pela ânsia capitalista pela acumulação, mas também pela ausência de políticas públicas que possam diminuir os impactos causados pelo desenvolvimento. Acaba-se, assim, gerando “[...] uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, - é uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa”. (VASCONCELOS,1985 apud BRUNS et al., 2006, p.8). Neste contexto, o que se tem vivenciado é o aumento dos índices de Acidentes de Trânsito (AT).

De acordo com Relatório sobre a Situação Global da Segurança no Trânsito publicado pela Organização Mundial da Saúde em 2015, os acidentes de trânsito continuam sendo uma das principais causas de mortes e lesões. Em 2013, em todo o mundo, foram mortas 1,25 milhão de pessoas e lesionadas até 50 milhões por ano, sendo que mais de 90% das vítimas são de países em desenvolvimento, que detêm apenas 54% dos veículos de todo o mundo (BRASIL, 2015). Ou seja, os dados mostram que nos países desenvolvidos, a tendência tem sido a diminuição do número de acidentes de trânsito. O referido relatório informa que “as taxas mais baixas são registradas na Região da Europa, especialmente entre os países de alta renda, muitos dos quais têm conseguido, com bastante sucesso, atingir e manter a redução das taxas de mortalidade apesar do aumento da motorização”. (BRASIL, 2015, p.3). Mostrou, também, que metade das mortes por acidentes estão nos três grupos mais vulneráveis no trânsito: pedestres (2%), ciclistas (4%) e motociclistas (23%).

Marin e Queiroz (2000) mostram que nos países subdesenvolvidos e emergentes a maior parte das mortes acontece com pedestres, já em países desenvolvidos há predominância de veículos particulares ou mesmo qualidade no transporte público. Queiroz e Oliveira (2003, p.120) acrescentam que em nível global, de cada 100 mortes por Acidentes de Trânsito (AT) 70 acontecem em países subdesenvolvidos. Segundo os autores, a “[...] grande diferença nos níveis de AT entre países desenvolvidos ou em desenvolvimento está estreitamente vinculada à responsabilidade do poder público em implementar políticas adequadas e fazer cumprir a lei”.

No caso brasileiro, também há uma maior incidência nos acidentes com moto. O Sistema de Informações sobre Mortalidade do Ministério da Saúde (OMS), registrou só em 2013 12.040 acidentes envolvendo motociclistas, cuja relação pode estar associada ao crescimento da frota no país. “Entre 2003 e 2013, o número de motocicletas aumentou 247,1%, enquanto a população teve um crescimento de 11%”. (BRASIL, 2015b, n.p). No período de 2008 a 2013 houve um aumento no número de internações em 72,4%, e se considerados os acidentes envolvendo motociclistas esse percentual sobre para 115%.

Em 2013, o SUS registrou 170.805 internações por acidentes de trânsito e R\$ 231 milhões foram gastos no atendimento às vítimas. Desse total, 88.682 foram decorrentes de motos, o que gerou um custo ao SUS de R\$ 114 milhões – crescimento de 170,8% em relação a 2008. Esse valor não inclui custos com reabilitação, medicação e o impacto em outras áreas da saúde. (BRASIL, 2015b, n.p).

No que diz respeito ao perfil das vítimas, dados do Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA, 2011), mostra que dos pacientes atendidos nos serviços de urgência e emergência do Sistema Único de Saúde nas capitais brasileiras, “78,76% das vítimas de acidente de transporte terrestre envolvendo motociclista são homens, na faixa etária de 20 a 39 anos. Entre os motociclistas ouvidos, 19,6% informaram o uso de bebida alcoólica antes do acidente e 19,7% estavam sem capacete”. (BRASIL, 2015b, n.p).

Os estudiosos apontam alguns fatores que podem estar relacionados com a incidência dos acidentes de trânsito. Um consenso entre eles é que podem ser considerados dois fatores: aqueles gerados em função de questões estruturais, e os relacionados com as infrações cometidas pelos condutores.

