



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Gestão de Políticas Sociais

**SAÚDE AMBIENTAL E VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO: A REALIDADE
EM CINCO CIDADES DO OESTE PARANAENSE**

Diuslene Rodrigues da Silva ¹

Resumo: Este estudo é parte de tese de doutorado e aborda como discussão central a produção do espaço na sociedade capitalista e suas inferências no número de acidentes de tráfegos ocorridos no espaço urbano de cinco cidades do oeste paranaense. Trata-se de uma pesquisa descritiva analítica, que utilizou como fonte o Banco de Dados do Corpo de Bombeiros do Paraná (SYSBM-RGO); SIM/DATASUS e SIH/SUS. Foram pesquisados os anos de 2012, 2013 e 2014 com uma amostragem intencional estratificada. Parte da perspectiva que considera que a mobilidade urbana e trânsito constituem importante discussão para a saúde pública. A análise dos dados não deixa dúvidas quanto a necessidade de intervenções de caráter multidisciplinar, bem como a necessidade de pensar as cidades para as pessoas, de modo a promover a reorganização física do espaço ocupado pelo trânsito, garantindo a circulação segura de condutores, pedestres e ciclistas.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana; Saúde Ambiental; Violência no Tráfego.

Abstract: This study is part of a doctoral thesis and addresses as central discussion the production of space in capitalist society and its inferences in the number of traffic accidents occurred in the urban space of five cities in the west of Paraná. This is a descriptive, analytical research that used as source the Database of the Fire Department of Paraná (SYSBM-RGO); SIM / DATASUS and SIH / SUS. We searched the years 2012, 2013 and 2014 with an intentional stratified sampling. Part of the view that urban mobility and transit are important public health issues. The analysis of the data leaves no doubt as to the need for multidisciplinary interventions, as well as the need to think of the cities for the people, in order to promote the physical reorganization of the space occupied by traffic, ensuring the safe movement of drivers, pedestrians and cyclists

Keywords: Urban mobility; Environmental health; Traffic Violence.

¹ Assistente Social, docente adjunta do curso de graduação em serviço Social da Unioeste/Toledo, membro do colegiado do Programa de Pós Graduação em Serviço Social da mesma Instituição, doutora em Desenvolvimento regional e agronegócio, diuslene.fabris@hotmail.com



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

INTRODUÇÃO

Para Brasil (2007) a referência normativa relativa à saúde ambiental está expressa na Constituição Federal de 1988 mediante o: Art. 23 (incisos II, VI, VII e IX) e Art. 196, que define a saúde como “direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação”. (BRASIL, 1988).

Considerando, que a saúde é direito de todos e dever do Estado, entende-se que este deva promover ações e investimentos nos espaços, no ambiente e na segurança de forma a favorecer a saúde e proteger a vida das pessoas em todas as dimensões sociais. No sentido de esclarecer as funções do Estado no setor de saúde, cabe ainda ressaltar o exposto no Art. 200, incisos II e VIII, da Constituição Federal, onde estão fixadas, como atribuições do Sistema Único de Saúde (SUS), entre outras, a execução de “ações de vigilância sanitária e epidemiológica; bem como, as de saúde do trabalhador”. (BRASIL, 1988).

No Brasil o campo da saúde ambiental ainda está muito restrito às relações com o meio ambiente, condições do ar, da água, saneamento e desmatamento. Todavia, autores como: Maria Cecília Minayo, Eduardo A. Vasconcellos, Adalberto Pellegrini Filho e Felix G. Reys Reys têm se apropriado de partes do seu conteúdo buscado aproximá-lo com temáticas da atenção primária em saúde, saúde coletiva e, também, segurança e trânsito.

Com o revigoramento das categorias espaço e território, que questionam as bases estritamente clínicas da saúde, surgiram diversos estudos que contribuíram para a consolidação de uma nova base de interpretação para os dados da saúde. Dentre esses estudos, destaca-se o trabalho do geógrafo Milton Santos.

Mediante a utilização dos conceitos de espaço e de território de Milton Santos mudou-se o foco de atenção, que antes era centrado na doença, para os determinantes sociais das condições de saúde. A apropriação social do espaço produz territórios e territorialidades propícias à disseminação de determinadas enfermidades. Os usos e as funções que cada recorte espacial admite pode conformar perfis territoriais que revelam as condições de acesso aos serviços de saúde, exposição a fatores de risco, exclusão socioespacial, entre outros fatores deter-minantes das situações de saúde em grupos sociais.

No Brasil, a interpretação ou a atenção dada à questão epidemiológica das mortes da população jovem foi historicamente observada como um fator desvinculado do ambiente do território. De acordo com Santos (2000), o território deve garantir o acesso aos bens e serviços



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

básicos para uma boa qualidade de vida. A gestão do território supõe ações integradas que contemplem a educação, saúde, mora-dia, saneamento básico, transporte, entre outros.

Na perspectiva da Saúde Ambiental a violência, sob a forma de acidentes no trânsito acontece num território vivo que possui dinâmicas e que, acima de tudo, é reflexo de processos políticos, históricos, econômicos, sociais e culturais. Esses processos produzem interferências diretas na materialização da vida influenciando nos comportamentos, no adoecimento e na forma de morrer das populações em determinados espaços. (BRASIL, 2007).

