



Universidade Federal Fluminense

ESCOLA DE ENFERMAGEM
AURORA DE AFONSO COSTA



Artigos Originais

Mortalidade por acidentes de trânsito em Rio Branco – Acre - Brasil, 2001 a 2003

Francimary Muniz de Lima, Rosimary Brasil Muniz., Creso Machado Lopes.

RESUMO

Estudo descritivo com o objetivo de analisar a mortalidade por acidentes de trânsito, no Município de Rio Branco - Acre - Brasil, ocorridos no período de 2001 a 2003. Os dados foram coletados junto ao Sistema de Informação de Mortalidade - SIM; Exame Cadavérico do Instituto Médico Legal e Serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros do Acre. Foram encontrados 3412 acidentes de trânsito, dos quais 228 (6,7%) com vítimas fatais. Com relação ao gênero masculino a faixa mais prevalente foi a de 21 - 40 anos com 93 (50,2%), enquanto que para o feminino foi na de 11 - 30 anos, com 22 (51,1%). O horário dos acidentes com maior prevalência foi das 18 às 6, com 1.507 (44,5%), tendo como veículos, o carro, caminhão, ônibus e carreta com 35,7%, seguido pelas bicicletas com 29,7% e motocicleta com 27,2%. Como conclusão destaca-se a alta mortalidade por acidentes no gênero masculino, dentro da população adulto-jovem e economicamente ativa, reforçando-se assim a necessidade de implementar programas de prevenção de acidentes no trânsito.

Palavras-Chave: Acidentes de trânsito; Prevenção de acidentes; Mortalidade.

INTRODUÇÃO

O Ministério da Saúde, em 21 de julho de 2003 através da Portaria N.º 1.359/GM, resolve, constituir Comissão Nacional com a finalidade de avaliar e definir políticas para a promoção da saúde, prevenção das doenças e agravos não transmissíveis, integrada por representante de cada uma das unidades do Ministério da Saúde e entidades vinculadas e das instituições (BRASIL, 2003).

Por sua vez, também o Ministério da Saúde através da Fundação Nacional de Saúde, criou a Instrução Normativa N.º 1 de 5 de setembro de 2002, a qual Institui o Subsistema Nacional de Vigilância das Doenças e Agravos não Transmissíveis – SIDANT (BRASIL, 2002)

Esta instrução inclui os fatores de risco para doenças não transmissíveis, onde para elas cita-se: o sedentarismo, tabagismo, consumo de álcool e outras drogas; hábitos alimentares inadequados; hipertensão arterial; obesidade decorrente da atividade ocupacional, e os grupos de doenças ou agravos, onde incluem-se as: cárdio e cérebro-vasculares, diabetes mellitus, câncer, doenças mentais e agravos decorrentes das causas externas.

Neste sentido a Secretaria de Estado da Saúde do Acre - SESACRE, visando atender a nova legislação implantou a Gerência de Doenças e Agravos não Transmissíveis, vinculada a Coordenação de Vigilância Epidemiológica do Departamento de Ações Básicas de Saúde – DABS.

Dentre os grupos de doenças ou agravos decorrentes das causas externas, pode-se destacar os acidentes de trânsito, e que segundo o “*site*” da TRANSITOBRASIL (2004) “acidente de trânsito é todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais e para caracterizar-se, é necessário a presença de dois desses fatores”.

Desta forma, através do Sistema de Informação de Mortalidade – SIM, foi possível levantar os dados a partir do ano de 1997 a outubro de 2003, onde as doenças cardiovasculares estiveram em primeiro lugar, seguida pelas causas externas, incluindo aí os acidentes de trânsito, e em terceiro as oncológicas.

De acordo com a matéria publicada na MUNDO (2003), descreve que o “Acidente de trânsito mata mais que guerra, diz OMS”. “Acidentes de trânsito matam o quádruplo do que guerras e conflitos, e muito mais pessoas se suicidam do que são assassinadas, aponta levantamento mundial da Organização Mundial da Saúde (OMS) sobre dados do ano 2000”.

Descreve ainda que “segundo o estudo do órgão da ONU, quase 90% das mortes violentas, acidentais ou intencionais, ocorreram em países pobres. Ao todo, mais de 5 milhões de pessoas morreram por causas violentas, o que representa 10% das mortes ocorridas naquele ano.

Acidentes de trânsito são a maior causa de mortes violentas, com 1,26 milhão de vítimas fatais. Em segundo, aparece o suicídio, com 815 mil mortes, seguido por assassinato, com 520 mil mortes. Mortes causadas por guerras e conflitos aparecem num distante sexto lugar, com 310 mil casos.