No caso brasileiro há, sem dúvida, vários aspectos que interferem estruturalmente na ocorrência dos AT, que passam pela ausência de fiscalização nas estradas e rodovias; a falta de investimentos na segurança e conservação das estradas e rodovias; a extensão geográfica que dificulta bastante a contenção de acidentes; e a deficiente instrumentalização de profissionais para esta fiscalização, além da necessidade de intensificar medidas de educação no trânsito. Segundo Queiroz e Oliveira (2003, p.120) a “[...] grande diferença nos níveis de AT entre países desenvolvidos ou em desenvolvimento está estreitamente vinculada à responsabilidade do poder público em implementar políticas adequadas e fazer cumprir a lei”.

No que concerne às infrações cometidas pelos condutores, os autores indicam algumas questões que envolvem comportamentos, atitudes e níveis de responsabilização dos mesmos. Marin e Queiroz (2000, p. 12) ressaltam que elementos como “[...] lapsos ou comportamentos de esquecimento; 2) erros de julgamento ou observação potencialmente perigosos para outros; 3) transgressões, contravenções intencionais às práticas de seguridade no trânsito”, são condutas presentes em todos os AT, ou seja, são aspectos que podem contribuir para o agravamento do problema.

Ainda segundo os pesquisadores, as características dos condutores variam de acordo com a idade, sexo ou mesmo com os objetivos que levam a utilização do transporte (lazer, trabalho etc.). Geralmente condutores adultos acabam cometendo algum tipo de imprudência no trânsito, devido a emergência de realizar atividades, sobretudo no tocante ao trabalho e devido ao estresse diário o que pode provocar atitudes de transgressão das leis de trânsito. Os acidentes de trânsito, no caso de adultos, na maioria das vezes, estão associados “[...] a uma condição perversa imposta pelo mercado de trabalho, que promove estresse e incapacidade do motorista agir com equilíbrio e tranquilidade [...]”. (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003, p.117). Já os condutores jovens tendem a negligenciar normas de trânsito em função da ideia de que velocidade, independência e liberdade causam sensações de prazer. O que se constata é que independente da motivação, tem sido comum em boa parte dos envolvidos em AT, o uso de álcool, de aparelhos celulares, velocidade alta e a não utilização de equipamentos de segurança (cintos e capacetes).

O descumprimento das normas e a adoção de alguns comportamentos que acabam provocando acidentes e a violência no trânsito, não podem ser analisados deslocados das questões estruturais, uma vez que as pessoas sofrem os impactos diretos das condições vivenciadas. Ademais, um país que não tem como prioridade orientar desde cedo as pessoas para o respeito às normas do trânsito, dificilmente terá uma juventude que tenha como preocupação a sua segurança e dos outros.

Como já abordado, há uma relativa diferença entre países desenvolvidos, subdesenvolvidos e emergentes, no que se refere ao trânsito e aos acidentes que neles acontecem, demonstrando que medidas estatais interferem diretamente nestes índices. Marin e Queiroz (2000) sintetizaram dados de diversas pesquisas<sup>5</sup> sobre o trânsito em variadas partes do mundo e concluíram que os índices de redução de mortes se relacionam com a educação para o trânsito, adotada nos países desenvolvidos e com os serviços de urgências mais eficientes. Jesus e Vieira (s.d) concordam com os autores e exemplificam esta realidade, demonstrando que países de primeiro mundo como Alemanha, mesmo com a ampliação da frota de transportes, não houve aumento do número de mortes por AT.

Outro dado alarmante verificado é o custo de pelo menos 518 bilhões de dólares anualmente gastos com estes acidentes, o que representa de 1% a 3% do PIB de cada país. Trata-se, portanto, de um sério problema de saúde pública, com consequências tão alarmantes que a OMS já considera este fenômeno como uma epidemia. Os dados estatísticos mostram, ainda, que mesmo os acidentes que não levam os envolvidos a óbito, deixam sequelas, significando 6% de sobreviventes com deficiências físicas mundialmente. A maioria deste grupo é composto por homens entre 17 e 29 anos.

