

RURALIDADES EM MOVIMENTO: MOBILIDADE, TERRITÓRIO E ACIDENTES DE TRÂNSITO NO VALE DO SÃO FRANCISCO

Emanuela Oliveira Spínola¹; Anna Christina Freire Barbosa²; Gabrielle Cordeiro Santana³; Felipe Rodrigues Bomfim⁴

1. Assistente Social, Chefe da Unidade de Gestão da Inovação Tecnológica em Saúde, HU-UNIVASF, Doutoranda, Programa de Pós-Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT UNEB). E-mail: 012310063@uneb.br
2. Professora Dra. do Departamento de Direito, Campus III, Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Programa de Pós-Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT UNEB). E-mail: acvideoaulas@gmail.com
3. Discente de Engenharia da Computação, Campus Juazeiro-Ba, Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF), Bolsista do Programa de Iniciação Tecnológica (PIT) no HU-UNIVASF/HU Brasil. E-mail: gabrielle.santana@discente.univasf.edu.br
4. Professor PhD do Programa de Pós-Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT UNEB), Campus III, Universidade do Estado da Bahia (UNEB), E-mail: fbomfim@uneb.br

Resumo

Os acidentes de trânsito terrestre (ATT) constituem importante problema de saúde pública, com impactos significativos na morbimortalidade, especialmente entre populações em idade produtiva. No semiárido nordestino, marcado pela intensificação das relações campo-cidade, esses eventos assumem expressões territoriais específicas ainda pouco exploradas. Este estudo objetiva analisar a relação entre mobilidade, ATT e desenvolvimento territorial entre trabalhadores do campo atendidos no Hospital de Ensino Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF), em Petrolina-PE. Trata-se de resultados parciais de pesquisa de Doutorado desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT), de abordagem quali-quantitativa, com coleta de dados por entrevistas semiestruturadas e questionários estruturados. Os resultados evidenciam predominância de homens jovens, baixa escolaridade, intensa mobilidade e ATT territorial. A motocicleta é principal tecnologia de mobilidade e marcador de vulnerabilidades produzidas pela precariedade da infraestrutura viária e pela ausência de políticas públicas voltadas ao trânsito rural. Conclui-se que os ATT expressam desigualdades socioespaciais e contradições do desenvolvimento territorial, evidenciando a invisibilidade institucional das ruralidades e a necessidade de políticas intersetoriais territorialmente contextualizadas.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito; Saúde rural; Determinação Social da Saúde; Fatores de risco; População rural.

RURALITIES IN MOTION: MOBILITY, TERRITORY, AND ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN THE SÃO FRANCISCO VALLEY

Abstract

Road traffic accidents (RTAs) are a major public health concern, significantly affecting morbidity and mortality, particularly among working-age populations. In Brazil's semiarid region, marked by intensified rural-urban interactions, these events assume specific territorial expressions that remain underexplored. This study analyzes the relationship between mobility, RTAs, and territorial development among rural workers treated at Dr. Washington Antônio de Barros Teaching Hospital (HU-UNIVASF), in Petrolina, Pernambuco, Brazil. The findings derive from a doctoral research project conducted within the Graduate Program in Agroecology and Territorial Development (PPGADT), employing a mixed-methods approach based on semi-structured interviews and structured questionnaires. Results indicate a predominance of young men with low educational attainment, intense mobility patterns, and frequent exposure to RTAs. Motorcycles emerge as the primary means of

transportation and a marker of vulnerability associated with precarious road infrastructure and the lack of rural traffic policies. RTAs are understood as expressions of sociospatial inequalities and contradictions of territorial development, revealing the institutional invisibility of ruralities and the need for territorially sensitive intersectoral public policies.

Keywords: Road traffic accidents; Rural health; Social determinants of health; Risk factors; Rural population.

RURALIDADES EN MOVIMIENTO: MOVILIDAD, TERRITORIO Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL VALLE DEL SÃO FRANCISCO

Resumen

Los accidentes de tránsito terrestre (ATT) constituyen un importante problema de salud pública, con impactos significativos en la morbilidad, especialmente entre las poblaciones en edad productiva. En el semiárido del nordeste brasileño, marcado por la intensificación de las relaciones campo-ciudad, estos eventos adquieren expresiones territoriales específicas aún poco exploradas. Este estudio analiza la relación entre movilidad, ATT y desarrollo territorial entre trabajadores rurales atendidos en el Hospital Universitario Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF), en Petrolina, Pernambuco, Brasil. Los resultados parciales provienen de una investigación doctoral desarrollada en el Programa de Posgrado en Agroecología y Desarrollo Territorial (PPGADT), con enfoque mixto y recolección de datos mediante entrevistas semiestructuradas y cuestionarios estructurados. Los hallazgos muestran predominio de hombres jóvenes, baja escolaridad e intensa movilidad. La motocicleta emerge como principal medio de transporte y marcador de vulnerabilidades asociadas a la precariedad de la infraestructura vial y a la ausencia de políticas públicas para el tránsito rural. Se concluye que los ATT expresan desigualdades socioespaciales y contradicciones del desarrollo territorial.

Palabras clave: Accidentes de tránsito; Salud rural; Determinantes sociales de la salud; Factores de riesgo; Población rural.

INTRODUÇÃO

As ruralidades contemporâneas no semiárido nordestino têm sido marcadas por transformações nas dinâmicas territoriais, especialmente nas formas de trabalho, circulação e organização da vida social. Longe de se restringirem às atividades agrícolas, as ruralidades expressam múltiplas relações entre o campo e a cidade, articuladas por fluxos de pessoas, mercadorias e serviços que configuram novos padrões de mobilidade territorial.

Do ponto de vista conceitual, a ruralidade pode ser compreendida como construção social e territorial. Conforme Wanderley (2000), o mundo rural constitui-se como espaço de vida, no qual se articulam trabalho, família, identidade e pertencimento. Nessa direção, autores como Veiga (2002) e Carneiro (1998) contribuem para a compreensão do rural como espaço dinâmico, heterogêneo e marcado por múltiplas ruralidades, evidenciando a diversificação das atividades e a intensificação das relações com o urbano.

Nesse sentido, a ampliação do debate sobre ruralidades exige o reconhecimento de sua complexidade e heterogeneidade. Conforme Veiga (2002), o rural não deve ser compreendido como sinônimo de atraso, mas como espaço dinâmico inserido em redes de produção,

circulação e consumo. De forma complementar, Carneiro (1998) destaca a existência de múltiplas ruralidades, marcadas pela diversificação das atividades, redefinição das identidades sociais e intensificação das relações com o urbano. Assim, as ruralidades contemporâneas configuram-se como expressões plurais que desafiam visões homogêneas do rural.

Particularmente, no semiárido nordestino, tais transformações assumem características específicas. A dispersão das comunidades rurais, associada à necessidade de acesso a serviços urbanos e à reorganização das atividades produtivas, tem ampliado os deslocamentos cotidianos dos trabalhadores rurais, fazendo da mobilidade uma dimensão central para compreender as condições de vida no campo.

É importante salientar que as supracitadas transformações das relações entre campo e cidade evidenciam múltiplas territorialidades em interação, processo que Haesbaert (2004) interpreta a partir da multiterritorialidade. Nesse contexto, os trabalhadores do campo articulam práticas produtivas, deslocamentos cotidianos e inserção em redes urbanas e regionais.

Na perspectiva da geografia crítica, o território constitui categoria fundamental para a análise dessas dinâmicas, sendo compreendido como “território usado”, expressão das relações sociais, econômicas e políticas que nele se materializam, atravessado por desigualdades estruturais. Nessa mesma direção, a noção de multiterritorialidade evidencia a coexistência e sobreposição de diferentes territorialidades, particularmente nas relações entre campo e cidade, nas quais os trabalhadores rurais articulam práticas produtivas, circulação e inserção em redes urbanas e regionais.

Sendo assim, a mobilidade, portanto, não se reduz ao deslocamento físico, mas constitui prática social que expressa relações de poder, desigualdade e acesso diferenciado a recursos. No meio rural, essas condições permanecem frequentemente invisibilizadas em um debate público ainda centrado no urbano, contribuindo para a naturalização de precariedades infraestruturais e da exposição a riscos no trânsito.

Nesse cenário, emergem os ATT, que se configuram como problema de abrangência global e relevante questão de saúde pública, considerando seus impactos no bem-estar, na qualidade de vida e nos sistemas de seguridade social. Trata-se de fenômeno multifatorial, relacionado a aspectos, como: urbanização, fiscalização, educação, comportamento, cultura e condução segura, mas, de forma estruturante, às políticas de saúde e aos modelos de desenvolvimento adotados nos territórios, que influenciam diretamente a produção e distribuição dos riscos.

