



OBSERVATÓRIO

NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA



OBSERVATÓRIO
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

Mulheres e segurança viária

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Histórico da Revisão

Data	Versão	Descrição	Autor



MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Índice Analítico

1. INTRODUÇÃO	5
2. SUSEP	8
3. MINISTÉRIO DA SAÚDE (DATASUS)	9
3.1 Comparação com outras causas de morte	9
3.2 Comparação da mortalidade: homens x mulheres	11
4. CONCLUSÕES	16

Mulheres e segurança viária

1. INTRODUÇÃO

A relação entre gênero e envolvimento em acidentes de trânsito tem sido amplamente investigada, até mesmo pelo fato de esta variável estar geralmente disponível nos mais diversos tipos de bancos de dados de acidentes. O mesmo se aplica para análises relativas a faixa etária das vítimas envolvidas em acidentes. Devido a distribuição da população brasileira ser bastante equilibrada entre homens (49%) e mulheres (51%), preliminarmente, a simples comparação de números relativos a acidentalidade já poderia expressar as diferenças no tocante ao risco de acidentes de trânsito. Entretanto, ainda que considerando uma tendência cada vez maior de igualdade entre os sexos, considerando a população brasileira como um todo, homens e mulheres podem exercer diferentes tipos de atividades no dia-a-dia. O efeito mais óbvio disso é que homens e mulheres estão expostos ao risco de acidente de trânsito (e também de ferirem-se em um) de maneiras distintas, seja pela quantidade de exposição (dada por exemplo, pela distância viajada) ou pelas características dessa exposição. Dentro da temática do “mês das mulheres”, o presente documento tem por objetivo fornecer algumas evidências estatísticas sobre mulheres e segurança viária.

Obviamente, as comparações entre o risco associado a homens e mulheres devem levar em consideração os diferentes níveis de exposição desses usuários. Estudos comparativos internacionais¹ baseados em Elvik et. al (2009)² considerando gênero e a idade mostram que a taxa de envolvimento em acidentes com vítimas³ em relação à faixa etária para ambos os sexos apresenta um formato de U, de modo que tem-se um maior risco para usuários nas faixas etárias mais jovens, um menor risco para condutores entre 40 e 60 anos, e após os 60 anos em média, o risco de acidente voltaria a subir (porém seria ainda substancialmente menor que o risco para as faixas etárias mais jovens).

O gráfico mostra claramente a já conhecida afirmação de que o grupo associado a um maior risco de acidente no trânsito seria homens com menos de 20 anos, ou seja, condutores inexperientes, entre outras características; de modo que o risco diminuiria com o aumento da idade até certo ponto de inflexão. Tais pesquisas utilizaram a quantidade de quilômetros percorridos pelos diferentes tipos de condutores como parâmetro do nível de exposição, o que é bastante adequado para este tipo de comparação.

¹ Estudos provenientes dos Estados Unidos, Austrália, Holanda, Dinamarca, Noruega e Suécia.

² Literatura consagrada na área de segurança viária: *The handbook of road safety measures*

³ Acidentes de condutores de automóveis.

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

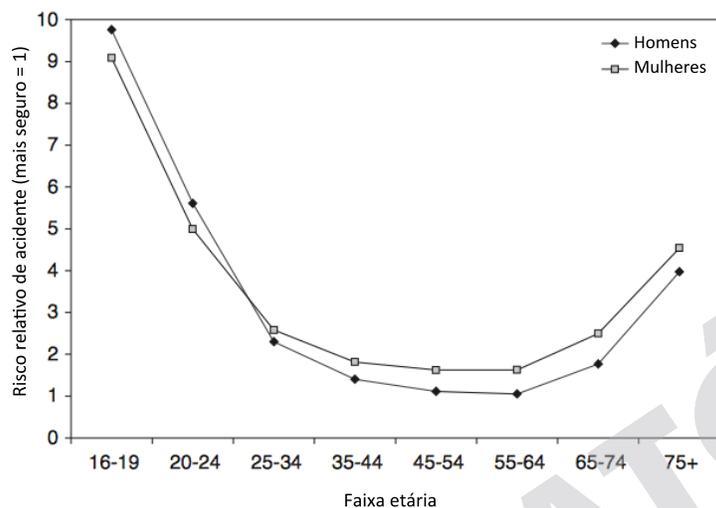


Figura 1. Taxas relativas de envolvimento em acidentes segundo gênero e faixa etária. Adaptado de Elvik et. al (2009) – Grupo mais seguro = 1