A violência no trânsito, objeto deste estudo, manifesta-se de diversas formas, segundo a natureza do espaço (público e/ou privado), da qualidade de seu processo de produção, urbanização e, sobretudo, do nível de privação de sua população (sobrevivência) e dos direitos sociais. (WEYRAUCH, 2011).

A questão da violência no trânsito assumiu maior relevância na atualidade em função da amplitude de seus reflexos no cotidiano das pessoas e das sociedades, dadas as possibilidades de produzir doenças e de alterar a saúde das pessoas. (BRASIL, 2005; RIGOTTO, 2008). A presença da violência é um indicativo de que em um dado espaço estão interagindo negativamente questões estruturais, microssociais e macrossociais.

A violência no trânsito se qualifica, segundo Viana (2013), como uma relação social de imposição, na qual os agentes (motoristas, principalmente) atingem fisicamente outro ser humano por intermédio de um meio de transporte (carro, bicicleta, ônibus, entre outros). Logo, é uma relação social, cuja especificidade está na mediação da violência por um veículo.

Santos (1990) reconheceu a tendência de ascensão do transporte individual nos países subdesenvolvidos à degradação da qualidade do transporte público. Este fato torna o fenômeno mais forte em certas aglomerações que em outras.

É preciso considerar os acidentes de trânsito como um dos problemas de primeira ordem, em função das perdas que produz e das lesões que provoca, muitas vezes, em caráter irreversível. Embora seja difícil precisar o custo da violência no trânsito, é notório o fato de que no âmbito mundial este se traduz em bilhões de dólares de despesas anuais com recuperação da saúde, acrescidos de outros bilhões relativos às economias dos países, em termos de dias não trabalhados, imposição e cumprimento da lei, bem como perda de investimentos.

A violência no trânsito, assim como outros tipos de violência, é uma categoria de muitas peculiaridades, atravessada por fatores muito diversos, que torna difícil calcular o impacto exato. Porém é preciso pensar o trânsito também como um espaço onde está impresso o



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

comportamento do usuário e sua interação com uma série infinita de relações sociais e de produção que propagam suas refrações no âmbito individual e coletivo.

2. A DIALÉTICA DA PRODUÇÃO DO ESPAÇO E A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO

A observação do espaço e tempo onde acontecem os acidentes remete, acima de tudo, às reflexões de Santos (2012, p. 125): "Quanto mais intenso o processo de divisão do trabalho de que uma cidade é teatro, tanto maior será a sua subdivisão em subespaços particulares, organizados para servir de suporte às atividades correspondentes".

Com o avanço do capitalismo a atividade comercial ganhou, gradativamente, um novo significado, ampliando o território de atuação e estabelecendo, entre a dimensão da produção e do consumo, a circulação (distribuição e troca de mercadorias produzidas), cujo caráter, na obtenção do lucro, passou a desempenhar papel fundamental na organização espacial.

A localização das atividades e da população assume importância fundamental, tanto para os capitalistas quanto para o Estado. Dessa importância emerge, mesmo que implicitamente, o interesse em compreender a natureza e o significado da rede urbana, uma forma de organização do espaço vinculado ao capitalismo. É através da rede hierarquizada de localidades centrais, isto é, das numerosas cristalizações materiais diferenciadas dos processos de distribuição varejistas e de serviços que se realiza em um amplo território, sob o domínio do capitalismo a articulação entre produção propriamente dita e consumo final (CHRISTALLER, 1966).

O espaço de circulação é produto e produtor da realidade social, Santos (2012), é categórico ao afirmar que o uso do espaço das cidades pelos mais diversos agentes econômicos para se assenhorearem deste espaço, ilustra perfeitamente, o debate promovido por Marx acerca dos valores de uso e de troca.

Fica, portanto, evidente a perspectiva de que pessoas e ambientes em permanente contato, produzem tanto resultados negativos, como positivos desta interação. E caso o espaço seja tratado estritamente como prioritário para a circulação de bens da economia, a tendência é que se torne negativo à perspectiva da saúde e do bem-estar das pessoas.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Este estudo se caracterizou como uma pesquisa descritivo - analítica, que buscou explicar o contexto de um fenômeno, tendo como ambiente do estudo cinco municípios da



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Região Oeste do Paraná de médio e pequeno portes cuja principal atividade econômica se pauta no agronegócio.

Os cinco municípios eleitos para o estudo apresentam similaridades em suas constituições históricas e atividades econômicas.

Com relação as fontes e ao universo de coleta de dados, esta se deu em documentos, fontes secundárias, de órgãos governamentais, como arquivos da: Polícia Militar e Banco de Dados (SYSBM-RGO) ² do 4º Grupamentos de Bombeiros, sediado em Cascavel, o qual mantém nesse Banco o registro das ocorrências das cinco cidades pesquisadas.

Também foram coletados dados nos sites oficiais do Departamento de Trânsito do Estado (DETRAN) e do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), nos quais se capturou os registros das estatísticas anuais de frota, dos acidentes e vítimas. No âmbito da área da saúde, a coleta dos dados ocorreu na sede da 10ª Regional de Saúde, localizada na cidade de Cascavel e na 20ª Regional de Saúde, da cidade de Toledo, que alimentam o Banco de Dados da Secretaria de Estado da Saúde (SESA) nos sistemas SIH-SUS; SIM/DATASUS.