Marin e Queiroz (2000) estimam que esses números sejam ainda maiores do que se registrou, tendo em vista que há grande conflito de dados entre os diversos órgãos que contabilizam as ocorrências, ou mesmo pelo fato de que alguns acidentes quando não levam a óbito ou apresentam ferimentos leves, não são notificados junto aos órgãos competentes. Outro fator que interfere nas estatísticas é que alguns países não seguem a orientação da

---

<sup>5</sup> Para maiores informações consultar MARIN. L.; QUEIROZ. M. S (2000).

OMS no sentido de contabilizar, até 30 dias, óbitos de pacientes internados por AT. A maioria contabiliza 7 dias, e no caso do Brasil é ainda pior, uma vez que só são notificados óbitos por AT, pessoas que morreram até 3 dias. Ainda segundo os autores, esse sub-registro no Brasil chega de 30% a 100%, a depender de cada região, isto quer dizer, que a mortes e acidentes que ocorrem aqui, podem ter um número dez vezes maior.

Com algumas discordâncias, mas em acordo com a maioria dos pontos sobre causas e consequências abordadas até aqui, os estudiosos da área, a OMS e entidades de regulamentação do trânsito apontam que uma das formas efetivas de combate aos AT, é por meio da educação continuada, que tem papel imprescindível na mudança comportamental em longo prazo. Com afirmam Queiroz e Oliveira (2003, p. 101), “[...] em um nível mais abrangente, a solução do problema de acidente de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que levem em conta a dimensão cultural e enfatizem programas de educação para o trânsito”. Entretanto, o mecanismo de prevenção de acidentes por meio da educação só deverá ser eficiente mediante o conhecimento específico da realidade de cada país, cidade, município e da adoção de medidas públicas que auxiliam em deslocamentos com segurança.

No caso do Brasil, a descentralização e a municipalização aprovadas pelo Conselho Nacional de Trânsito (COTRAN) preveem ampliar as possibilidades de controle e educação no trânsito. Em consonância com a proposta da OMS, observa-se a necessidade de “[...] um conhecimento maior dos contextos sócio-culturais e psicológicos para o desenvolvimento de programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado no trânsito, tendo em vista as graves consequências dos AT e o alto custo social que representam. (QUEIROZ, OLIVEIRA; 2003, p.101).

Além das inúmeras mortes e sequelas fisiológicas causadas pelo AT, cabe destacar as consequências no tocante aos fatores econômicos, cujos números são ainda maiores. No Brasil, estima-se que em 2016 o prejuízo com a violência no trânsito foi de R\$ 146,8 bilhões, ou 2,3% do Produto Interno

Bruto (PIB)<sup>6</sup>, com 33.347 mortes e 28.032 de casos de invalidez permanente. Além de trazer uma demanda para os hospitais, o indivíduo acidentado perde sua autonomia, temporária ou permanentemente. A perda de funções motoras ou a perda de um membro, o impossibilita de realizar muitas de suas atividades rotineiras. Além disto, no período de internamento, este paciente perde contato com familiares e amigos podendo somar-se à enfermidade física outra de caráter psicológica.

No mundo e mais especificamente no Brasil, existem algumas medidas, leis e instâncias que atuam no sentido de prevenir os AT. A lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro é um exemplo disto. Neste, em seu art. 1º., o trânsito é caracterizado como “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. (BRASIL, 1997, p.10). Em seu capítulo segundo na Seção II, art. 7º, está presente a composição e competência do Sistema Nacional de Trânsito, com os seguintes órgãos e entidades:

I - o Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo; II - os Conselhos Estaduais de Trânsito - CETRAN e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal - CONTRANDIFE, órgãos normativos, consultivos e coordenadores; III - os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; IV - os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; V - a Polícia Rodoviária Federal; VI - as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal; e VII - as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações - JARI. (BRASIL, 1997, n.p).