É importante mencionar que as taxas de envolvimento em acidentes com vítimas e sem vítimas podem variar consideravelmente. Para fins estatísticos, é mais usual considerar um universo de acidentes com vítimas, pois as chances desses eventos serem registrados é maior, aumentando assim a semelhança com a realidade e a confiabilidade sobre as conclusões. É necessário pontuar, no entanto, sobre a possibilidade, por exemplo, de encontrar-se diferentes conclusões quando da análise apenas de acidentes sem vítimas, em uma certa associação com a ideia de que as mulheres se envolveriam proporcionalmente em mais acidentes, porém estes seriam de menor severidade, consistindo em pequenas colisões com outros veículos ou com objetos fixos em manobras sob baixa velocidade.

Os distintos padrões na acidentalidade entre homens e mulheres podem ser influenciados por uma série de características, as quais incluem:

- Nível de exposição ao risco – aspecto fundamental em qualquer comparação de risco, dado pela quilometragem percorrida, seja como ocupante de veículo ou como usuário não motorizado (pedestre ou ciclista);
- Faixa etária – conforme já abordado na Figura 1;
- Nível de agressividade – capaz de afetar as taxas de envolvimento em acidentes, influenciando em aspectos como velocidade, por exemplo;
- Nível de aceitação do risco – caso homens sejam mais propensos a aceitarem maiores níveis de risco, isso pode fazer com que os mesmos se envolvam em mais acidentes e de maior severidade;
- Ambiente de exposição – caso os homens trafeguem proporcionalmente maiores distâncias em ambiente de rodovia, por exemplo, e as mulheres realizem viagens mais curtas no meio urbano, isso pode afetar significativamente os padrões de acidentalidade entre ambos os sexos;
- Percepção do ambiente – homens e mulheres podem perceber o ambiente a sua volta de maneiras diferentes;
- Propósito da viagem – viagens com diferentes propósitos, como por exemplo, viagens casa-

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

trabalho-casa, ir ao mercado, buscar o filho na escola, etc., provavelmente representam diferentes características de exposição ao risco (em diferentes dias, horários, níveis de congestionamento, etc.).

Isso sugere que pode não ser suficiente e tampouco conclusiva a simples comparação de taxas ou frequências de acidentes entre homens e mulheres com o objetivo de identificar qual gênero apresenta maior risco no trânsito. Isso é principalmente válido em cenários com pouca disponibilidade de informações que possibilitem adotar os níveis de desagregação desejáveis nas análises e utilizar uma medida adequada de exposição, como é o caso do Brasil.

Dentro das limitações de cada base de dados, o presente documento traz análises comparativas sobre o risco de acidente/morte no trânsito entre homens e mulheres utilizando como fonte de informações o DATASUS, do Ministério da Saúde, e a SUSEP – Superintendência de Seguros Privados.

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

2. SUSEP

Com base nos dados da SUSEP, abrangendo as indenizações pagas por colisão entre 2007 e 2013, na Figura 2 estão relacionados os valores da taxa de envolvimento em colisões de acordo com a faixa etária e o gênero. Para faixas etárias mais jovens, as mulheres apresentam uma menor taxa de envolvimento em colisões. Para faixas etárias mais elevadas, a partir de 46 anos, no entanto, as mulheres apresentam maiores taxas de envolvimento em colisões, em uma certa semelhança com os valores internacionais mostrados na Figura 1.