O Guia Vida no Trânsito (MS, 2017) aponta os ATT entre as principais causas externas de internações hospitalares, destacando sua elevada incidência entre jovens e adultos jovens, especialmente do sexo masculino e em contextos de maior vulnerabilidade socioeconômica. No Brasil, as desigualdades regionais conferem especificidades à ocorrência desses eventos, particularmente em áreas rurais, onde as condições de mobilidade, infraestrutura e acesso às políticas públicas diferem significativamente dos centros urbanos.

Na região do Vale do São Francisco, importante polo de fruticultura irrigada do

Nordeste brasileiro, com centralidade exercida por Petrolina (PE) e Juazeiro (BA), as dinâmicas territoriais articulam-se às transformações do desenvolvimento regional, marcadas pela expansão da fruticultura irrigada, pela implantação de empreendimentos energéticos e pela intensificação dos fluxos de circulação do capitalismo. Tais processos reconfiguram o espaço regional e ampliam a exposição dos trabalhadores rurais a situações de risco no trânsito, evidenciando contradições entre desenvolvimento econômico e desigualdades socioespaciais.

A partir da experiência profissional da autora no Sistema Único de Saúde (SUS), especialmente no Hospital Universitário Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF), observam-se tendências que reforçam a relevância da temática, como o aumento significativo de atendimentos a vítimas de ATT oriundas da Macrorregião Interestadual de Saúde Pernambuco-Bahia (MisPEBA), a elevada taxa de ocupação hospitalar e os impactos na organização dos serviços de saúde. Soma-se a isso a ocorrência crescente entre indivíduos jovens, a insuficiência de ações educativas no contexto rural, a precariedade das condições de infraestrutura e fiscalização, bem como os desdobramentos biopsicossociais e socioeconômicos para trabalhadores do campo e suas famílias.

Adicionalmente, evidencia-se uma dissonância entre a magnitude do problema e sua inserção na agenda pública, bem como a centralidade de abordagens que responsabilizam indivíduos, em detrimento da compreensão dos ATT como expressão da produção social do risco, vinculada ao modelo de desenvolvimento territorial e às condições estruturais de vida e trabalho.

A relevância do presente estudo se ancora na sua articulação com agendas globais de desenvolvimento, especialmente os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), com destaque para o ODS 3 (Saúde e Bem-Estar), que estabelece como meta a redução de mortes e lesões por ATT, além do ODS 10 (Redução das Desigualdades), ao evidenciar as iniquidades territoriais que marcam o acesso à mobilidade segura no meio rural. De forma transversal, o estudo dialoga ainda também com o ODS 11 (Cidades e Comunidades Sustentáveis), ao problematizar a segurança viária para além dos espaços urbanos.

Assim, ao articular saúde, mobilidade e desenvolvimento territorial, a pesquisa contribui para o fortalecimento de estratégias intersetoriais no âmbito do SUS, ao mesmo tempo em que evidencia a necessidade de políticas públicas territorializadas, capazes de enfrentar a produção social dos riscos no trânsito, particularmente entre trabalhadores do campo, historicamente invisibilizados nas agendas institucionais.

Diante desse contexto, o presente estudo tem como objetivo analisar a relação entre mobilidade, ATT e desenvolvimento territorial entre trabalhadores rurais vítimas de ATT atendidos no HU-UNIVASF, evidenciando como essas dinâmicas se inscrevem nas condições de vida e nas ruralidades do semiárido nordestino, particularmente, no Vale do São Francisco.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

As transformações ocorridas nas últimas décadas têm redefinido as formas de viver, trabalhar e circular nos espaços rurais brasileiros. Longe de representar um espaço homogêneo

ou residual em relação ao urbano, o rural contemporâneo caracteriza-se pela diversidade de dinâmicas econômicas, sociais e territoriais que desafiam interpretações dicotômicas entre campo e cidade. Nessa perspectiva, Wanderley (2000, p. 88) afirma que o rural constitui um “espaço de vida”, no qual se articulam trabalho, família, identidade e pertencimento territorial. Tal compreensão desloca o olhar para além da dimensão produtiva, reconhecendo o rural como categoria social e territorial complexa.

De forma complementar, Carneiro (1998) destaca que as transformações recentes têm produzido múltiplas ruralidades, marcadas pela diversificação das atividades econômicas e pela crescente interação com o urbano. Na mesma direção, Veiga (2002) argumenta que o rural não pode ser compreendido como sinônimo de atraso, mas como espaço dinâmico inserido em redes de produção, circulação e consumo. Essas interpretações contribuem para compreender o rural contemporâneo como realidade heterogênea, atravessada por diferentes formas de inserção econômica e social.

No semiárido nordestino, tais transformações assumem especificidades associadas à expansão da fruticultura irrigada, à reorganização dos sistemas produtivos e à ampliação dos fluxos territoriais. Nesse contexto, a mobilidade torna-se elemento estruturante da vida social, uma vez que trabalhadores e famílias rurais realizam deslocamentos frequentes para acessar trabalho, educação, saúde e serviços diversos. As ruralidades contemporâneas passam, portanto, a ser constituídas por relações que extrapolam os limites físicos das comunidades rurais e articulam diferentes escalas territoriais.

Assim, ao discutir as novas formas de apropriação espacial, Haesbaert (2004) propõe a noção de multiterritorialidade para explicar a coexistência e sobreposição de diferentes territórios vivenciados pelos sujeitos. Conforme o autor, “mais importante do que perder territórios é vivenciar múltiplos territórios” (HAESBAERT, 2004, p. 344). Tal concepção mostra-se particularmente relevante para compreender a realidade dos trabalhadores do campo do Vale do São Francisco, que articulam cotidianamente espaços rurais, perímetros irrigados, estradas vicinais e centros urbanos regionais.

Nesse cenário, a mobilidade ultrapassa a dimensão física do deslocamento e passa a ser compreendida como prática social. Para Cresswell (2010), os movimentos humanos refletem relações de poder e diferentes capacidades de acesso aos recursos existentes nos territórios. Assim, a mobilidade não é distribuída de forma homogênea, sendo influenciada pelas condições econômicas, sociais e infraestruturais que moldam as experiências cotidianas dos sujeitos.

É justamente nesse contexto que emergem os ATT, entendidos neste estudo para além de eventos isolados ou decorrentes exclusivamente de comportamentos individuais. A perspectiva da determinação social da saúde contribui para compreender que os processos de adoecimento e morte estão relacionados às condições concretas de vida, trabalho e reprodução social. Conforme Breilh (2013), os agravos à saúde resultam de processos sociais historicamente construídos, que produzem diferentes níveis de vulnerabilidade entre grupos populacionais.

Os ATT constituem um importante problema de saúde pública em escala global. A

literatura caracteriza os acidentes de trânsito terrestre como eventos de causa externa que envolvem veículos, pessoas, animais ou obstáculos presentes nas vias, cuja ocorrência pode ser amplamente prevenível (MAURO, 2001). Nessa perspectiva, o Ministério da Saúde (2007) os equipara às violências enquanto agravos à saúde de caráter epidêmico, destacando seus impactos sobre a morbimortalidade e a possibilidade de prevenção mediante políticas públicas adequadas.

Dados recentes da Organização Mundial da Saúde indicam que, embora tenha ocorrido uma discreta redução das mortes no trânsito, os ATT ainda são responsáveis por cerca de 1,19 milhão de óbitos anuais em todo o mundo, constituindo a principal causa de morte entre crianças e jovens de 5 a 29 anos. A Região das Américas responde por aproximadamente 12% dessas mortes, com predominância entre homens jovens e usuários vulneráveis das vias, como pedestres, ciclistas e motociclistas (WHO, 2023).

No Brasil, os dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) evidenciam a magnitude do problema. Em 2022, foram registrados 64.447 ATT nas rodovias federais, resultando em 52.948 vítimas entre mortos e feridos. A região Nordeste apresenta participação expressiva nesse cenário, concentrando elevados números de ocorrências e vítimas, com destaque para os estados da Bahia e Pernambuco (CNT, 2022). Esse quadro torna-se ainda mais preocupante quando observado em conjunto com a expansão acelerada da frota de veículos, que cresceu 51,2% entre 2012 e 2022, enquanto a malha rodoviária pavimentada aumentou apenas 2,5% no mesmo período (CNT, 2023).