A amostra da pesquisa foi intencional estratificada em 3 (três) grupos: a) por idade de acordo com a proposta de pesquisa; b) vítimas com óbitos e c) vítimas com lesões. Extraiu-se do número total de registros de acidentes de trânsito ocorridos nas áreas urbanas³ dos municípios de Cascavel, Toledo, Palotina, Marechal Cândido Rondon e Cafelândia ⁴ para o período de 01 de janeiro de 2012 a 31 de dezembro 2014, as pessoas com idade entre 18 (dezoito) a 29 (vinte e nove) anos, na condição de condutor, de passageiro ou de pedestre.

Para a análise de dados, foi utilizada a análise interpretativa descritiva, cujas principais categorias de interpretação partiram do referencial teórico e estão estruturadas levando em conta a localização dos acidentes num ambiente específico: as cidades, suas funções, as questões da mobilidade e do trânsito.

3.1 Apresentação e Análise dos Dados da Pesquisa

Com o objetivo de identificar a apropriação que se faz do espaço, buscou-se levantar os três principais locais de incidência dos acidentes.

² <http://www.bombeiroscascavel.com.br/registroccb/imprensa.php>

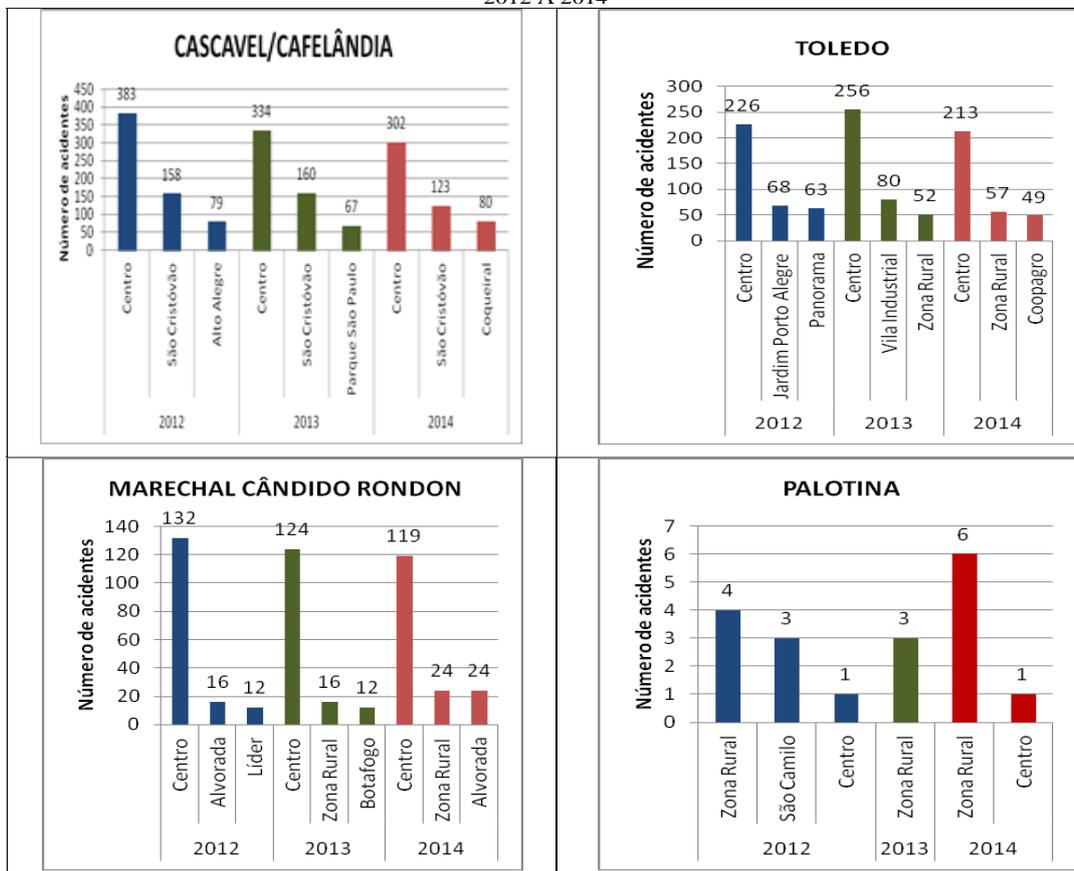
³ Apesar do recorte da pesquisa tratar da área urbana, foram consideradas na coleta de dados as máquinas agrícolas, visto que diante da realidade regional, ocasionalmente, condutores deste tipo de veículo transitam na área urbana e se envolvem em acidentes nas vias ou acessos.

⁴ A cidade de Cafelândia tem seus dados apresentados somente para a fonte da 10ª Regional de Saúde, Detran e Conatran, já para a base do 4º Grupamento de Bombeiros de Cascavel suas ocorrências estão incorporadas às da Cidade de Cascavel.