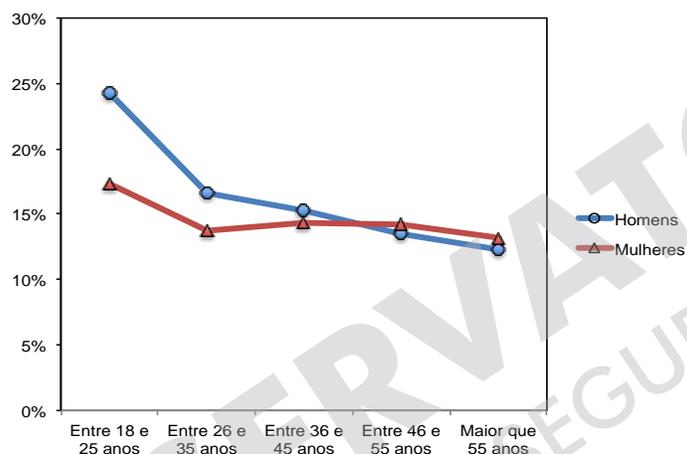


Figura 2. Taxas de envolvimento em colisões segundo gênero e faixa etária - dados SUSEP

Como um indicativo da menor severidade (e portanto menor custo decorrente) das colisões de condutores do sexo feminino, resultado de um provável comportamento menos agressivo, uma análise desagregada do valor das indenizações por colisão a homens e mulheres indica que as indenizações a segurados do sexo masculino foram em média 28% maiores que os valores pagos à seguradas do sexo feminino (ver Tabela 1). Ainda levando em consideração o fato de que a importância segurada média entre o sexo masculino é em torno de 7% maior que a do sexo feminino, ainda assim os homens apresentam valores de indenizações proporcionalmente maiores: em torno de 17%.

Tabela 1. Evolução do valor médio das indenizações por colisão no período 2007-2013⁴

Ano	Geral	Masculino	Feminino	<u>Indenização homem</u> <u>Indenização mulher</u>
2007	R\$5.432,94	R\$5.947,57	R\$4.574,20	1,30
2008	R\$5.366,84	R\$6.164,37	R\$4.617,07	1,34
2009	R\$5.489,24	R\$6.128,64	R\$4.722,51	1,30
2010	R\$5.517,73	R\$6.180,08	R\$4.874,66	1,27
2011	R\$5.598,60	R\$6.694,74	R\$5.257,53	1,27
2012	R\$6.050,84	R\$7.034,34	R\$5.713,26	1,23
2013	R\$6.454,23	R\$7.061,49	R\$5.593,45	1,26
Média	R\$6.425,25	R\$6.526,03	R\$5.116,34	1,28

⁴ Dados relativos à cobertura de casco.

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

3. MINISTÉRIO DA SAÚDE (DATASUS)

Por meio dos dados de mortalidade do Ministério da Saúde, é possível comparar os acidentes de trânsito com as demais causas de morte no Brasil, assim como esboçar algumas comparações sobre a mortalidade no trânsito em diferentes modos de transporte.

3.1 Comparação com outras causas de morte

Para o ano de 2012, tem-se que:

- Os acidentes de trânsito são a **quinta** maior causa de morte entre os homens, com **32.412 mortes**, correspondente a uma taxa de **38 mortes/100 mil habitantes** (atrás apenas de neoplasias malignas, doenças isquêmicas do coração, agressões e doenças cerebrovasculares);
- Os acidentes de trânsito são a **décima** maior causa de morte entre as mulheres, com **8.134 mortes**, correspondente a uma taxa de **8 mortes/100 mil habitantes** (atrás de neoplasias malignas, doenças cerebrovasculares, doenças isquêmicas do coração, diabetes *mellitus*, gripe/pneumonia, entre outras).

É interessante observar através do resgate dos dados de 2007, na evolução entre 2007 e 2012, tem-se que:

- A colocação do acidente de trânsito entre as maiores causas de morte para os homens manteve-se estável;
- A colocação do acidente de trânsito entre as maiores causas de morte para as mulheres caiu de oitava para décima posição no ranking em 2012.

Concentrando-se nas mortes de mulheres em acidentes de trânsito comparativamente entre 2007 e 2012, uma análise sob a perspectiva estadual mostra o retrato desagregado desse comparativo para o restante do país. As Tabelas 2 a 6 mostram a posição no ranking em que os acidentes de trânsito se situam entre as causas de mortes de mulheres, assim como a taxa de mortes/100 mil habitantes correspondente. Ainda, por meio da comparação entre a posição no ranking em 2007 e 2012, tem-se a tendência no período quando ao risco de morte no trânsito em relação às demais causas de morte.