O Conselho Nacional de Trânsito tem como base a Constituição do Brasil e as orientações contidas na Convenção de Viena e no Acordo do Mercosul<sup>7</sup>, e prevê a educação no trânsito, a ser iniciada nas escolas. Diz o seu Art. 76:

---

<sup>6</sup> Estudo realizado pelo Centro de Pesquisa e Economia do Seguro (CPES), da Escola Nacional de Seguros. <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2017/05/acidentes-no-transito-custam-r-146-bilhoes-ao-pais-aponta-estudo.html>  
<https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2017/05/acidentes-no-transito-custam-r-146-bilhoes-ao-pais-aponta-estudo.html>

<sup>7</sup> Além das medidas nacionais, cabe destacar alguns acordos internacionais a exemplo da “Convenção de Viena quando “[...] Em 1968, representantes de diversos países aprovaram a

A educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

O CTB, ainda prevê que essas medidas educativas devem ser exercidas constantemente, tendo em vista que o processo de modificação da cultura do trânsito só deve ocorrer a longo prazo. Desta feita, o art. 78 do Código em questão, salienta que “os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes”. (BRASIL, 1997). Assim, além de medidas estruturais necessárias para um trânsito seguro, a educação no trânsito pode ser uma medida de caráter preventivo importante no conjunto de definições de uma política pública de segurança no trânsito.

Muitos autores afirmam que as campanhas periódicas realizadas (maio amarelo, por exemplo), podem não ter resultado tão significativo, por seu caráter efêmero, focalizado em públicos específicos (sobretudo os que ainda não são condutores). Marin e Queiroz (2000) salientam que uma nova cultura no trânsito só é possível mediante medidas eficazes de educação continuada, além de mecanismos que criem, equipem e fortaleçam os sistemas de monitoramento do trânsito, isto por intermédio do conhecimento analítico sobre as causas individuais e estruturais dos AT.

Cabe salientar que a mudança que se espera no sentido de diminuir a mortalidade nos acidentes de trânsito, necessariamente precisa acontecer por via de uma adesão nacional de combate a esta problemática. Fazer valer o CTB em sua totalidade, trata-se de um desafio a ser vencido, já que, medidas paliativas pouco ou nada valem para a modificação deste cenário. A ideia é

---

uniformização da sinalização e normas de trânsito internacionais, que foram adotadas por diversos países, inclusive o Brasil. Esta padronização permite que condutores de diversas origens possam trafegar com segurança em outros países, mesmo sem dominar o idioma local”. Além disso, tem-se também o “Acordo Mercosul Assinado em Montevideo em 1992, entrou em vigor em 1993. Estabeleceu normas básicas para regulamentar e uniformizar o trânsito veicular internacional nos países participantes do Mercosul - Brasil, Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai – para aumentar a segurança de pessoas”. (BRUNS et al, 2006, p.16).

que, todas as instâncias sociais, políticas, educacionais (Ministério da Educação, Ministérios do Transporte, da Saúde, da Educação, da Justiça) estejam equipadas para conter esta realidade. O controle na mídia também é importantíssimo para este combate, uma vez que comerciais que estimulam o consumo de bebidas alcoólicas, ou mesmo propagandas de carros (e seus motores ágeis), só contribuem para fomentar a acumulação do capital, na medida em que se incentiva o consumo, a ideia de prazer, e de uma falsa liberdade, o que pode potencializar ainda mais a “cultura” de transgressão da lei.

Além disso, conforme apontam Queiroz e Martin (2000, p.19) no caso Brasil a efetividade da legislação, deve ser acompanhada da implantação de políticas públicas adequadas, do enfrentamento de questões como o desemprego, da pobreza, da melhoria da qualidade do transporte público, etc., ou seja, “[...] é imprescindível que outros fatores de ordem sócio-econômica, cultural, política e administrativa contribuam para o gerenciamento adequado dos AT”, uma vez que a segurança no trânsito, “O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito<sup>8</sup>, a estes cabe, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”. (BRASIL, 1997, n.p).