Tais indicadores revelam não apenas um problema de mobilidade e segurança viária, mas também importantes assimetrias relacionadas ao modelo de desenvolvimento adotado no país e nas diferentes regiões. No Nordeste, onde se observa uma intensa expansão da circulação de pessoas e mercadorias, persistem desafios estruturais relacionados à infraestrutura viária, à fiscalização e ao planejamento territorial. Essas desigualdades tornam-se ainda mais evidentes nos espaços rurais, historicamente invisibilizados nas políticas de trânsito, onde a precariedade das estradas, a insuficiência de ações educativas e as dificuldades de acesso às políticas públicas ampliam as vulnerabilidades da população.

Essa realidade manifesta-se de forma particular na Macrorregião Interestadual de Saúde do Vale do São Francisco Pernambuco-Bahia. Dados da Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco apontam que a região ocupa a segunda posição estadual em morbimortalidade por ATT, com predominância no município de Petrolina. Paralelamente, na Bahia, observa-se crescimento contínuo das ocorrências, especialmente envolvendo motociclistas, perfil semelhante ao identificado nos cenários nacional e internacional (SES-PE, 2023; BAHIA, 2022).

Nesse contexto, a problemática dos ATT ultrapassa a dimensão individual e evidencia contradições do próprio desenvolvimento territorial. O Polo Petrolina-Juazeiro destaca-se nacionalmente pela fruticultura irrigada voltada à exportação, cuja dinâmica econômica depende da intensa circulação de trabalhadores, insumos e mercadorias. Contudo, o mesmo modelo que impulsiona o crescimento econômico também amplia fluxos, pressões sobre a infraestrutura viária e exposição da população aos riscos do trânsito.

Assim, os ATT configuram-se como expressão das desigualdades socioespaciais presentes no território, revelando que crescimento econômico, mobilidade e desenvolvimento nem sempre se traduzem em melhores condições de vida, segurança e saúde para os sujeitos que produzem e vivenciam esse espaço, atingindo principalmente homens jovens em idade produtiva. Entretanto, as abordagens predominantes permanecem fortemente urbanocêntricas, contribuindo para a invisibilidade das especificidades dos territórios rurais. Essa invisibilidade reforça aquilo que o próprio projeto de pesquisa denomina como “invisibilidade espacial do rural”, evidenciada pela reduzida presença de políticas públicas voltadas à mobilidade, educação para o trânsito e segurança viária no campo.

Assim, a articulação entre ruralidades, território, mobilidade e determinação social da saúde permite compreender os ATT como fenômeno territorialmente produzido. Mais do que eventos individuais, tais ocorrências expressam relações históricas, econômicas e políticas que estruturam as condições de vida e circulação dos trabalhadores rurais, evidenciando a necessidade de políticas públicas territorializadas e socialmente contextualizadas.

3 METODOLOGIA

Trata-se de um estudo de abordagem quali quantitativa, entendida como estratégia complementar de análise que articula dados estatísticos e interpretação da realidade social (MINAYO; SANCHES, 1993, BAPTISTA, 2012).

A escolha por esse tipo de pesquisa justifica-se pela aderência à temática e o potencial de desvelamento do objeto de estudo vinculado a uma pesquisa de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Agroecologia e Desenvolvimento Territorial (PPGADT) da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), que vislumbra investigar as relações entre saúde, trânsito e desenvolvimento territorial na MisPEBA, composta por 53 municípios entre os estados de Pernambuco (25 municípios) e Bahia (28 municípios).

A Macrorregião Interestadual de Saúde Pernambuco-Bahia (MisPEBA) constitui uma experiência pioneira de regionalização interestadual do SUS, formalizada em 2023 e estruturada por mecanismos próprios de governança e regulação assistencial. Abrangendo municípios dos estados de Pernambuco e Bahia, possui como principais referências assistenciais os municípios de Petrolina (PE) e Juazeiro (BA), articulados por instrumentos como a Central de Regulação Interestadual de Leitos (CRIL) e a Comissão de Cogestão da Região Interestadual de Saúde (CRIE) (COSEMS/BA, 2023), conforme figura 01.

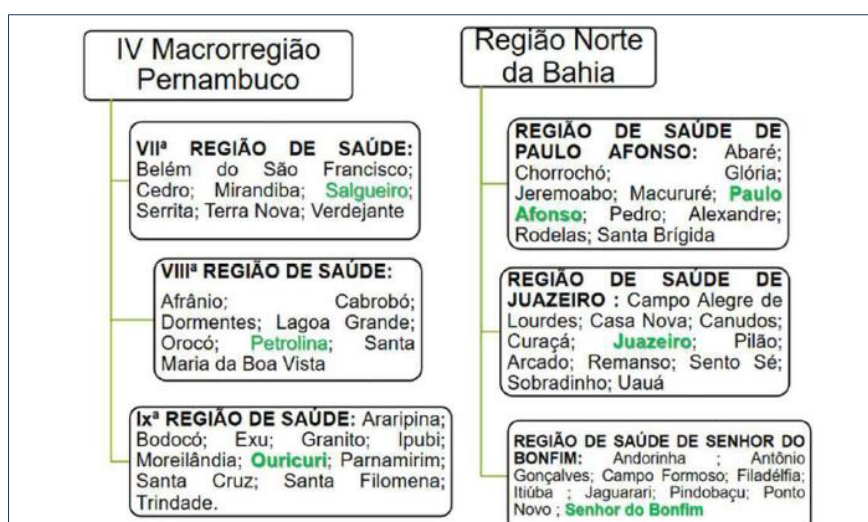
Figura 01 – Mapa da Macrorregião Interestadual de Saúde do Vale do São Francisco
Pernambuco e Bahia



Fonte: BRASIL, Ministério da Saúde, 2020, adaptado pela pesquisadora.

O estudo foi desenvolvido no Hospital Universitário Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF), em Petrolina-PE, referência regional para atendimentos de média e alta complexidade relacionados à ATT. A instituição atende seis microrregiões de saúde de Pernambuco e Bahia, abrangendo população superior a 2 milhões de habitantes (PDE HU-UNIVASF/Ebserh, 2024), conforme Figura 2.

Figura 02 – Composição da MisPEBA



Fonte: CONASEMS, 2009.

O HU-UNIVASF foi inaugurado em 2008 e, desde 2015, é administrado pela Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (Ebserh). Vinculado à Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF), constitui hospital universitário de referência regional e cenário de formação para estudantes e residentes das áreas da saúde no âmbito do Sistema Único de Saúde (SUS) (PDE HU-UNIVASF/Ebserh, 2024), conforme Figura 3.

Figura 03 – Hospital Universitário Dr. Washington Antônio de Barros (HU-UNIVASF)



Fonte: G1 Petrolina- PE, 2022.

Participaram do estudo trabalhadores do campo atendidos no HU-UNIVASF em decorrência de ATT, selecionados por conveniência, considerando critérios como vínculo com atividades rurais, ocorrência de ATT relacionado à mobilidade territorial rural, com idade igual ou superior a 18 anos, de ambos os sexos. A amostra final foi composta por 13 trabalhadores rurais vítimas de ATT atendidos no HU-UNIVASF.

A coleta de dados foi realizada por meio de entrevistas semiestruturadas associadas à aplicação de questionário estruturado, possibilitando a obtenção de informações qualitativas e quantitativas. O instrumento contemplou variáveis: a) sociodemográficas; b) do mundo do trabalho e características dos deslocamentos; c) histórico de ATT e percepções sobre riscos e d) condições de mobilidade no território.

Os dados foram analisados de forma integrada, utilizando abordagem interpretativa para os conteúdos qualitativos e análise estatística descritiva para os dados quantitativos, buscando identificar padrões e categorias relacionadas às ruralidades territoriais, às dinâmicas de mobilidade e às condições de vulnerabilidade socioespacial no semiárido nordestino, particularmente, no Vale do São Francisco.

A escolha do objeto de estudo relaciona-se à experiência profissional da pesquisadora no Serviço Social, no âmbito do SUS, com vítimas de ATT, o que possibilitou identificar lacunas na atenção à população rural, especialmente diante da contradição entre sua relevância produtiva e sua limitada visibilidade nas políticas públicas, acrescido da curva crescente do quantitativo, da gravidade dos casos, possível subnotificação e comprovação de lacuna científica da temática mediante revisão de literatura realizada durante o percurso da pesquisa.

É importante salientar que o estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa, sob o Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) nº 82078424.3.0000.0057,

respeitando os princípios éticos da pesquisa com seres humanos.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

A amostra do estudo foi composta por 80% dos participantes elegíveis identificados a partir dos registros do prontuário eletrônico do paciente, por meio do sistema Aplicativo de Gestão para Hospitais Universitários (AGHU) do HU-UNIVASF. A identificação dos participantes ocorreu com base nos atendimentos relacionados aos ATT, sendo posteriormente realizada abordagem individual à beira leito, com o objetivo de apresentar a proposta da pesquisa, estabelecer aproximação com o paciente e verificar o interesse em participar do estudo.