Tabela 2. Posição das mortes no trânsito no ranking de causas-morte de mulheres e correspondente taxa de mortes/100 mil habitantes no período para os estados da Região Norte

Região Norte	2007		2012		Tendência do risco entre 2007 e 2012*
	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	
AC	10 ^a	5,15	8 ^a	10,06	Aumento
AP	9 ^a	5,66	8 ^a	7,45	Aumento
AM	9 ^a	5,10	10 ^a	4,65	Redução
PA	10 ^a	4,94	8 ^a	7,56	Aumento
RO	6 ^a	7,96	7 ^a	15,63	Redução
RR	5 ^a	12,13	7 ^a	9,09	Redução
TO	7 ^a	12,08	7 ^a	15,04	Estável

* Risco em relação a outras causas de morte de mulheres

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Tabela 3. Posição das mortes no trânsito no ranking de causas-morte de mulheres e correspondente taxa de mortes/100 mil habitantes no período para os estados da Região Nordeste

Região Nordeste	2007		2012		Tendência do risco entre 2007 e 2012*
	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	
AL	9 ^a	7,79	10 ^a	7,97	Redução
BA	12 ^a	4,85	10 ^a	6,36	Aumento
CE	10 ^a	6,14	9 ^a	8,09	Aumento
MA	8 ^a	5,87	7 ^a	8,33	Aumento
PB	13 ^a	6,30	14 ^a	6,76	Redução
PE	15 ^a	5,15	11 ^a	7,68	Aumento
PI	10 ^a	6,96	7 ^a	11,23	Aumento
RN	11 ^a	4,45	12 ^a	4,91	Redução
SE	12 ^a	6,27	9 ^a	7,56	Aumento

* Risco em relação a outras causas de morte de mulheres

Tabela 4. Posição das mortes no trânsito no ranking de causas-morte de mulheres e correspondente taxa de mortes/100 mil habitantes no período para os estados da Região Centro-Oeste

Região Centro-Oeste	2007		2012		Tendência do risco entre 2007 e 2012*
	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	
DF	8 ^a	9,99	8 ^a	7,74	Estável
GO	9 ^a	9,09	8 ^a	13,46	Aumento
MT	8 ^a	10,94	8 ^a	13,25	Estável
MS	8 ^a	11,04	8 ^a	11,61	Estável

* Risco em relação a outras causas de morte de mulheres

Tabela 5. Posição das mortes no trânsito no ranking de causas-morte de mulheres e correspondente taxa de mortes/100 mil habitantes no período para os estados da Região Sudeste

Região Sudeste	2007		2012		Tendência do risco entre 2007 e 2012*
	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	
ES	9 ^a	9,55	9 ^a	11,68	Estável
MG	9 ^a	6,89	10 ^a	8,15	Redução
RJ	12 ^a	7,04	16 ^a	7,06	Redução
SP	11 ^a	6,07	14 ^a	6,13	Redução

* Risco em relação a outras causas de morte de mulheres

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Tabela 6. Posição das mortes no trânsito no ranking de causas-morte de mulheres e correspondente taxa de mortes/100 mil habitantes no período para os estados da Região Sul

Região Sul	2007		2012		Tendência do risco entre 2007 e 2012*
	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	Ranking	Taxa (mortes/100mil hab)	
PR	8 ^a	11,11	9 ^a	13,04	Redução
RS	10 ^a	6,40	11 ^a	8,34	Redução
SC	8 ^a	11,60	8 ^a	12,37	Estável

* Risco em relação a outras causas de morte de mulheres

Os estados que apresentam o acidente de trânsito entre as maiores causas de morte de mulheres são RO, RR, TO, MA e PI, de modo que o acidente de trânsito figura como a sétima maior causa de morte de mulheres nestes estados (assumindo-se os dados de 2012 como referência). Em contraste, há aqueles estados que apresentam o acidente de trânsito como causa de morte e mulheres em posições mais distantes no ranking; é o caso de RJ (16^a causa), SP (14^a causa) e PB (14^a causa).