Afirma-se isto tendo em vista, como já visto anteriormente, as estatísticas alarmantes que se apresentam em relação aos acidentes de trânsito. São prejuízos altíssimos para a sociedade como um todo, e individualmente para as famílias e/ou sujeitos envolvidos. Tais prejuízos manifestam-se em danos sociais, econômicos, psicológicos, materiais, físicos (dos mais cruéis, que causam óbitos). Segundo Freire (2011), as infrações cometidas no trânsito têm como característica principal seu efeito imediato e o desrespeito às normas causam consequências devastadoras. Os autores ainda

---

<sup>8</sup> “O Sistema Nacional de Trânsito (SNT) é o conjunto de órgãos e entidades de trânsito, seja normativo, consultivo ou executivo, pertencentes à União, aos Estados, Distrito Federal e Municípios, que se integram, com a finalidade de exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem dos condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidade.” (CARDOSO, s.d, p.2)

reforçam que os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes no Brasil e que até 2020 os acidentes passarão da 9ª. para a 4ª. colocação em termos de óbitos pelo mundo.

Boas e Silva (2015), demonstram que a situação vem se agravando de tal forma que a Organização Mundial da Saúde (OMS) lançou junto à Assembleia Geral das Nações Unidas uma campanha que foi iniciada em 2011 com duração à idos de 2020, intitulada: “A Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. O Brasil envolveu-se na campanha e por meio do “Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes no Trânsito – Pacto pela Vida”, aderiu as propostas e estratégias lançadas pela OMS, com fim de reduzir mortes e outros prejuízos por acidentes de trânsito nos próximos dez anos.

O que se observa a partir da discussão aqui realizada e dos dados apresentados é que as questões oriundas de acidentes de trânsito representam um grave problema de saúde pública. Além da importância de se tomar medidas no sentido de se preservar vidas, há um impacto significativo nos recursos da saúde e uma sobrecarga importante nos pronto-socorros públicos, principalmente no caso brasileiro. Como afirmam BOAS; SILVA, s.d, p. 116),

[...] O impacto no setor de saúde não é menos significativo, especialmente nos países com renda baixa e média, havendo uma grande sobrecarga de pronto -socorros, principalmente dos setores de radiologia, fisioterapia e reabilitação. Em países ainda em desenvolvimento, as lesões no trânsito podem levar à metade da ocupação dos centros cirúrgicos, com índices de hospitalização entre 30% a 86% e, em média, 20 dias de internação”.

Esta realidade não é alheia ao estado de Sergipe. O Ministério da Saúde via Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), mostra a média de óbitos ocorridos no estado: 651 em 2012, 665 em 2013, 535 em 2014, 546 em 2015. Já o Departamento da Polícia Rodoviária Federal (DPRF) registrou 120 mortes em 2010, 97 em 2011 e 105 em 2012. Em 2017, o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) já contabiliza 100,29 mortes mensais. Conforme a Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito de Aracaju (SMTT), Sergipe é o 4º estado no Brasil que mais tem

acidentes no trânsito, com maior incidência em acidentes com motocicletas, são 17,6 óbitos para cada 10 mil motos<sup>9</sup>.

O Hospital de Urgência de Sergipe (HUSE), na condição de maior hospital de urgência e emergência de Sergipe, é o que comporta a maioria das pessoas acidentadas. Quando da realização do estágio curricular obrigatório, foi possível observar por meio das visitas realizadas aos pacientes internados, dos registros nos prontuários, de relatos dos assistentes sociais que trabalham no internamento, como é significativa a admissão de pacientes vítimas de acidentes de trânsito. Além disso, o levantamento<sup>10</sup> realizado junto a alguns setores do referido hospital mostrou que só no primeiro semestre de 2017, o HUSE recebeu 495 pacientes que sofreram acidentes automobilísticos e 3.638 pacientes vítimas de acidentes motociclisticos<sup>11</sup>.