Nos casos em que houve aceite, foi apresentado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), devidamente refletido com os participantes, garantindo compreensão sobre os objetivos, riscos e benefícios da pesquisa. Após anuência, o documento foi assinado em duas vias, sendo uma entregue ao participante e outra arquivada pela pesquisadora, conforme os protocolos éticos estabelecidos pelo sistema CEP/CONEP.

Os dados foram coletados no período entre os anos de 2025 e 2026, foram posteriormente sistematizados de forma integrada, articulando análise estatística descritiva e interpretação qualitativa, permitindo a construção de categorias analíticas alinhadas ao objetivo do estudo. Para fins de organização do presente resumo expandido, os resultados foram estruturados em blocos temáticos interdependentes, conforme exposição abaixo:

a) Caracterização dos participantes (variáveis sociodemográficas e econômicas)

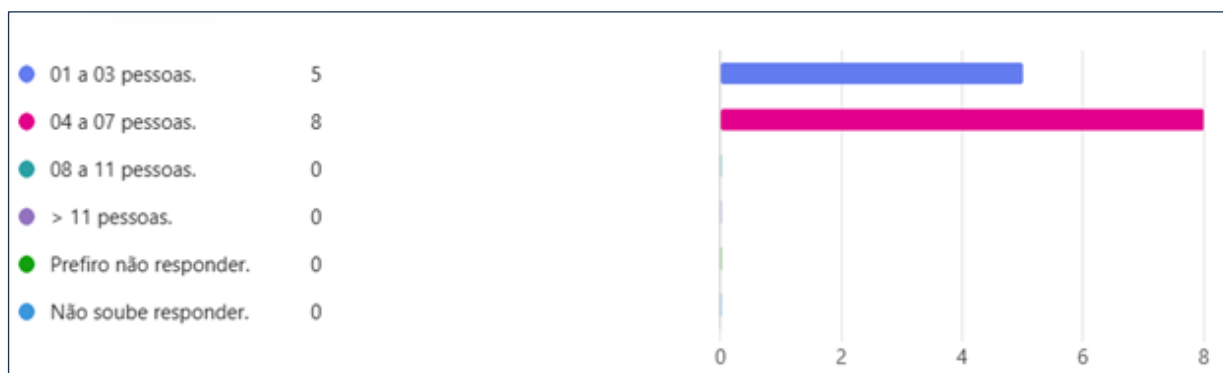
O perfil dos participantes revela predominância masculina (77%), majoritariamente provenientes do estado da Bahia (62%), em relação a Pernambuco (38%), com autoidentificação de cor/raça predominantemente parda (53%), seguida de negra (27%), e concentração etária entre 20 e 50 anos (73%). Esse perfil dialoga com dados internacionais, nacionais e regionais que indicam maior exposição de homens jovens e adultos aos agravos relacionados ao trânsito, especialmente em contextos de trabalho e mobilidade cotidiana, conforme apontam estudos da WHO (2023), do Ministério da Saúde (2017), do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2023) e VIII GERES (2022).

O perfil de escolaridade dos participantes evidencia desigualdades educacionais inscritas nas dinâmicas territoriais do semiárido, com predominância de níveis intermediários, destacando-se ensino fundamental incompleto (n=4) e ensino médio completo (n=4), não havendo participantes com ensino superior completo ou pós-graduação. Tal configuração expressa trajetórias marcadas por descontinuidades no acesso à educação, relacionadas às condições concretas de vida e trabalho no campo.

Sob a perspectiva do “território usado” (SANTOS, 2006), tais desigualdades expressam condições socioterritoriais que influenciam diretamente a exposição aos riscos. A escolaridade, nesse contexto, configura-se como determinante social da saúde, impactando o acesso à informação, a capacidade de prevenção e as práticas de mobilidade.

A composição familiar concentra-se em arranjos de 4 a 7 pessoas, associada a uma lógica de cooperação e reprodução social no território, enquanto a renda familiar situa-se majoritariamente entre 1 e 3 salários-mínimos, evidenciando condições socioeconômicas restritas, conforme gráficos 01 e 02.

Gráfico 01 – Composição familiar



Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

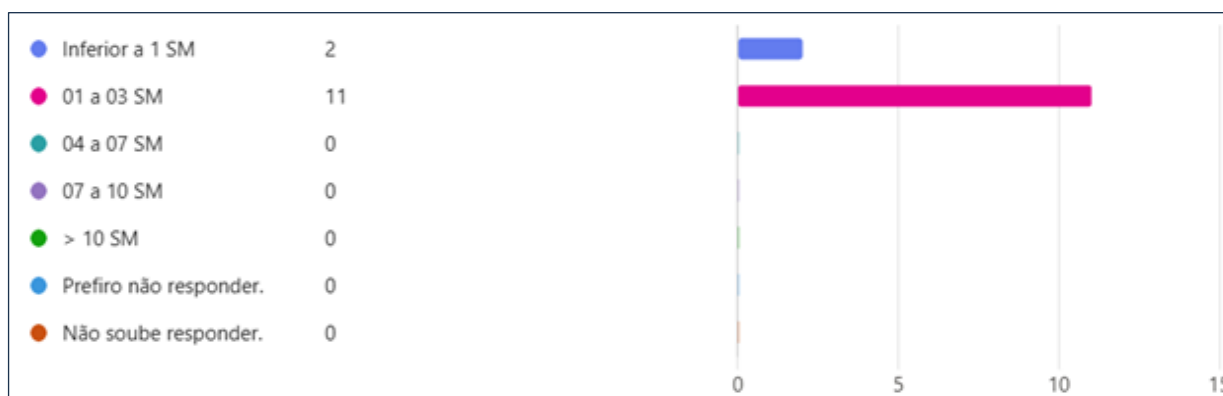


Gráfico 02 – Renda familiar

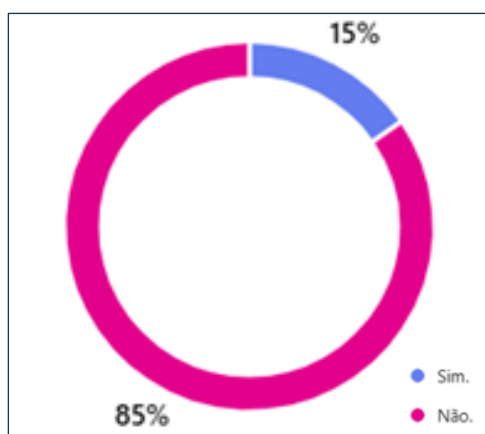
Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

Destaca-se que os dados apontam que em 67% das famílias apenas 02 pessoas compõem a renda da família. No contexto das ruralidades em movimento no Vale do São Francisco, esse conjunto de características articula-se diretamente às dinâmicas de mobilidade territorial, uma vez que a inserção laboral precária, as limitações educacionais e a baixa renda condicionam padrões de deslocamento cotidianos, frequentemente realizados em condições inseguras, ampliando a exposição a riscos e ATT, revelando como o desenvolvimento regional se materializa de forma desigual nas condições de vida, trabalho e circulação dos trabalhadores do campo.

b) Mundo do trabalho e características dos deslocamentos no rural

Os dados relativos ao vínculo de trabalho evidenciam a predominância de relações laborais marcadas pela informalidade, com 85% dos participantes sem vínculo formal e apenas 15% com registro em carteira de trabalho. No que se refere às formas de inserção produtiva, destacam-se o trabalho avulso (n=5) e a mão de obra familiar (n=4), conforme gráficos 03 e 04.

Gráfico 03 – Vínculo formal de trabalho no campo



Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

Gráfico 04 – Tipo de vínculo de trabalho



Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

Os dados relativos ao tipo de vínculo de trabalho evidenciam a expressiva presença de formas de inserção produtiva associadas à agricultura familiar, com destaque para a mão de obra familiar (n=4), além de modalidades como parceria, arrendamento e trabalho avulso. Essa configuração dialoga com a compreensão da agricultura familiar como categoria central na organização da produção rural brasileira, caracterizada pela articulação entre unidade produtiva e unidade doméstica, na qual o trabalho da família constitui elemento estruturante da reprodução social (ABRAMOVAY, 1992; SCHNEIDER, 2003).

No Brasil, a agricultura familiar responde por parcela significativa da produção de alimentos e pela ocupação da força de trabalho no campo, especialmente em contextos em que predominam pequenas propriedades e relações produtivas menos capitalizadas, conforme evidenciado pelos dados do Censo Agropecuário (IBGE, 2017; 2022).