Entre estados que apresentaram aumento do risco de morte de mulheres no trânsito (dado, neste caso, pela posição no ranking de causas-morte) entre 2007 e 2012, todos estão situados nas regiões Norte (AC, AP e PA) e Nordeste (BA, CE, MA, PE, PI e SE), com exceção de GO, localizado na Região Centro-Oeste. A utilização deste parâmetro (posição no ranking) tem por objetivo reduzir a influência do crescimento da taxa de motorização nos estados (apesar de não eliminá-la por completo), pois em tese naqueles locais em que a frota de veículos teve um aumento proporcional maior, há uma tendência de elevação das taxas de mortes por habitantes.

Por outro lado, aqueles estados nos quais os acidentes de trânsito caíram posições entre as causas de morte de mulheres estão predominantemente localizados nas regiões Sul (PR e RS) e Sudeste (MG, RJ e SP), ainda que alguns estados das regiões Norte (AM, RO e RR) e Nordeste (AL, PB e RN) também tenham alcançado reduções.

3.2 Comparação da mortalidade: homens x mulheres

Os dados sobre óbitos em razão de acidente de trânsito do Ministério da Saúde permitem a comparação da mortalidade entre homens e mulheres nos diferentes estados brasileiros ao longo dos anos. No entanto, por mais que se componham taxas relativizando o número de mortes de homens e mulheres por suas respectivas populações, pouco se sabe sobre o quanto e como cada uma dessas populações (de homens e de mulheres) está exposta ao risco de acidente de trânsito, conforme já mencionado na introdução deste documento. Apesar de pesquisas internacionais apontarem que os homens se expõem mais que as mulheres, no Brasil, por mais que esta afirmação pareça razoável, sua verificação e quantificação ainda dependem de informações indisponíveis.

Uma alternativa para lidar com este dilema é a utilização razão de chances (do inglês, *odds ratio*), uma metodologia amplamente aplicada em estudos epidemiológicos, cuja tradução e adaptação para este estudo de segurança viária pode ser dada pela razão entre a frequência de mortes de indivíduos expostos a determinado modo de transporte (a pé, bicicleta, motocicleta, automóvel,

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

caminhão ou ônibus) e a frequência de mortes de indivíduos não expostos ao modo de transporte alvo da investigação em um grupo denominado “caso” e em outro grupo denominado “controle”; por exemplo:

- Consideremos que o grupo “caso”, alvo da investigação, sejam as mulheres, e o grupo “controle” sejam os homens;
- O modo de transporte sob análise seja o modo a pé;
- A frequência de mortes de mulheres pedestres é igual a **A**;
- A frequência de mortes de mulheres de todos os demais modos que não a pé é igual a **B**;
- A frequência de mortes de homens pedestres é igual a **C**;
- A frequência de mortes de homens ocupantes de todos os demais modos que não a pé é igual a **D**;
- A razão de chances é igual a $(A/B)/(C/D)$;
- Se a razão de chances for menor que 1, significa que o grupo “caso” apresenta um maior risco associado ao modo de transporte analisado que o grupo “controle”;
- Se a razão de chances for maior que 1, significa que o grupo “caso” apresenta um menor risco associado ao modo de transporte analisado que o grupo “controle”;
- Se a razão de chances for igual a 1, significa que não há diferenças no risco associado ao modo de transporte analisado nos grupos “caso” e “controle”.

Por meio de pacotes estatísticos, o cálculo de intervalos de confiança para um nível de significância adotado, por exemplo, de 5% (o que na prática manifesta a probabilidade de erro associada à análise) é facilitado.

Esta metodologia aplica-se para avaliar os níveis de risco associados às mulheres nos diferentes modos de transporte em relação aos homens. No entanto, como nos dados do Ministério da Saúde não há a distinção entre condutores e passageiros, tal comparação fica prejudicada, visto que grande parte das mortes de ocupantes de um determinado veículo podem corresponder aos passageiros, o que dificulta a associação com algum tipo de comportamento mais ou menos defensivo ou agressivo por parte dos condutores.