Observou-se, também, que o Serviço Social não desenvolve atividades que possam compreender melhor essa questão, não somente no sentido de desenvolver reflexões, mas também para contribuir na elaboração de políticas públicas mais amplas, uma vez que pode ter acesso a um arsenal de dados e informações das mais diversas sobre a questão dos acidentes de trânsito, pode ainda, no interior do hospital participar da elaboração de programas, projetos que possam contribuir junto aos pacientes e seus familiares com ações de

---

<sup>9</sup> Ver cartilhas informativas com maiores detalhes em: SMTT-Superintendência Municipal de Transportes. **Sua escolha faz a diferença**. Aracaju: SMTT, 2017.

<sup>10</sup> O levantamento realizado considerou os pacientes admitidos e internados no HUSE, em decorrência de acidentes de trânsito, entre os meses de Janeiro a junho de 2017. Esse período foi definido, em função da necessidade de obter dados que possibilitassem o conhecimento dos pacientes e a elaboração do projeto de intervenção. Considera-se importante que estes dados sejam atualizados, tendo em vista que a projeção numérica dos acidentes de trânsito não é estanque.

<sup>11</sup> Uma das grandes problemáticas no que se refere à coleta de dados e informações quantitativas e qualitativas dos pacientes que adentraram a ala ortopédica do HUSE, reside no fato da heterogeneidade do público e da imprecisão quanto às circunstâncias que os levou a demandar os serviços do hospital. Sendo a enfermaria, específica para lesões ortopédicas, os usuários chegam com enfermidades por quedas (geralmente idosos) e que não são específicas de acidentes de trânsito. Quando o setor de estatísticas do hospital fora procurado para a “filtragem” de informações, afirmou que só dispunham de dados globais das alas. Buscou-se então, a possibilidade de encontrar estas informações em outros setores do hospital, e após um processo de investigação, chegou-se a números parciais.

prevenção e educação no trânsito e com discussões que mostrem as possíveis condicionantes e razões dos internamentos<sup>12</sup>.

O Conselho Federal de Serviço Social (CEFSS), na Resolução n.º 383/99 de 29 de março de 1999, considera o assistente social um profissional da saúde, que “em sua prática profissional contribui para o atendimento das demandas imediatas da população”, devendo “facilitar o seu acesso às informações e ações educativas para que a saúde possa ser percebida como produto das condições gerais de vida e da dinâmica das relações sociais, econômicas e políticas do País” (CEFSS, 1999, p. 1). Assim, inserido no contexto hospitalar, um dos níveis de atenção à saúde, não pode ficar alheio às diferentes expressões da questão social que nele se manifestam. Os acidentes de trânsito, que refletem diretamente na segurança do trânsito, é uma delas.

Tendo clareza de que não compete ao assistente social dar conta dos problemas ocasionados pela questão da segurança no trânsito, é importante fazer algumas reflexões sobre seu papel não só no sentido de compreender as mediações que se processam, mas também de pensar ações, como consta na referida Resolução, que contribuam para a melhoria da saúde. Ações educativas são apresentadas como uma dessas possibilidades e “consistem em orientações reflexivas e socialização de informações realizadas por meio de abordagens individuais, grupais ou coletivas ao usuário, família e população de determinada área programática”. (CEFESS/CRESS, 2010, p.54). Assim, “[...] compreende-se que o papel do profissional nesta área se dá por seu comprometimento com o fortalecimento da cidadania e democracia dos usuários de serviços”. (SANTOS, 2017, p.27).

Desta forma, os profissionais inseridos neste espaço têm a possibilidade de fazer reflexões e discussões no sentido de clarificar os fenômenos que estão velados na realidade, acerca da segurança no trânsito, apresentando a necessidade desse direito ser efetivado, não só no ambiente hospitalar, quando a situação já ocorreu e carece de um tratamento adequado, mas também junto a outras instâncias sociais que devem ter como

---

<sup>12</sup> O projeto de intervenção desenvolvido por ocasião do estágio supervisionado foi a primeira iniciativa desenvolvida visando a discussão e intervenção na questão da segurança e acidente de trânsito. Ele nasceu a partir do conhecimento da realidade dos usuários.

preocupação a garantia de direitos constitucionais. Como afirma Nogueira e Miotto (2001, p.5) a discussão sobre “[...] a expansão dos direitos da cidadania, a preocupação com a universalidade, com a justiça social e o papel do Estado na provisão da atenção social [...]” são princípios inerentes a atuação do assistente social.