No semiárido nordestino e, em particular, no Vale do São Francisco, essa lógica assume especificidades territoriais, sendo atravessada por condições ambientais, limitações históricas de acesso a políticas públicas e pela coexistência com modelos produtivos intensivos, como a fruticultura irrigada voltada à exportação. Nesse cenário, a agricultura familiar não apenas resiste, mas se reinventa, combinando estratégias tradicionais com inserções parciais em cadeias produtivas mais amplas (SABOURIN, 2009; WANDERLEY, 2009).

À luz do “território usado” (SANTOS, 2006), tais formas de produção revelam um espaço marcado pela sobreposição de racionalidades — entre o agronegócio e a produção familiar —, no qual os trabalhadores do campo transitam entre diferentes vínculos e atividades. Essa dinâmica reforça a centralidade da mobilidade territorial como condição de acesso ao trabalho e à renda, ao mesmo tempo em que evidencia as desigualdades estruturais que incidem sobre a agricultura familiar, especialmente no que se refere à precarização das relações de trabalho e à exposição a riscos nos deslocamentos cotidianos.

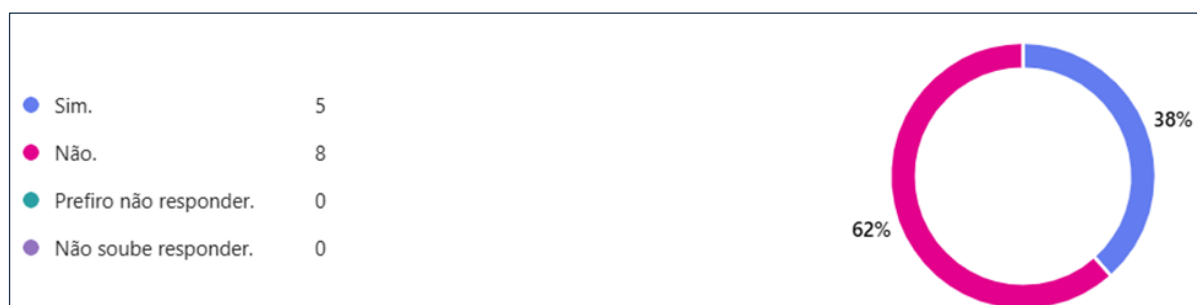
No contexto das ruralidades em movimento no Vale do São Francisco, essas formas de trabalho não se dissociam da mobilidade territorial, ao contrário, a exigem e a estruturam. A lógica produtiva do campo, marcada por sazonalidade, dispersão espacial das atividades e articulação entre diferentes territórios (rural-urbano), impõe aos trabalhadores deslocamentos frequentes e, muitas vezes, longos, como condição para a reprodução social. Assim, o trabalho, longe de ser fixo no território, torna-se itinerante, conformando práticas cotidianas de circulação que atravessam estradas rurais, perímetros irrigados e centros urbanos.

Nesse sentido, os vínculos de trabalho identificados não apenas expressam formas de inserção econômica, mas constituem elementos centrais para compreender as dinâmicas de mobilidade territorial no semiárido, evidenciando como os deslocamentos dos trabalhadores do campo são produzidos e intensificados pelas próprias condições de desenvolvimento regional, configurando-se, simultaneamente, como estratégia de sobrevivência e fator de risco.

c) Histórico de acidentes terrestres de trânsito e percepções sobre riscos

No que se refere à ocorrência prévia de ATT, observa-se que 38% dos participantes (n=5) relataram já ter se envolvido em episódios anteriores, enquanto 62% (n=8) afirmaram não possuir histórico de envolvimento. Ainda que a maioria não relate experiências prévias, a proporção de indivíduos já expostos a ATT revela uma incidência significativa quando considerada a dimensão do grupo investigado, sugerindo a presença de um contexto de risco recorrente associado às práticas de mobilidade cotidiana desses trabalhadores, de acordo com o gráfico 05.

Gráfico 05 – Ocorrência prévia de ATT

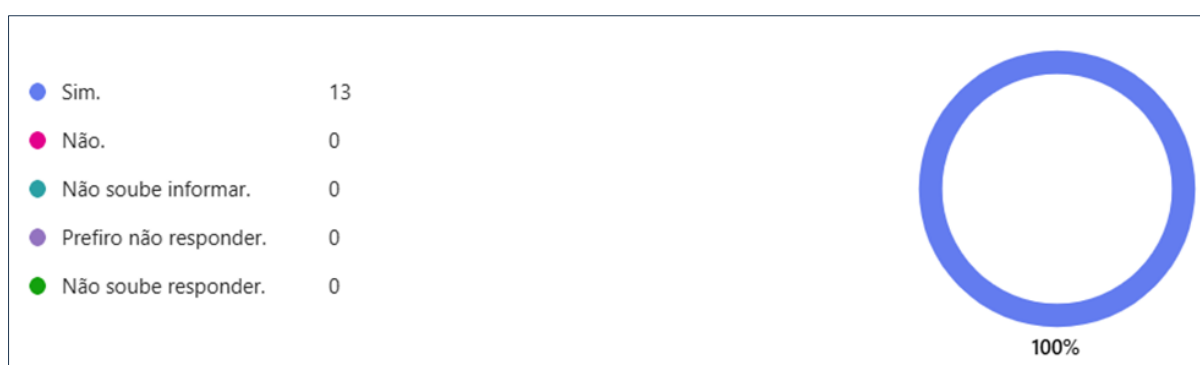


Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

Esse dado permite compreender os ATT como fenômeno socialmente produzido e territorialmente localizado, cuja ocorrência extrapola o indivíduo e se insere nas dinâmicas coletivas. A presença de ATT no âmbito familiar reforça sua capilaridade social, afetando diretamente a reprodução da vida no campo. À luz da determinação social da saúde, esses eventos refletem processos estruturais relacionados ao trabalho, às condições de mobilidade e às desigualdades socioeconômicas.

Quando analisada a ocorrência de ATT no território domiciliar, verifica-se que 100% dos participantes (n=13) afirmaram que tais eventos são frequentes em suas localidades. Esse dado evidencia que, independentemente da experiência individual, o risco de ATT está amplamente disseminado no território, configurando-se como elemento estruturante da vida cotidiana. A universalidade dessa percepção reforça a compreensão de que os ATT não se configuram como eventos isolados, mas como fenômeno socialmente produzido e territorialmente localizado, conforme gráfico 06.

Gráfico 06 – Ocorrência de ATT no território domiciliar

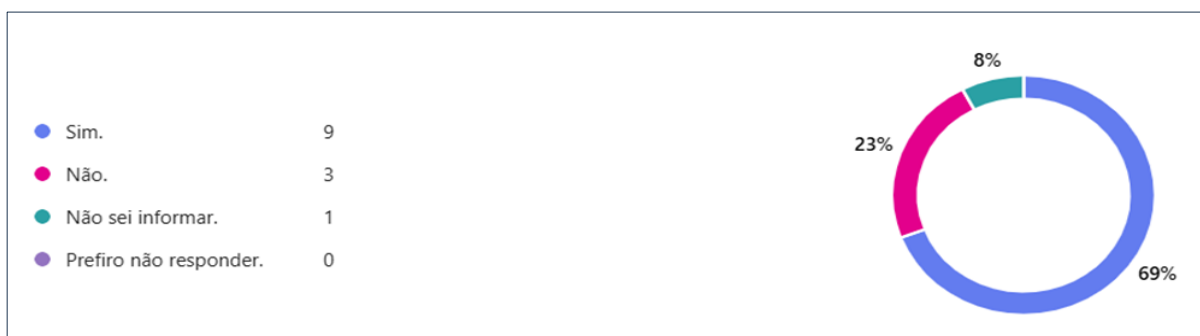


Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

No âmbito familiar, 69% dos participantes (n=9) relataram a ocorrência de ATT entre membros da família, enquanto 23% (n=3) negaram tal vivência e 8% (n=1) não souberam informar. Esse resultado indica que os ATT extrapolam a dimensão individual e se inserem nas redes familiares, afetando diretamente os arranjos domésticos e as estratégias de reprodução social, especialmente em contextos em que a força de trabalho familiar é central para a

subsistência, de acordo com o gráfico 07.

Gráfico 07 – Ocorrência de ATT no âmbito familiar



Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

A análise integrada dos dados evidencia uma distribuição multiescalar dos ATT, que se manifestam simultaneamente nos níveis individual, familiar e territorial. Ainda que nem todos os sujeitos tenham vivenciado diretamente um ATT, a presença generalizada desses eventos no território e sua incidência significativa no âmbito familiar indicam a constituição de um ambiente de risco ampliado.