Por este motivo, o único modo de transporte que será avaliado por meio desta metodologia é o modo a pé, de acordo com o exemplo citado na relação de itens anteriores. As Tabelas 7 a 11 apresentam os valores da razão de chances, em ordem decrescente, para mortes de “pedestres x não pedestres” do sexo feminino e masculino para os estados brasileiros baseado em dados do ano de 2012.

Tabela 7. Razão de chances para mortes de pedestres mulheres em relação a pedestres homens – Região Norte (2012)

Região Norte	Mortes de mulheres		Mortes de homens		Razão de chances	Intervalo de confiança (95%)
	Pedestres	Não pedestres	Pedestres	Não pedestres		
AC	12	8	12	58	7,25	2.4391 - 21.5497
AP	4	2	5	11	4,40*	0.5957 - 32.5017
RR	5	15	8	103	4,29	1.2398 - 14.8562
AM	42	30	117	165	1,97	1.1679 - 3.3376
PA	147	116	436	622	1,81	1.3767 - 2.3741
TO	13	73	43	301	1,25*	0.6372 - 2.4385
RO	10	61	40	268	1,10*	0.5206 - 2.3175

* Valor estatisticamente não significativos

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Tabela 8. Razão de chances para mortes de pedestres mulheres em relação a pedestres homens – Região Nordeste (2012)

Região Nordeste	Mortes de mulheres		Mortes de homens		Razão de chances	Intervalo de confiança (95%)
	Pedestres	Não pedestres	Pedestres	Não pedestres		
PI	45	117	106	807	2,93	1.9648 - 4.364
AL	30	21	83	132	2,27	1.2202 - 4.2301
RN	15	46	55	362	2,15	1.1225 - 4.1036
PE	106	203	296	1161	2,05	1.5677 - 2.6757
CE	96	145	348	1068	2,03	1.5282 - 2.7015
SE	18	64	69	487	1,99	1.1108 - 3.5473
PB	21	58	84	457	1,97	1.1357 - 3.4167
MA	67	154	191	861	1,96	1.4144 - 2.7195
BA	102	243	382	1491	1,64	1.2669 - 2.1187

Tabela 9. Razão de chances para mortes de pedestres mulheres em relação a pedestres homens – Região Centro-Oeste (2012)

Região Centro-Oeste	Mortes de mulheres		Mortes de homens		Razão de chances	Intervalo de confiança (95%)
	Pedestres	Não pedestres	Pedestres	Não pedestres		
DF	43	63	110	324	2,01	1.2897 - 3.1339
MS	25	109	65	540	1,91	1.1498 - 3.1576
GO	78	197	212	903	1,69	1.247 - 2.2808
MT	26	130	97	683	1,41*	0.8786 - 2.2571

* Valor estatisticamente não significativos

Tabela 10. Razão de chances para mortes de pedestres mulheres em relação a pedestres homens – Região Sudeste (2012)

Região Sudeste	Mortes de mulheres		Mortes de homens		Razão de chances	Intervalo de confiança (95%)
	Pedestres	Não pedestres	Pedestres	Não pedestres		
MG	207	465	485	2326	2,13	1.7642 - 2.5837
SP	499	535	1409	2920	1,93	1.6845 - 2.218
RJ	248	202	751	933	1,53	1.2374 - 1.8801
ES	45	145	158	689	1,35*	0.9287 - 1.9721

* Valor estatisticamente não significativos

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Tabela 11. Razão de chances para mortes de pedestres mulheres em relação a pedestres homens – Região Sul (2012)

Região Sul	Mortes de mulheres		Mortes de homens		Razão de chances	Intervalo de confiança (95%)
	Pedestres	Não pedestres	Pedestres	Não pedestres		
RS	127	218	247	952	2,25	1.7318 - 2.9113
PR	181	377	478	1799	1,81	1.4736 - 2.2157
SC	89	265	220	1122	1,71	1.2942 - 2.2669

Entre os valores estatisticamente significativos, pode-se destacar:

- Todos os estados apresentaram razões de chances apontando para uma situação de maior risco associado a pedestres do sexo feminino;
- Os estados do AC e RR resultaram com as maiores razões de chances, indicativo uma situação de maior risco de pedestres do sexo feminino;
- A menor razão de chances calculada foi a do RJ, porém ainda assim apontando para a mesma direção dos demais dados.