Assim, é importante que os profissionais procedam discussões com os usuários dos serviços, mas também com outros profissionais, o que indica a necessidade de conhecer melhor a temática por meio do aprimoramento profissional, principalmente por ser um campo ainda pouco trabalhado pelos assistentes sociais e tendo em vista o caráter continuado de ações que tratem da matéria de segurança no trânsito. Com isso, o profissional de Serviço Social trabalha a dimensão pedagógica da formação, como instrumento importante que viabiliza ações sócio-educativas e “[...] enquanto elemento potencializador do conhecimento e, portanto, fio condutor para solidificação da cidadania de condutores e pedestres no trânsito [...]”. (SANTOS, 2017, p.41). Outrossim, convém salientar que as ações sócio-educativas precisam estar em sintonia com a realidade do indivíduo e fundamentadas na compreensão totalitária do sujeito (econômica, social, política, cultural, religiosa, etc).

#### **4 Considerações Finais**

As discussões e dados aqui apresentados tiveram como propósito suscitar algumas reflexões sobre a questão da segurança e os acidentes de trânsito, enquanto um dos mais graves problemas da sociedade contemporânea, com reflexos diretos não somente na vida das pessoas envolvidas, mas também com impactos importantes para a área da saúde. Além disso, é preciso compreender a temática no contexto da sociedade capitalista que na corrida pela produção e lucro influencia na forma de viver e pensar das pessoas, que acabam assimilando valores que reforçam a cultura do individualismo, do consumo de álcool, infringem regras, muitas vezes desconhecendo valores importantes que podem garantir o acesso mais tranquilo das pessoas.

Não se pode deixar de considerar o papel importante do Estado, em suas três instâncias, no sentido de promover políticas públicas que tratem com efetividade as questões de segurança no trânsito, com a resolutividade que as demandas apresentadas requerem. É notória, portanto, a necessidade de desenvolver caminhos que possibilitem a melhoria do quadro estatístico apresentado. Nesse sentido, a educação no trânsito, desenvolvida em diversas instâncias sociais (escolas, escolas de trânsito, centros de saúde, etc), pode ser um dos caminhos a longo prazo, associada a diversas ações de caráter estrutural e permanente.

No âmbito do Serviço Social, tem-se um campo importante de atuação que deve ser analisado. Por ser um profissional que tem como objeto de intervenção a questão social em suas diferentes expressões, sua intervenção pode contribuir com discussões e ações que possam potencializar o conhecimento da temática e acesso aos direitos sociais. Para tanto, é preciso compreender a essência dos fenômenos, percebê-los na sociedade capitalista, permeada por contradições, de forma a entender suas determinações sócio-históricas. A importância dos assistentes sociais intervirem nesta realidade dá-se por sua capacidade crítica de perceber, discutir e pensar possibilidades, compreendendo os elementos mediadores de sua atuação. (MARTINELLI, 2007). Ademais, o profissional deve atentar-se para a importância de articular as dimensões essenciais do seu processo de formação e intervenção, ou seja, a técnico-operativa, a ético-política e a teórico-metodológica. Daí é fundamental se apropriar do referencial teórico, de forma a compreender a questão social em sua totalidade, qualificando o conhecimento para a intervenção, nesse caso em uma área que pode ser ampliada e descortinada com diversas possibilidades de atuação.

## REFERÊNCIA

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENSINO E PESQUISA EM SERVIÇO SOCIAL (ABEPSS). **Diretrizes gerais para o curso de Serviço Social**: 1996. Disponível em: < <http://cress-mg.org.br/coletanea/Home/PDF/33>>. Acesso em: 05 maio 2017.