No contexto das ruralidades em movimento no Vale do São Francisco, tal configuração está intrinsecamente relacionada às condições de mobilidade territorial, marcadas por deslocamentos frequentes, uso predominante de motocicletas e infraestrutura viária precária. À luz da determinação social da saúde e do território usado, os ATT emergem não como eventos fortuitos, mas como expressão das formas de organização do trabalho, das desigualdades socioeconômicas e das dinâmicas de desenvolvimento regional, que produzem e reproduzem condições de vulnerabilidade nos trajetos cotidianos dos trabalhadores do campo.

d) Condições de mobilidade no território

Os resultados da pesquisa indicam que a mobilidade cotidiana constitui dimensão central das ruralidades contemporâneas no semiárido nordestino. Os trabalhadores do campo entrevistados relataram realizar deslocamentos frequentes entre comunidades rurais, áreas de produção agrícola e centros urbanos próximos, evidenciando uma intensa circulação territorial que articula diferentes espaços da vida social e econômica.

Esses deslocamentos estão diretamente associados às exigências do trabalho rural e às necessidades de acesso a serviços e bens disponíveis predominantemente nas cidades. Entre os principais motivos apontados pelos participantes, destacam-se: a comercialização da produção agrícola, a aquisição de insumos, o acesso a serviços de um modo geral e de saúde e, a resolução de atividades/demandas do trabalho/acesso ao trabalho.

Nesse contexto, a mobilidade territorial assume papel central na reprodução social das famílias rurais, na medida em que os deslocamentos cotidianos se tornam condição indispensável para o acesso a fontes de renda, comercialização da produção e inserção em

circuitos econômicos regionais. Assim, a dependência da mobilidade não se configura apenas como necessidade funcional, mas como expressão das desigualdades socioespaciais que estruturam o território, evidenciando que as ruralidades contemporâneas são atravessadas por dinâmicas que articulam precariedade econômica, circulação territorial e acesso desigual a oportunidades.

A motocicleta destacou-se como principal meio de deslocamento entre os trabalhadores do campo entrevistados, estando presente em 92% dos casos, o que evidencia sua centralidade na mobilidade cotidiana no semiárido nordestino. Tal predominância indica que a motocicleta ultrapassa a condição de simples meio de transporte, configurando-se como uma tecnologia territorial do trabalho rural, fundamental para a circulação entre comunidades dispersas, áreas de produção e centros urbanos. Sua ampla utilização está associada à insuficiência ou ausência de transporte público nas áreas rurais, bem como à necessidade de flexibilidade e autonomia nos deslocamentos vinculados às atividades produtivas, revelando formas concretas de apropriação do território pelos sujeitos em seu cotidiano, para além dos custos menores para aquisição e manutenção.

O IPEA (2023) apresenta, no balanço da 1ª década de ação pela segurança no trânsito, dados sobre mortalidade e perfil das vítimas no Brasil, apresentando o quantitativo de mortos e as respectivas taxa de mortalidade por 100 mil habitantes dos ATT para as duas décadas compreendidas entre os períodos de 2000 a 2009 e 2010 a 2019. Os dados demonstram um crescimento de 13,5% no número de mortes e uma taxa de mortalidade de 2,3%.

A Nota Técnica do IPEA (2023), ainda, analisa a mudança significativa com relação ao perfil das vítimas, com elevado aumento entre os motociclistas e decréscimo entre os pedestres, ou seja, podemos inferir que a população substituiu o deslocamento a pé pelo uso da moto, acrescido ao aumento da atividade laboral de serviços de entregas e mototáxi, inclusive no âmbito rural do Vale do São Francisco, enquanto estratégias de sobrevivência material dos trabalhadores desempregados ou de complementação de renda, resultando no aumento de mortes entre os motociclistas.

Outro dado bastante relevante apresentado pelo IPEA (2023), corresponde à análise da relação entre a taxa de mortes por ATT, a faixa etária e a modalidade de transporte. Os dados apontam para o aumento da taxa de mortes entre os mais jovens com a modalidade de transporte motocicleta e a redução da taxa para a população idosa, cuja taxa de mortes se relaciona com a modalidade de deslocamento enquanto pedestre, já a modalidade de carro/caminhonete apresenta taxas de morte com considerável constância entre todas as faixas etárias.

Assim, o uso intensivo da motocicleta não apenas expressa estratégias de adaptação às condições do território, mas também evidencia a produção social do risco, na qual a mobilidade cotidiana se constitui, simultaneamente, como condição de acesso e como fator de exposição a ATT no semiárido nordestino. Nesse contexto, a mobilidade emerge como elemento estruturante da reprodução social das famílias rurais, revelando a forte interdependência entre campo e cidade.

A centralidade da motocicleta na mobilidade cotidiana dos trabalhadores do campo se

reflete diretamente na ocorrência de ATT, evidenciando a constituição de um cenário de vulnerabilidade territorial. Os dados indicam elevada incidência de envolvimento prévio em acidentes entre os participantes, o que revela que o risco não se configura como evento isolado, mas como condição recorrente inscrita nas dinâmicas de circulação no semiárido. Tal realidade está associada a fatores estruturais, como a precariedade das estradas rurais, a ausência de sinalização adequada, a limitada fiscalização e o acesso restrito a processos formais de formação para condução de veículos.

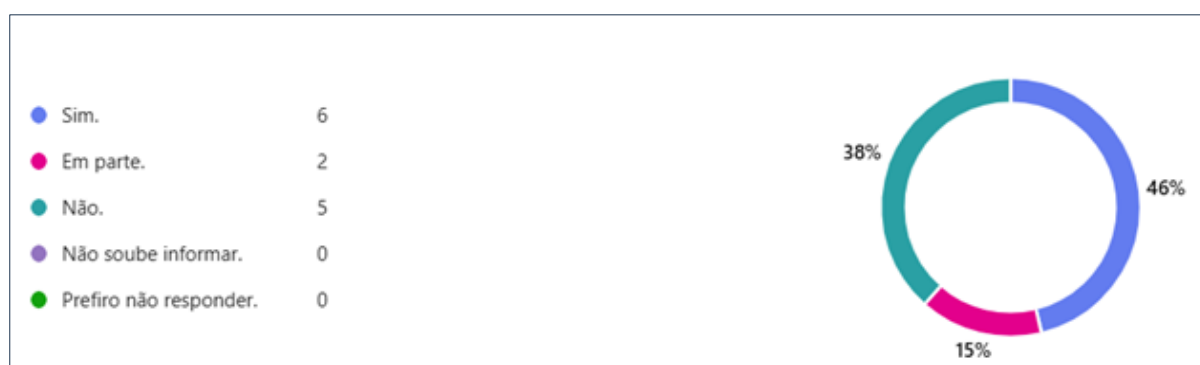
Nesse contexto, a mobilidade territorial, ao mesmo tempo em que possibilita a reprodução social e o acesso a serviços, torna-se também espaço de produção de riscos socialmente determinados. Além disso, observa-se a naturalização dessas condições por parte dos trabalhadores do campo, que incorporam o risco como elemento cotidiano de suas práticas de deslocamento, evidenciando processos de adaptação que, embora garantam a continuidade da vida social, também reproduzem desigualdades socioespaciais.

Assim, os ATT devem ser compreendidos não apenas como ocorrências individuais, mas como expressão das condições estruturais do território, revelando a interdependência entre mobilidade, desenvolvimento regional e vulnerabilidade nas ruralidades do semiárido nordestino.

Entretanto, os relatos evidenciam que a ampliação da mobilidade também se associa a diferentes formas de vulnerabilidade territorial. Muitos trabalhadores relataram ter iniciado a condução de motocicletas ainda na adolescência, aprendendo a dirigir com familiares ou vizinhos no próprio contexto rural, frequentemente sem acesso à formação formal ou à habilitação.

Essa realidade revela práticas de mobilidade construídas a partir de estratégias informais de adaptação às condições territoriais, evidenciando limites estruturais no acesso a políticas públicas de mobilidade e educação no trânsito, conforme gráfico 08.

Gráfico 08 – Percepção da relação entre o ATT e condições territoriais



Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

Outro aspecto destacado pelos participantes refere-se às condições precárias da infraestrutura viária nas áreas rurais. Estradas não pavimentadas, ausência de sinalização e

iluminação insuficiente foram apontadas como fatores que ampliam os riscos associados aos deslocamentos cotidianos, conforme gráfico 09.