Com o objetivo de avaliar a tendência dessa relação, os gráficos da Figura 12 expressam a evolução das razões de chances entre os anos de 2007 e 2012. De uma forma geral, há consideráveis oscilações na maioria dos estados, de tal forma que é possível identificar certa tendência em apenas algumas unidades da federação, tais como:

- Tendência de aumento do risco de morte associado a pedestres mulheres no AC;
- Tendência de aumento do risco de morte associado a pedestres mulheres no PI;
- Tendência de aumento do risco de morte associado a pedestres mulheres no CE;
- Tendência de aumento do risco de morte associado a pedestres mulheres em MG;
- Tendência de redução do risco de morte associado a pedestres mulheres na PB;

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

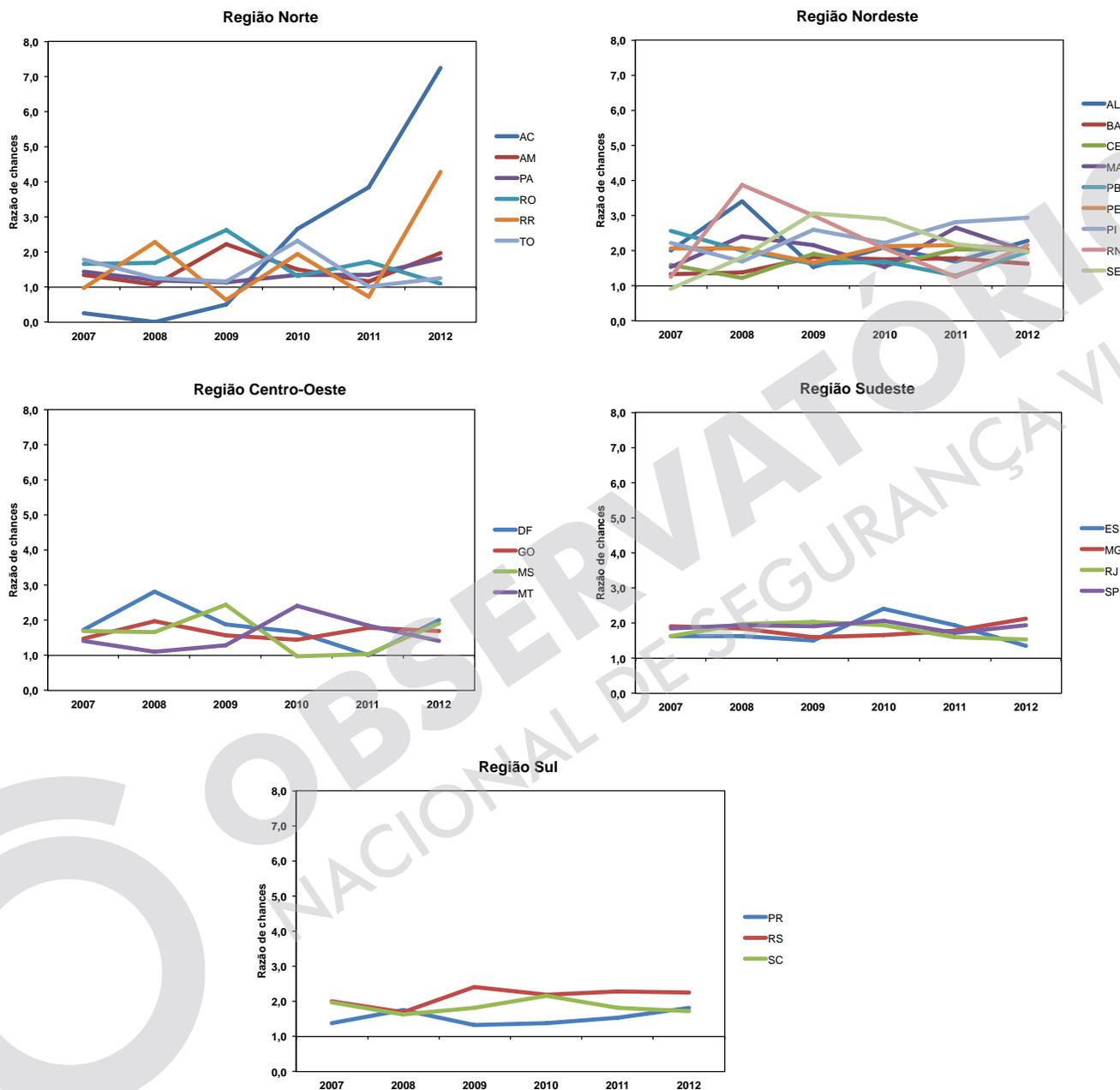


Figura 3. Evolução das razões de chances para mortes de pedestres homens e mulheres nos estados, por região, entre 2007 e 2012

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

4. CONCLUSÕES

Estudos internacionais apontam um comportamento variável de acordo com a faixa etária da relação entre o risco de envolvimento em acidente de trânsito associado a homens e mulheres: nas faixas etárias mais jovens, os homens seriam o grupo de maior risco associado; já nas faixas etárias mais elevadas, seriam as mulheres.

No Brasil, ainda que a maioria das fontes de informações sobre mortalidade discriminem homens e mulheres, a ausência de uma medida adequada da exposição de ambos os gêneros dificulta o estabelecimento de um paralelo com os dados internacionais. O cálculo de taxas de mortes em acidentes de trânsito por 100 mil habitantes para homens e mulheres por si só não traduz adequadamente os diferentes níveis de risco suportados por estes usuários. Idealmente, a informação que garantiria maior precisão neste tipo de estimativa é a quilometragem percorrida por homens e mulheres nos diferentes modos de transporte, com distinção da forma de ocupação (condutor ou passageiro) em acidentes com um único veículo.

Na avaliação de tendências por meio dos dados do Ministério da Saúde, é importante ressaltar que estados apontados com tendência de crescimento do risco de morte de pedestres mulheres podem estar sujeitos a um processo de aumento da reportabilidade no decorrer do período de análise.