III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

GRÁFICO 1 - LOCAIS COM O MAIOR NÚMERO DE ACIDENTES DE TRÂNSITO NO PERÍODO DE 2012 A 2014



FONTE: Pesquisa de campo. Elaborado pela autora a partir do Banco de Dados do 4º Grupamento de Bombeiros de Cascavel (SYSBM-RGO).

Nas cidades de Cascavel/Cafelândia, Toledo e Marechal Cândido Rondon o local do maior número de ocorrências é a área central onde o comércio e a prestação de serviços são adensadas. Em Cascavel, o segundo local de maior incidência é o bairro São Cristóvão, localizado na direção do acesso às grandes indústrias e do maior trevo de entroncamento de acesso às importantes rodovias do Estado em direção à Curitiba e ao Norte Pioneiro.

O relatório completo extraído do Banco de Dados do 4º Grupamento de Bombeiros (SYSBM -RGO) indica considerável número de ocorrências ao longo do trecho da Rodovia 277 (na direção de Foz do Iguaçu) que margeia importantes acessos da malha urbana de Cascavel. Ocorre, neste local, intensa movimentação de pedestres, ciclistas e veículos, além de manobras confusas que constituem fatores críticos na severidade dos acidentes.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

As áreas urbanizadas junto às rodovias se caracterizam pela presença de estabelecimentos comerciais, industriais, escolas, clubes, postos de abastecimentos e de serviços que atendem tanto aos moradores locais quanto aos viajantes. Nesse sentido, a infraestrutura da rodovia é compartilhada com a da área urbana para atender a essas viagens, contribuindo para o desenvolvimento dessas atividades, consideradas geradoras de tráfego. Em alguns desses espaços das cidades ficam concentradas as prestadoras de serviços e o comércio, que as torna verdadeiras localidades centrais intra urbanas (CHRISTALLER, 1966) .

Para Christaller (1966), na dinâmica de constituição do solo urbano, os espaços onde as atividades de serviços e comercial se concentram são de vários tipos, inclusive, na grande maioria destas, o "centro" . A medida em que as questões da divisão da renda se impõem aos mais pobres, esses são deslocados para longe desses centros financeiros e comerciais.

No entanto, um aspecto que chamou atenção foi o fato de que em Toledo nos anos 2013 e 2014 ter aumentado a incidência de acidentes com vítimas na área rural, coincidindo com a ação governamental de asfaltamento dos acessos rurais, iniciada nos anos 2000 e intensificada a partir do ano de 2011. A presença de registros de acidentes na área rural reforça o fato de que o comportamento no trânsito e das pessoas se propaga para os espaços. A realidade de acidentes e mortes até a pouco relacionada aos espaços urbanos, passou a se fazer presente nas vias rurais.

Em Palotina, por exemplo, predominaram ocorrências na área rural, inclusive em São Camilo um dos distritos onde se estabelece a junção do espaço considerado urbano com a área rural. Chama-se a atenção para a necessidade de se aprofundar os estudos que tratem da indistinção entre comportamentos urbanos sendo manifestos no meio rural, indicativo de rupturas com a concepção romantizada do espaço rural.

Em Marechal Cândido Rondon se percebeu o aumento gradativo de ocorrências nas estradas rurais. Em conversa, não-oficial , com o gestor municipal, foi relatado que o local nas ocorrências rurais indica estreita relação com festividades comunitárias e o uso abusivo do álcool. Porém, trata de uma observação sem o cuidado e o rigor que a pesquisa exige, mas que, certamente sinaliza a necessidade de uma observação mais acurada a cerca dessa questão.

No conjunto das cidades pesquisadas, Cascavel e Marechal Cândido Rondon têm vias da área urbana em intersecção com rodovias e este não é um fato que possa ser ignorado. Freire (2003) se ocupou desse aspecto da mobilidade e da acessibilidade em pequena e médias cidades do Estado do Rio Grande Sul que apresentam essa característica.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

Segundo Freire (2003, p. 106), os segmentos de rodovias que possuem uma concentração populacional nas áreas adjacentes são denominadas travessias rodoviárias em áreas urbanas ou simplesmente travessias urbanas. Estas apresentam condições operacionais especiais devido à movimentação dos usuários motorizados e não motorizados, exigindo que se estabeleça nesses espaços um tratamento que promova a fluidez de tráfego de passagem e a acessibilidade às atividades urbanas. Mas sempre direcionadas em garantir à segurança aos usuários.

Nestes espaços de travessias urbanas com margens em rodovias existe uma relação conflitante entre mobilidade e acessibilidade, fator que acaba por provocar a existência de um ambiente de risco potencial à ocorrência de acidentes. Se não houver investimentos em aplicação de tecnologias da engenharia rodoviária para melhorar as condições do ambiente dos usuários, este será sempre um espaço propício ao acirramento pela disputa da mobilidade e da acessibilidade. Ademais, o uso da velocidade incompatível com as condições de uma área urbana torna-se um elemento crítico na segurança dos usuários, principalmente para pedestres. A falta de tratamento especial permite maior velocidade do tráfego de passagem, por conseguinte, aumenta a probabilidade de acidentes nas travessias urbanas. (FREIRE, 2003, p.107).