BÔAS, E. F. V.; SILVA, A. S. Trânsito e Segurança Pública: impactos e consequências. **Humanidades**, v. 4, n. 2, jul. 2015. Disponível em:

<[http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos\\_up/artigos/a66.pdf](http://www.revistahumanidades.com.br/arquivos_up/artigos/a66.pdf) >. Acesso em: 10 set. 2017.

BRUNS, C.B. et. al. **Educar para o trânsito**. Curso de Formação de Condutores. 2017. Disponível em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br/arquivos/File/arquivos/Comunidade/Educar%20para%20o%20Transito.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2017.

BRASIL. Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília (DF), 24 set. 1997.

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. **Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito**. Brasília, 2015. Disponível em: <<http://www.blog.saude.gov.br/35535-brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-no-transito.html>>. Acesso em: 10 set. 2017.

CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL (CFESS). **Parâmetros para Atuação de Assistentes Sociais na Política de Saúde**. Brasília, 2010. Disponível em: <[http://www.cfess.org.br/arquivos/Parametros\\_para\\_a\\_Atuacao\\_de\\_Assistentes\\_Sociais\\_na\\_Saude.pdf](http://www.cfess.org.br/arquivos/Parametros_para_a_Atuacao_de_Assistentes_Sociais_na_Saude.pdf)>. Acesso em: 13 abr. 2017.

FREIRE, R. T. S. **Trânsito**: um problema urbano. 2011. 86f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Engenharia Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2011.

JESUS, O. F.; VIEIRA, L.C. **Educação**: um fator para mudar o trânsito. [s.d.]. Disponível em: <<http://imepac.edu.br/oPatriarca/v5/arquivos/trabalhos/ARTIGO05OSVALDO.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2017.

KRUGER, T.R. Serviço Social e Saúde: espaços de atuação a partir do SUS. Serviço Social e Saúde. In: SEMINÁRIO ESTADUAL DE SAÚDE, 2010, Campinas. **Anais...** Campinas: [s.n.], 2010. p.124-145.

MARIN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.16, n. 1, p.7-21, mar. 2000. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-311X2000000100002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2000000100002)>. Acesso em: 10 set. 2017.

MARIN, L. Acidentes de trânsito, um problema de saúde pública. **Unicamp**, Campinas, v.4, n.234, out. 2003. Disponível em: <[http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp\\_hoje/jornalPDF/234pag04.pdf](http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/jornalPDF/234pag04.pdf)>. Acesso em: 30 ago. 2017.

MARTINELLI, M.L. O exercício profissional do assistente social na área da saúde: algumas reflexões éticas. **Serviço Social e Saúde**, Campinas, v.6, n.6, p.21-35, maio 2007.

MORAES, P.T.; SILVA, I.S. **Educação para o trânsito**: estratégia de ensino no nível superior. Disponível em: <<http://catolicaonline.com.br/revistadacatolica2/artigosn4v2/31-pos-grad.pdf>>. Acesso em: 10 set. 2017.

MOURA, Bruna Mariana Oliveira dos Santos. **Segurança no Trânsito**: uma questão de saúde pública. 2017. 97 f. Relatório de Estágio Supervisionado (Graduação), Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2017.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Relatório Global sobre o Estado da segurança viária 2015**. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_POR.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf)>. Acesso em: 10 dez. 2017.

QUEIROZ, Marcos S.; OLIVEIRA, Patricia C. P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. **Psicol. Soc.**, Porto Alegre, v. 15, n. 2, 2003. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-71822003000200008&lng=en&nrm=isso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822003000200008&lng=en&nrm=isso)>. Acesso em: 10 set. 2017.

SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES (SMTT). **Sua escolha faz a diferença**. Aracaju, 2017.

YAZBEK, M. C. O significado sócio-histórico da profissão. In: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ENSINO E PESQUISA EM SERVIÇO SOCIAL (ABEPSS). **Serviço Social**: direitos sociais e competências profissionais. Brasília, 2009. p. 1-21. Disponível em: <<http://www.cressrn.org.br/files/arquivos/3D6F81pn1Nsm7lhGdgh1.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2017.