Considerando as demais causas de morte da população brasileira, o acidente de trânsito perdeu posições no ranking da mortalidade no país entre as mulheres (caindo de oitava maior causa em 2007, para décima em 2012). Contudo, a visão desagregada por estado permitiu a identificação de padrões em sentido contrário à média nacional, ou seja, locais onde a morte de mulheres em acidente de trânsito se tornou um problema de maiores proporções se comparada com outras causas de mortes.

Em última análise, devido ao complexo nível de interação entre os diferentes fatores determinantes ou contributivos de um acidente, além daqueles fatores que influenciam em seu grau de severidade, o adequado isolamento e identificação do efeito da variável gênero é improvável no cenário atual de disponibilidade de informações nos níveis estadual e nacional. Em termos práticos, isso significa que o fato de uma mulher possuir um comportamento mais ou menos defensivo acaba por influenciar também no nível de segurança de condutores homens, pois os mesmos podem ser passageiros de veículos conduzidos por mulheres ou mesmo ocupantes de outros veículos no caso de colisões.

MULHERES E SEGURANÇA VIÁRIA

Projeto: SOMA

Data: 1/4/2015

Responsável: Jorge Tiago Bastos

Bibliografia:

Elvik et. al, 2009. The handbook of road safety measures. Segunda edição, Emerald Group Publishing Limited: Reino Unido.

Ministério da Saúde, 2015a. Óbitos por causas externas no período 2007-2012. Sist. Informações Mortes - Datasus. URL <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10uf.def> (acesso em 08/02/2015).

Ministério da Saúde, 2015b. Censos (1980, 1991, 2000 e 2010), Contagem (1996) e projeções intercensitárias (1981 a 2012), segundo faixa etária, sexo e situação de domicílio. Informações Saúde Demográficas E Socioeconômicas - Datasus. URL <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?ibge/cnv/popuf.def> (acesso em 08/02/2015).

SUSEP, 2014. Versão 5.3 do sistema AUTOSEG – Sistema de Estatísticas de automóveis da SUSEP - Superintendência de Seguros Privados. <http://www2.susep.gov.br/menuestatistica/Autoseg/principal.aspx> (acesso em 20/01/2015)