Para Freire (2003) as condições físicas de uma rodovia que atravessa pequenas e médias cidades podem se tornar aspectos de agressão e de ameaça aos usuários. As deformações e os buracos na pista, os desníveis entre pista e acostamentos, as interseções inadequadas, a sinalização horizontal e vertical precária e a ausência de baias para paradas de ônibus e táxis, entre outros, determinam o grau de dificuldade no trânsito de veículos e podem determinar a incidência de acidentes.

O montante de investimentos é fundamental para o estabelecimento de estratégias minimizadoras dos efeitos nocivos das travessias urbanas e há que se ter instituições pró-ativas que busquem ampliar as condições de segurança das vias para as pessoas, em qualquer categoria de tráfego: pedestre, condutor, garupa, carona ou ciclista. Isto se faz desenvolvendo estudos e promovendo a integração de medidas moderadoras de tráfego de forma a estabelecer critérios objetivos quanto à prevenção do uso incorreto da via pelo motorista. (FREIRE, 2003).

A realidade das cidades brasileiras de todos os portes tem indicado que as travessias urbanas têm sido pontos de grande concentração de acidentes, sendo consideradas segmentos críticos da rodovia. No contexto dessa dinâmica interacional dos espaços, da ocupação e das funções desses espaços se constata que a medida em que se constitui a ausência de

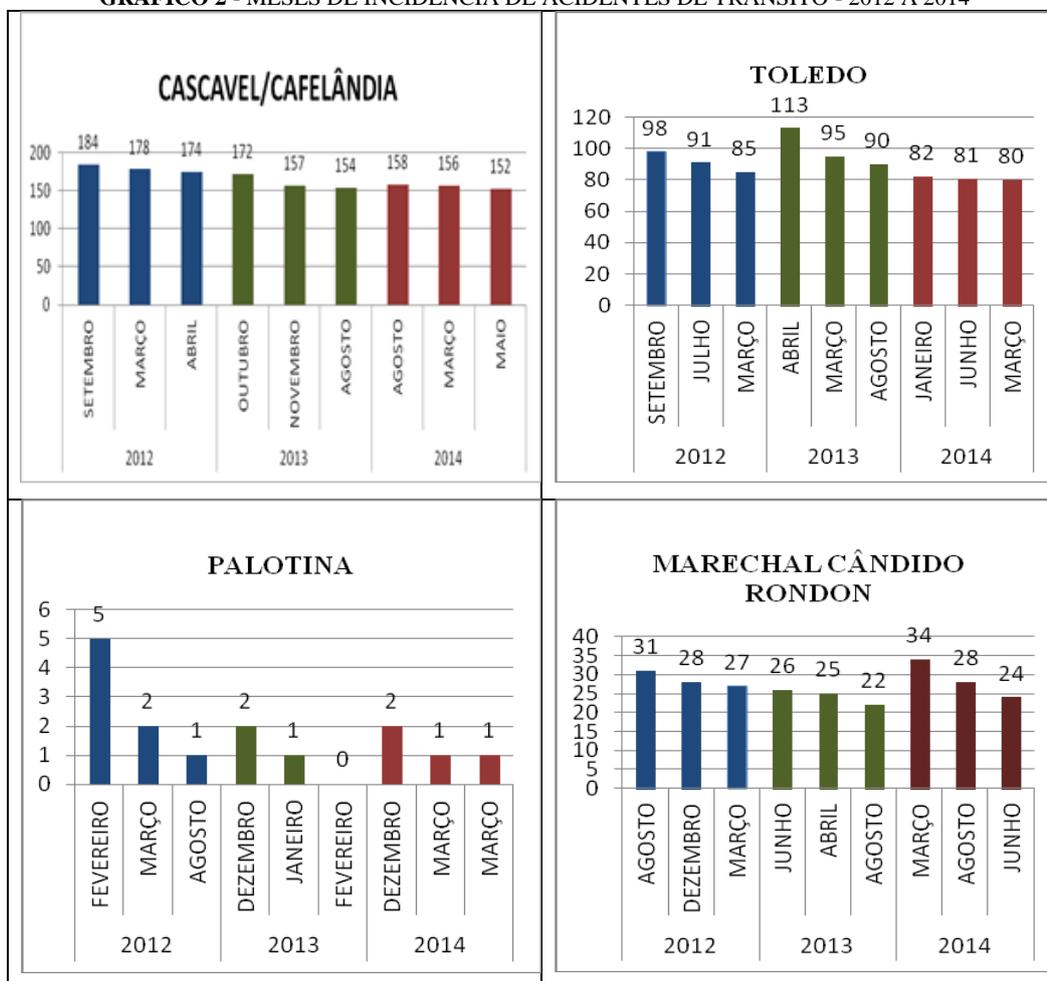


III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

planejamento urbano, bem como da fiscalização na ocupação do uso do solo nas travessias urbanas, permite-se a ruptura da acessibilidade urbana e a descaracterização da função da rodovia. Conseqüentemente, a qualidade de vida das pessoas que residem nas proximidades e o nível de serviço da rodovia tendem à gradativa deterioração de suas funções.

Para além da localização dos pontos críticos de ocorrência dos acidentes de trânsito nas cidades pesquisadas, também se buscou identificar quais os meses de maior incidência das ocorrências. Conforme demonstra o gráfico a seguir, não existe um padrão observável com relação aos meses para detectar a maior incidência dos acidentes.