Gráfico 09 – Percepção da relação entre o ATT e condições territoriais



Fonte: Coleta de dados, HU-UNIVASF, 2025-2026.

A análise das condições das estradas no espaço rural, a partir da percepção dos participantes, revela um cenário marcado por avaliações predominantemente negativas em praticamente todos os aspectos investigados. Elementos estruturais fundamentais para a mobilidade, como pavimentação, sinalização e segurança, concentram-se majoritariamente nas categorias “muito ruim” e “ruim”, evidenciando precariedades que impactam diretamente a circulação cotidiana dos trabalhadores do campo.

A pavimentação das vias apresenta avaliação crítica, indicando a predominância de estradas não pavimentadas ou em condições inadequadas de uso, o que dificulta o deslocamento, especialmente em períodos de chuva ou em trajetos mais longos. De forma ainda mais expressiva, a sinalização viária aparece como um dos pontos mais frágeis, com concentração significativa de respostas negativas, evidenciando ausência de elementos básicos de orientação e segurança no trânsito.

É importante notar que os dados apresentados, quando comparados com a malha rodoviária pavimentada existente no Brasil, apontam para um contexto problemático, pois o país apresenta apenas 12,4% de rodovias pavimentadas, ou seja, num total de 1.720.909,0 km de rodovias, apenas 213.500,0 km têm pavimentação, sendo 78,5% sem pavimentação, aspecto que impacta diretamente no contexto dos ATT e no processo de escoamento da produção agrícola, tendo em vista que se constitui principal forma no nosso país, conforme o Sistema Nacional de Viação (SNV, 2023).

Outro aspecto relevante é que esse dado não acompanha o crescimento exponencial da frota de veículos no nosso país, pois esta cresceu 51,2% entre o período de 2012 a 2022, com o

maior índice na região Nordeste, com 78,1% de crescimento, conforme IBGE (2022).

Com relação à malha rodoviária pavimentada, o crescimento foi de apenas 2,5% no período de 2012 a 2022 no país, além disso, a taxa de motorização nacional foi ampliada de 39,3 para 56,7 veículos por 100 mil habitantes, representando um acréscimo de 44,4%, superior dez vezes ao crescimento da população brasileira durante o mesmo período, sendo que as regiões Nordeste (68,0%) e Norte (67,3%) lideraram essa expansão CNT (2023).

É importante salientar que esses aspectos refletem muito sobre o modelo de desenvolvimento adotado nas regiões e no país, como também revela muito das assimetrias entre as regiões e o enfoque da agenda pública do Estado, tendo em vista que o Nordeste apresenta a maior extensão de rodovia pavimentada, abrangendo 20,4 mil quilômetros (31,0%), seguidos das regiões Sudeste, Sul e Centro Oeste, com variação entre 11,7 e 11,8 km, enquanto a região Norte tem a menor extensão, com 10,3 mil Km (SNV, 2023).

Essa realidade nacional e regional descortinada também se reproduz no cenário da Macrorregião Interestadual de Saúde do Vale do São Francisco - Pernambuco e Bahia. Os dados epidemiológicos do Boletim Morbimortalidade por ATT, da Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco, em 2023, apontam que a região ocupa o 2º lugar no ranking de ATT no Estado, ficando atrás somente da região metropolitana de Recife (RMR), com predominância no município de Petrolina (70,9%), entre os sete municípios que compreendem a VIII VIII GERES.

Aspectos relacionados à segurança e à presença do Estado no território, como policiamento rodoviário e presença de forças de segurança, também foram avaliados de forma insatisfatória, reforçando a percepção de desproteção nas áreas rurais. A ausência ou insuficiência de acostamento nas vias agrava ainda mais esse cenário, ampliando o risco de acidentes, sobretudo considerando o uso predominante de motocicletas, conforme gráfico 09.

Por outro lado, observa-se que serviços de resgate e emergência apresentam avaliações relativamente melhores em comparação aos demais itens, embora ainda insuficientes diante das necessidades territoriais. Esse dado sugere que, apesar de alguma presença institucional em situações críticas, a lógica predominante ainda é reativa, e não preventiva, no que se refere à segurança no trânsito rural, conforme gráfico 09.

De forma geral, o conjunto dos dados evidencia que as condições das estradas rurais no semiárido nordestino são marcadas por fragilidades estruturais que impactam diretamente a mobilidade cotidiana, contribuindo para a produção de riscos e para a intensificação das vulnerabilidades vivenciadas pelos trabalhadores do campo.

As condições observadas no gráfico 09 não podem ser compreendidas apenas como limitações técnicas ou falhas pontuais de infraestrutura, mas devem ser analisadas à luz das desigualdades territoriais que estruturam o espaço rural no semiárido. A precariedade das estradas, a ausência de sinalização e a limitada presença de políticas públicas evidenciam que o território rural é historicamente menos contemplado por investimentos e ações estatais, configurando um padrão desigual de distribuição de recursos e serviços.

Essa desigualdade territorial manifesta-se na própria organização do espaço, na qual áreas urbanas concentram infraestrutura, enquanto os espaços rurais permanecem marcados por carências estruturais que afetam diretamente as condições de vida da população. Nesse contexto, a mobilidade no meio rural ocorre em condições significativamente mais precárias, exigindo dos sujeitos estratégias constantes de adaptação frente às limitações impostas pelo território.

Associada a esse processo, destaca-se a invisibilidade da infraestrutura rural no planejamento e na execução de políticas públicas. A centralidade da lógica urbana na formulação das ações estatais contribui para que as especificidades das ruralidades sejam desconsideradas, resultando na ausência de investimentos adequados em vias rurais, sinalização e segurança no trânsito. Essa invisibilidade não é apenas administrativa, mas também política, na medida em que reflete a baixa prioridade atribuída às demandas do campo.

Nesse cenário, as precariedades das estradas não são percebidas como exceção, mas passam a ser naturalizadas pelos próprios sujeitos, incorporando-se ao cotidiano como parte das condições normais de circulação. Tal naturalização reforça a reprodução das desigualdades socioespaciais, uma vez que os riscos e limitações enfrentados pelos trabalhadores do campo deixam de ser problematizados como expressão de injustiças territoriais.

Assim, a análise das condições das estradas no espaço rural evidencia que a mobilidade dos trabalhadores do campo se insere em um contexto de desigualdade estrutural, no qual a ausência de infraestrutura adequada e a invisibilidade das políticas públicas contribuem para a produção e manutenção de vulnerabilidades territoriais no semiárido nordestino.

Os dados relativos à ausência de políticas públicas de trânsito no território evidenciam uma dimensão estrutural da vulnerabilidade vivenciada pelos trabalhadores do campo. Entre os participantes, 69% afirmaram não haver fiscalização de trânsito em suas localidades, enquanto 85% relataram nunca ter participado de ações educativas voltadas à segurança no trânsito, indicando uma lacuna significativa na atuação do poder público.

Esses achados revelam a persistência de uma lógica de invisibilidade institucional do rural, na qual as políticas públicas são predominantemente orientadas por uma perspectiva urbana, desconsiderando as especificidades das dinâmicas territoriais do semiárido. Nesse contexto, a ausência de fiscalização e de ações educativas contribui para a reprodução de práticas informais de mobilidade e para a naturalização de condições de risco, reforçando a produção social das desigualdades no território.

Assim, a mobilidade dos trabalhadores do campo não apenas reflete limitações infraestruturais, mas também evidencia a fragilidade da presença estatal em áreas rurais, indicando que os acidentes de trânsito e as condições de circulação devem ser compreendidos como expressões de um déficit de políticas públicas territorialmente situadas.

Essas condições evidenciam desigualdades territoriais que atravessam os espaços rurais do semiárido, reforçando a necessidade de compreender a mobilidade como expressão das dinâmicas sociais e espaciais que caracterizam as ruralidades contemporâneas.

Sob essa perspectiva, os deslocamentos realizados pelos trabalhadores do campo revelam que o espaço rural não pode ser compreendido como território isolado ou estático. Pelo contrário, trata-se de um espaço dinâmico, marcado por fluxos constantes de circulação e por múltiplas conexões com o espaço urbano e contextos de desigualdades e riscos.

Os resultados indicam, portanto, que a mobilidade dos trabalhadores do campo expressa processos mais amplos de reorganização territorial das ruralidades no semiárido nordestino, evidenciando a presença de redes territoriais que conectam diferentes espaços da vida social e econômica.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os resultados deste estudo evidenciam que os ATT entre trabalhadores do campo no Vale do São Francisco não podem ser compreendidos como eventos isolados ou exclusivamente relacionados a comportamentos individuais. Ao contrário, revelam-se como fenômenos territorialmente produzidos, resultantes da articulação entre condições de trabalho, mobilidade cotidiana, infraestrutura viária precária e desigualdades socioespaciais que marcam as ruralidades contemporâneas.