Na população de crianças com idades entre 5 e 14 anos, os acidentes de trânsito representam a segunda maior causa de morte, atrás apenas de sarampo e outras doenças que incidem sobretudo na população infantil”.

Em outra matéria publica no “*site*” APRENDIZ (2003), menciona que “para a OMS, as mortes violentas provocam um alto custo social e precisam ser prevenidas, embora seja impossível evitá-las. A morte e a deficiência física têm sérias implicações para as vítimas, suas famílias e outros dependentes: redução da qualidade de vida, sofrimento e pobreza.

Em termos econômicos, os custos com cirurgia, internamento prolongado e longa reabilitação das vítimas representam dezenas de bilhões de dólares todos os anos, disse Gro Harlem Brundtland, Diretora-Geral da OMS”.

Prosseguindo as discussões sobre os acidentes de trânsito, o “*site*” da TRANSITOBASIL (2004), descreve que no mundo ocorre 500 mil mortes/ano, sendo que só no Brasil, são 45 mil/ano. Por sua vez se forem incluídos os óbitos após as 24 horas do acidente, estes atingem 26.000 mortes, onde ainda descreve que somente em 1999, foram 23.000, o que por si só mostra a violência e gravidade dos acidentes no Brasil.

Vale ressaltar ainda que 75% dos acidentes são causados por homens, 12% por problemas no veículo, 6% por deficiências nas vias e 7% por causas diversas. Um outro dado a destacar é que se considerar o Homem – Veículo – Via, como causa o homem representa 93,0%. Quanto as características dos acidentes 75% ocorreu com tempo bom, 68% são nas retas e 61% durante o dia.

Por sua vez ainda vale mencionar que 53% dos acidentes com vítima, tem o automóvel como o maior representante. Quanto a faixa etária, 41% dos mortos estão entre 15 a 34 anos, e que 60% dos feridos no trânsito apresentam lesões permanentes, 55% de ocupação dos leitos hospitalares (TRANSITOBASIL, 2004).

Aprofundando os dados sobre esta problemática, segundo o “*site*” acima, no Brasil, a proporção é de 1 morte para 690 veículos, enquanto na França é para 3.000, na Suíça 3.600, Alemanha 4.200, EUA 5.300, Japão 5.600 e Suécia 6.900.

Como forma de ampliar esta questão, na atualidade, o Brasil participa com apenas 3,3% do número de veículos da frota mundial, mas é responsável por 5,5% dos acidentes com vítima fatal, registrados em todo mundo, cujas principais causas são: a imprudência dos

condutores, excesso de velocidade, desrespeito à sinalização, ingestão de bebidas alcólicas, ultrapassagens indevidas, defeitos nas vias, falta de atenção, falta de manutenção adequada dos veículos, falta de cortesia no trânsito, falta de educação no trânsito, sonolência, falta de descanso, drogas (remédios, psicotrópicos, tranqüilizantes, e etc.), fadiga, e entre outras.

Assim, diante destes dados acima mencionados, reforça-se que o acidente de trânsito representa o segundo maior problema de saúde pública do País, o que demonstra a necessidade de ações preventivas.

Neste sentido, preocupados com esta temática é que nos inspirou realizar o presente trabalho de investigação científica, levantando os seguintes questionamentos: Como se encontra a mortalidade por acidentes de trânsito em Rio Branco – Acre no período de 2001 a 2003? Qual a faixa etária mais prevalente? Qual o gênero mais envolvido? Qual o horário em que mais acontecem os acidentes de trânsito? E quais os tipos de veículos mais prevalentes nos acidentes, e que de posse dos dados contribuir com a Secretaria de Justiça e Segurança Pública, Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN - Acre, Instituto Médico Legal – IML e Serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros do Acre, nas medidas de prevenção de acidentes no trânsito visando diminuir esta fatalidade.

OBJETIVOS

Para o desenvolvimento desta pesquisa estabeleceu-se os seguintes objetivos:

Geral.

- Analisar a mortalidade por acidentes de trânsito no Município de Rio Branco – Acre – Brasil, no período de 2001 a 2003.

Específicos.

- Levantar a faixa etária mais envolvida nos acidentes de trânsito com vítima fatal;
- Verificar a distribuição dos acidentes fatais segundo o gênero;
- Identificar quais os tipos de veículos mais prevalentes nos acidentes;
- Levantar os horários de maior ocorrência dos acidentes fatais; e
- Contribuir com as autoridades envolvidas com o trânsito na compreensão da problemática e no estabelecimento de programas de prevenção.