GRÁFICO 2 - MESES DE INCIDÊNCIA DE ACIDENTES DE TRÂNSITO - 2012 A 2014



FONTE: Pesquisa de campo. Elaborado pela autora a partir do Banco de Dados do 4º Grupamento de Bombeiros de Cascavel (SYSBM-RGO).

Com relação aos meses de maior incidência dos acidentes verifica-se em Cascavel/Cafelândia que os meses de agosto (9,13%), março (9,02%), outubro (8,73%). Na



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

cidade de Toledo foram nos meses de março (9,56%), abril (8,71%) e outubro (8,57%). Palotina concentrou as ocorrências nos meses de fevereiro (26,3%) e dezembro (21,05%), apresentando também incidência superior no mês de março (15,78%). Marechal Cândido Rondon, meses de agosto (10,88%), março (10,48%) e abril (9,54%). Não há evidências de um padrão que relacione os meses de ocorrência com relação a fatores externos específicos, com exceção do mês de março que se caracteriza como o período em que o calendário letivo de aulas foi reestabelecido, tanto no setor público quanto privado.

Ao observar o dia da semana de maior incidência de ocorrência dos acidentes constatou-se a não existência uma constância. Há estudos que apontam a predominância dos finais de semana e os relacionam ao abuso de bebidas alcoólicas. Abreu et al. (2006) correlacionaram o nível de alcoolemia com os dias da semana e observaram que para as vítimas com alcoolemia positiva se encontram um aumento linear na positividade desses exames nos fins de semana e feriados.

Nos municípios investigados, a distribuição dos acidentes de trânsito no decorrer da semana demonstrou que, os acidentes de trânsito na cidade de Cascavel/Cafelândia, apresentam variações para cada ano observado. Registra-se a tendência para os finais de semana com acentuação, especialmente, às sextas-feiras e aos sábados. Na cidade de Toledo é possível observar que os dias da semana com o maior número de ocorrências são: sábado, quinta-feira e terça-feira. Cabe destacar que as cidades de Cascavel e Toledo possuem uma particularidade que pode estar associada às ocorrências do sábado, ambas são polos universitário com oferta de cursos de pós-graduação aos sábados, fator que aumenta o número de pessoas e de veículos na cidade, podendo interferir no número de ocorrências. Em Palotina, a segunda-feira, a quarta-feira e a sexta-feira; já, em Marechal Cândido Rondon o Domingo, a sexta-feira e a quarta-feira.

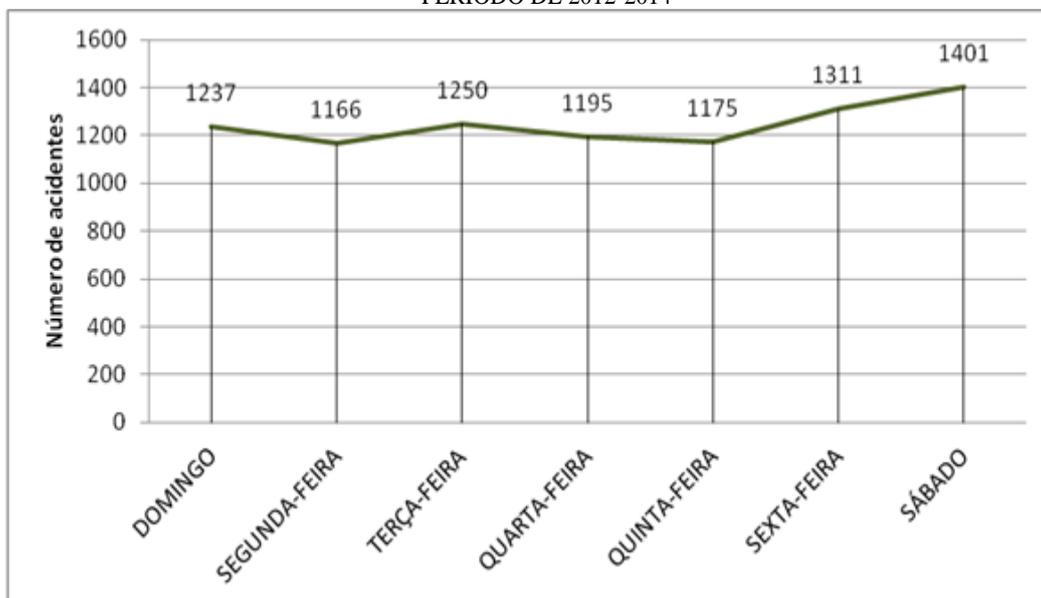
O conjunto das cidades pesquisadas não permitiu estabelecer um padrão, existe similaridades e tendências identificadas, cabendo estudo específico para a definição de prioridades de intervenção em cada um dos casos.

Nessa pesquisa, viu-se a prevalência dos finais de semana no número total das ocorrências, dado que coincide com estudos como de Mercer; Jeffery (1995) e Gazal-Carvalho et al. (2002).



III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

GRÁFICO 3 - ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMA SEGUNDO OS DIAS DA SEMANA NO PERÍODO DE 2012-2014



FONTE: Pesquisa de campo. Elaborado pela autora a partir do Banco de Dados do 4º Grupamento de Bombeiros de Cascavel(SYSBM-RGO).