A centralidade da motocicleta nos deslocamentos, associada à informalidade laboral, à baixa renda e às limitações de acesso a serviços públicos, demonstra que os ATT expressam as contradições do próprio processo de desenvolvimento territorial, afetando sobretudo populações rurais em idade produtiva.

O estudo contribui para ampliar o debate sobre saúde, mobilidade e desenvolvimento territorial ao evidenciar a invisibilidade dos ATT rurais nas agendas acadêmicas e institucionais. Ao incorporar categorias como ruralidades, multiterritorialidade, mobilidade territorial e determinação social da saúde, a pesquisa reforça a necessidade de superar abordagens urbanocêntricas e individualizantes, possibilitando compreender os ATT como expressão das condições concretas de vida e circulação dos sujeitos nos territórios rurais, ou seja, os ATT podem ser compreendidos enquanto fenômeno territorialmente produzido, configurando aquilo que denominamos de ATT territorial.

Destaca-se, ainda, a importância da realização de pesquisas multicêntricas na Macrorregião Interestadual de Saúde Pernambuco-Bahia (MisPEBA), capazes de aprofundar a compreensão das especificidades territoriais dos ATT e subsidiar transformações concretas voltadas à redução desse agravo e à promoção da equidade em saúde nas ruralidades do semiárido brasileiro.

Ademais, os resultados apontam para a relevância da produção de indicadores epidemiológicos específicos para o contexto rural, capazes de subsidiar diagnósticos mais precisos e estratégias de intervenção territorialmente contextualizadas. Reafirma-se, portanto, a necessidade de políticas públicas intersetoriais envolvendo saúde, transporte, educação e planejamento territorial, com especial atenção à infraestrutura viária, à educação para o trânsito e à segurança dos motociclistas.

Soma-se a isso a subnotificação decorrente das dificuldades de acesso aos serviços de saúde, da imprecisão na identificação do local de ocorrência dos eventos e da limitada desagregação territorial dos bancos de dados oficiais. Como consequência, perpetua-se um cenário de invisibilidade epidemiológica que compromete a compreensão do fenômeno, limita o planejamento de ações preventivas e dificulta a formulação de políticas públicas territorialmente adequadas às realidades do campo.

Nesse contexto, torna-se fundamental ampliar os investimentos em pesquisas científicas que investiguem as relações entre trânsito, saúde, mobilidade e desenvolvimento territorial nas ruralidades brasileiras. A produção de conhecimento sobre os ATT no campo não possui apenas relevância acadêmica, mas também estratégica para a gestão pública, ao fornecer evidências capazes de subsidiar intervenções concretas voltadas à prevenção, à educação para o trânsito, à melhoria da infraestrutura viária e à proteção social das populações rurais.

Além disso, a incorporação dessa temática à agenda pública contribui para romper processos históricos de invisibilização do rural, conferindo visibilidade aos sujeitos, territórios e vulnerabilidades envolvidos. Dessa forma, a articulação entre pesquisa, gestão e políticas públicas constitui elemento essencial para o enfrentamento dos ATT, favorecendo a construção de estratégias intersetoriais que promovam maior equidade territorial, segurança viária e desenvolvimento social sustentável.

REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, Ricardo. **Paradigmas do capitalismo agrário em questão**. São Paulo: Hucitec, 1992.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI). **Infográfico dos Acidentes de Trânsito na Bahia**. Disponível em: https://sei.ba.gov.br/images/noticias/pdf/info_acidentes_2023_001.pdf. Acesso em: 28 mar. 2025.

BAPTISTA, Tatiana Wargas de Faria. Análise de políticas de saúde no Brasil: contribuições do campo. **Saúde em Debate**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 94, p. 384-395, jul./set. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sdeb/>. Acesso em: 19 mar. 2026.

BRASIL. Ministério da Educação. Empresa Brasileira de Serviços Hospitalares (Ebserh). Hospital Universitário da Universidade Federal do Vale do São Francisco (HU-UNIVASF). **Plano Diretor Estratégico 2024-2028**. Petrolina: HU-UNIVASF/Ebserh, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/hubrasil/pt-br/hospitais-universitarios/regiao-nordeste/hu-univasf/governanca/planejamento-hospitalar/PDE20242028HUUnivasfltimaverso2904.pdf>. Acesso em: 16 fev. 2026.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Guia Vida no Trânsito**. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. Disponível em: https://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf. Acesso em: 29 nov. 2025.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação em Saúde. **Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil**. Brasília: Ministério da Saúde, 2007. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/livro_mortalidade_transito.pdf. Acesso em: 30 nov. 2023.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN). **Frota de veículos**. Brasília: Ministério dos Transportes, 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2024>. Acesso em: 18 dez. 2025.

BREILH, Jaime. La determinación social de la salud como herramienta de transformación hacia una nueva salud pública (salud colectiva). **Revista Facultad Nacional de Salud Pública**, Medellín, v. 31, supl. 1, p. S13-S27, 2013. Disponível em: <https://revistas.udea.edu.co/index.php/fnsp/article/view/16637>. Acesso em: 19 fev. 2026.

CARNEIRO, Maria José. Ruralidade: novas identidades em construção. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, n. 11, p. 53-75, out. 1998. Disponível em: <https://revistaesa.com/ojs/index.php/esa/article/view/135>. Acesso em: 19 fev. 2026.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Rodovias 2022**. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/conteudo.html>. Acesso em: 15 dez. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Pesquisa CNT de Rodovias 2023**. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/conteudo.html>. Acesso em: 15 dez. 2025.

CONSELHO DE SECRETARIAS MUNICIPAIS DE SAÚDE DA BAHIA (COSEMS-BA). **PEBA é reconhecida oficialmente como Macrorregião de Saúde**. Salvador, 2023. Disponível em: <https://www.cosemsba.org.br/2023/09/22/peba-e-reconhecida-oficialmentecomomacrorregiao-de-saude>. Acesso em: 25 fev. 2026.

CRESSWELL, Tim. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, n. 1, p. 17-31, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.1068/d11407>. Acesso em: 25 fev. 2026.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Sistema Nacional de Viação**. Disponível em: <https://servicos.dnit.gov.br/dnitcloud/index.php/s/oTpPRmYs5AAAdiNr?path=%2F>. Acesso em: 10 fev. 2026.

G1 PETROLINA E REGIÃO. **HU-UNIVASF passa a exigir comprovação de vacinação para acompanhantes e visitantes**. Petrolina, 10 jan. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/petrolina-regiao/noticia/2022/01/10/hu-univasfpassa-a-exigir-omprovacao-de-vacinacao-para-acompanhantes-evisitantes.ghtml>. Acesso em: 24 mar. 2026.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Agropecuário 2017: resultados definitivos**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 30 mar. 2026.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Agropecuário 2022: resultados preliminares**. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 30 mar. 2026.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Balanço da 1ª década de ação pela segurança no trânsito no Brasil e perspectivas para a 2ª década**. Brasília: Ipea, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br>. Acesso em: 20 mar. 2026.

MAURO, Maria Fernanda Lopes. **Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas, São Paulo**. 2001. Tese (Doutorado em Enfermagem) – Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/224693>. Acesso em: 30 nov. 2025.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SANCHES, Odécio. Quantitativo-qualitativo: oposição ou complementaridade? **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, p. 239-262, jul./set. 1993. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0102-311X1993000300002>. Acesso em: 23 jan. 2026.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety 2023**. Genebra: WHO, 2023. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>. Acesso em: 25 mar. 2025.

PERNAMBUCO. Secretaria Estadual de Saúde. **Boletim Morbimortalidade por Acidente de Trânsito Terrestre**. Recife, 2023. Disponível em: <https://portalcievs.saude.pe.gov.br/noticias/INFORMES/acidente-de-transporte-terrestre>. Acesso em: 16 mar. 2026.

SABOURIN, Eric. **Camponeses do Brasil: entre troca mercantil e reciprocidade**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SCHNEIDER, Sergio. **A pluriatividade na agricultura familiar**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2003.

VEIGA, José Eli da. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula**. Campinas: Autores Associados, 2002.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas: o “rural” como espaço singular e ator coletivo. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, n. 15, p. 87-145, out. 2000. Disponível em: <https://revistaesa.com/ojs/index.php/esa/article/view/178>. Acesso em: 12 abr. 2026.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. **O mundo rural como espaço de vida**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.