Segundo Bastos, Andrade e Soares (2005) no fim de semana as pessoas praticam uma direção mais abusiva e arriscada, associada ao uso de substâncias como o álcool. Esta evidência foi captada neste estudo quando, para o conjunto dos municípios pesquisados, sobressaiu o sábado como dia de maior número de vítimas. Considerando não ser dia de trabalho ou locomoção para estudos (exceto as questões apontadas acima no que se refere às pós-graduações), pode-se relacionar as atividades de lazer.

Com relação ao horário das ocorrências, a pesquisa revelou que, nas cidades de Cascavel/Cafelândia e Toledo a maior incidência de acidentes se deu das 6h às 23h59min, o que apresenta uma estreita relação com os horários de mobilidade voltada a atender a vida escolar acadêmica e as rotinas de trabalho. Ao comparar, viu-se que em Cascavel/Cafelândia a maior concentração de acidentes se deu a partir das 18h, em Toledo as faixas de horário que polarizaram o volume das ocorrências foi compreendida entre 12h até 23h59min.

A cidade de Palotina, por sua vez, apresentou o menor número de ocorrências pela manhã, destacando-se no período das 24h às 5h59min.

Observou-se a pulverização dos horários em cada localidade. Marechal Cândido Rondon foi a única que apresentou um horário predominante nos três anos analisados, que foi das 12h às 17h59min. A questão do horário dos acidentes também foi observada por Ganne et al. (2013) que viram a elevação do número de ocorrência entre 6h e 8h da manhã, com redução



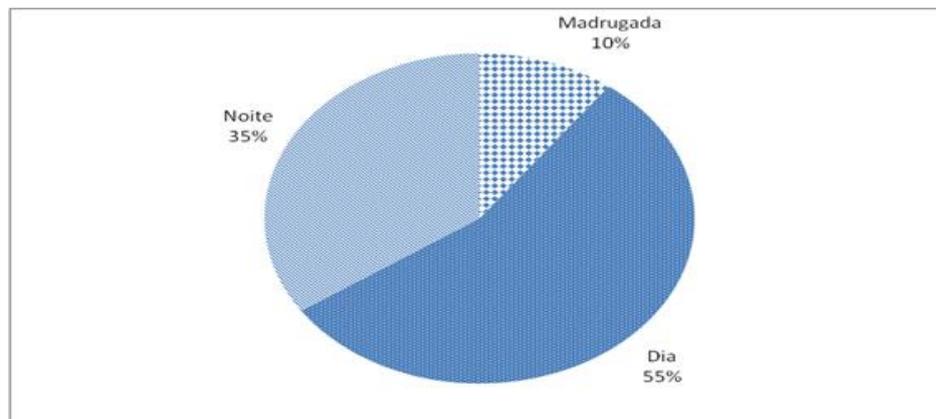
III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLITICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL

significativa no horário das 12h as 14h, reiniciando o ciclo de crescimento a partir das 17h até às 20h.

Quando observado no conjunto, os dados, das cidades pesquisadas apresentaram a seguinte tendência: o horário de maior frequência de acidentes e de vítimas coincide com o horário de maior fluxo de veículos, decorrente da saída das crianças das escolas, dos trabalhadores do serviço, início das aulas no período noturno. Foi um resultado distinto do apresentado por Prado (1998), o qual evidenciou a predominância das ocorrências noturnas para quem supôs: cansaço do condutor, as condições de sinalização das vias, fluxo de veículos e aumento do consumo do álcool e também de outras drogas.

É preciso considerar que, Cascavel e Toledo são municípios polos em atendimento de saúde, de comércio e de emprego. Além de Cascavel e Marechal Cândido Rondon serem cidades entroncamento, de acesso a importantes rodovias do Estado. Eles possuem, conjuntamente, cerca de quatorze instituições de ensino superior, fato que atrai diariamente um grande número de pessoas. Há congruência com a afirmativa de Bastos, Andrade e Soares (2005) que defendem que o horário dos acidentes está associado a volta para casa dos trabalhadores.

GRÁFICO 4 - ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMA SEGUNDO O PERÍODO DE 2012 – 2014



FONTE: Pesquisa de campo. Elaborado pela autora a partir do Banco de Dados do 4º Grupamento de Bombeiros de Cascavel (SYSBM-RGO).

A variação dos horários de ocorrência dos acidentes de trânsito, para Liberatti (2000) pode estar relacionada, além de fatores individuais de risco, às diferenças próprias de cada localidade estudada, considerando-se influências culturais e condições meteorológicas-ambientais, que permitem um melhor conhecimento da realidade local. Além de que, propiciam que as medidas voltadas para a redução dos acidentes possam ser melhor direcionadas.



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir dos princípios e diretrizes da saúde ambiental, pode-se afirmar que a discussão em torno da questão da mobilidade urbana e do trânsito não pode deixar de considerar que a delimitação do espaço intervém na produção e na organização do trabalho produtivo e consequentemente na vida social.

Locomover-se é uma prática essencial aos seres humanos e dela depende grande parte da realização das demais necessidades humanas. Ao longo da história, os progressos científicos e tecnológicos impulsionaram a busca por melhores meios de locomoção com vistas a aprimorar e aumentar a possibilidade dos fluxos de pessoas, de mercadorias e das próprias inovações que se consolidavam.

Contudo, há que se tomar em conta que o trânsito envolve a interação entre pessoas diferentes, em suas posições e papéis sociais. Por isso, nem sempre essa interação ocorre de forma harmoniosa.

O trânsito não se converte em um simples ir e vir de pessoas, veículos e mercadorias. Trata-se de um complexo processo que associa técnica a interesses humanos que variam de acordo com o papel exercido pelo cidadão dentro da dinâmica da circulação, bem como, a acessibilidade dos recursos de mobilidade que ele possui. A disputa pelo espaço e as negociações que o trânsito exige, se dão de forma ideológica e envolvem aspectos políticos e econômicos e, muitas vezes, os interesses de uma minoria são priorizados em detrimento da maioria, excluída.

Assim, progressivamente, a temática da violência urbana tem ocupado mais espaço no mundo acadêmico e nas mídias de massa. Na especificidade da violência no trânsito, expressa pelo número de acidentes, possui peculiaridades ainda pouco discutidas, como: o impacto econômico que representa para a sociedade e para o Estado, aferido em políticas de trânsito, segurança, saúde e previdência.

Sendo assim, considerar a perspectiva do ambiente na produção do viver, adoecer e do morrer exige a ampliação do campo das discussões e interpretações acerca do tema. Mediante a utilização dos conceitos de espaço e de território de Milton Santos, nos últimos anos, mudou-se o foco de atenção, que antes era centrado na doença, para os determinantes sociais das condições de saúde. A apropriação social do espaço produz territórios e territorialidades propícias à disseminação de determinadas enfermidades. Os usos e as funções que cada recorte espacial admite pode conformar perfis territoriais que revelam as condições de acesso



**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

aos serviços de saúde, exposição a fatores de risco, exclusão socioespacial, entre outros fatores deter-minantes das situações de saúde em grupos sociais.

Como exemplo disso, a presente pesquisa estudou em municípios na Região Oeste do Paraná, os principais locais, dias da semana, meses e horários das ocorrências. Os dados apontam a necessidade de intervenções de caráter multidisciplinar, visto que as causas dos acidentes são diversas. Sugerem ainda, que, urge pensar as cidades para as pessoas, de modo a promover a reorganização física do espaço ocupado pelo trânsito, com o intuito de garantir a circulação segura de condutores, pedestres e ciclistas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BASTOS, Yara Gerber Lima; ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antônio. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pre-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. Cad Saúde Publica, 2005; (3): 815-22.

BRASIL. Constituição da república Federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Impacto da violência na saúde dos brasileiros. Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde. Brasília: Ministério da Saúde, 2005.

_____. Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. Subsídios para construção da Política Nacional de Saúde Ambiental. Brasília: Ministério da Saúde, 2007.

CHRISTALLER, Walter. Central places in Southern Germany. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

FREIRE, Liz Helena Costa Varella. Análise de tratamentos adotados em travessias urbanas-Rodovias arteriais que atravessam pequenas e médias cidades no RS. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia. Mestrado Profissionalizante em Engenharia. UFRS, 2003.

GANNE, Newton et al . Estudo sobre acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, ocorridos no Município de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano 2010. Rev Pan-Amaz Saude, Ananindeua , v. 4, n. 1, p. 15-22, mar. 2013 . Disponível em <http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2176-62232013000100003&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 20 abr. 2018. <http://dx.doi.org/10.5123/S2176-62232013000100003>.

GAZAL-CARVALHO, Cynthia et al. Prevalência de alcoolemia em vítimas de causas externas admitidas em centro urbano de atenção ao trauma. Revista de Saúde Pública. São Paulo, v. 36, n.1, p. 1-13, fev. 2002.

LIBERATI, Wilson Donizeti. Comentários ao Estatuto da Criança e do Adolescente. 5ª ed. – São Paulo: Malheiros Editores, 2000.



Londrina PR, de 02 a 05 de Julho de 2019.

**III CONGRESSO INTERNACIONAL DE POLÍTICA SOCIAL E SERVIÇO SOCIAL: DESAFIOS
CONTEMPORÂNEOS
IV SEMINÁRIO NACIONAL DE TERRITÓRIO E GESTÃO DE POLÍTICAS SOCIAIS
III CONGRESSO DE DIREITO À CIDADE E JUSTIÇA AMBIENTAL**

MERCER, G.W.; JEFFERY, W.K. - Alcohol, drugs, and impairment in fatal traffic accidents in British Columbia. *Accident Analysis & Prevention* 27(3): 335-343, 1995

RIGOTTO, Raquel Maria. *Desenvolvimento, ambiente e saúde: implicações da (des) localização industrial*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2008.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

_____, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 2000.

_____, Milton. *Por uma economia política da cidade*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012.

VIANA, Nildo. Economia política da violência no trânsito. *Élisée, Rev. Geo. UEG – Porangatu*, v.2, n.1, p. 24-43, jan./jul. 2013.

WEYRAUCH, Cleia Schiavo. *Violência urbana*. *Dimensões*, vol.27, pp. 2-22, 2011.