MATERIAL E MÉTODO

O estudo do tipo descritivo, foi desenvolvido junto a 3.412 acidentes de trânsito, realizados pelo Serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros de Rio Branco – Acre – Brasil, e em 228 Exames Tanatológico, efetuados pelo Instituto Médico Legal, ocorridos no período de 2001 a 2003.

Para efetuar a coleta de dados, foi solicitado oficialmente junto aos setores acima mencionados, a disponibilização das informações as quais foram prontamente fornecidas.

Os dados foram trabalhados sob o ponto de vista quantitativo, envolvendo as variáveis gênero, óbito, faixa etária, veículo mais prevalente e horário dos acidentes, os quais foram processados e apresentados na forma de tabelas com distribuição de frequência e percentual, visando facilitar sua melhor visualização.

ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Segundo dados divulgados pelo Serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros do Município de

Rio Branco – Acre – Brasil, aconteceram um total de 3.412 acidentes automobilísticos, no período de 2001 a 2003, sendo 678 (19,9%) em 2001, 1335 (39,1%) em 2002 e 1399 (41,0%) em 2003.

Ao analisar estes dados observa-se que no ano de 2002 houve um aumento de 96,9% nos acidentes, e que também aumentou ligeiramente no ano de 2003. Vale ressaltar que esse acentuado aumento no ano de 2002 se deu em virtude do Serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros do Estado do Acre, ter sido implantado no ano de 2001, e que tão logo foi conhecido pela comunidade, seus serviços passaram a ser solicitados mais constantemente.

No que se refere ao Exame Tanatológico nas vítimas fatais por acidentes de trânsito, segundo dados do Instituto Médico Legal de Rio Branco – Acre, aconteceram um total de 228 exames, representando (6,7%) do total de 3412 acidentes. Ao discorrer sobre os dados foi possível identificar que do total de 228 exames, 185 (81,2%) foram para o gênero masculino e 43 (18,8%) para o feminino.

Prosseguindo nas análises, no que concerne a faixa etária, para o gênero masculino verifica-se que na de 21 – 40 anos ocorreram as maiores frequências, sendo registrada por 93 (50,2%), já para o feminino foi na de 11 – 30 anos, com 22 (51,1%).

Diante destes dados observa-se que para o gênero masculino, além de representar o maior percentual, também atinge a faixa da população economicamente ativa e de média idade, enquanto que para o feminino ela atinge uma população mais jovem, incluindo aí a faixa do adolescente.

Um outro dado que traz preocupação, está relacionado a faixa etária de 11--20, ou seja a do adolescente, onde para o sexo masculino foi encontrado 20(10,8%) mortes, e para o feminino este alcançou 10(23,2%), sendo portanto proporcionalmente o dobro do masculino, o que

mostra uma particularidade na nossa capital, o que inclusive carece de estudo mais profundo. Vale ressaltar que tais dados no seu aspecto global, coincide com a atual conjuntura nacional, onde os adolescentes estão sendo vítimas destas mortes violentas por acidentes de trânsito e por assassinatos, invalidando todo investimento empenhado na redução da mortalidade infantil, melhoria da qualidade de vida, incentivo ao aleitamento materno, acompanhamento do crescimento e desenvolvimento, cobertura vacinal, entre outras, ocasionando assim a migração da mortalidade da faixa etária infantil para a adolescência.

Não se pode deixar também de abordar a faixa etária de 51--90 anos para o gênero masculino, alcançando um total de 39 (21,0%) de óbitos, bem como as de 41--60 anos para o gênero feminino, com 13(30,2%), onde por insuficiência de dados não se analisou as suas possíveis causas.

Prosseguindo, no "site" TRANSITOBASIL (2004), ao discorrer sobre o tema "os números do trânsito" descreve que no "Brasil são 45 mil mortes/ano (incluindo óbito após 24 horas do acidente, oficialmente são 26.000 mortes, em 99 foram 23.000)", isso significa que "a cada 22 minutos, morre uma pessoa por acidente de trânsito, a cada 7 minutos acontece um atropelamento, e a cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito". Diante destes dados, o "acidente de trânsito é o segundo maior problema de saúde pública do País, só perdendo para a desnutrição", representando assim a terceira causa *mortis* do Brasil.

A esse respeito, de acordo com matéria publicada no MUNDO (2003) no que diz respeito ao item variáveis " a pesquisa afirma que idade, gênero, região geográfica são variáveis importantes na distribuição e na incidência de mortes violentas".

Prossegue descrevendo que "o

levantamento mostra que o número de mortes violentas entre homens é o dobro do número de mortes desse tipo na população feminina. Em acidentes de trânsito e assassinatos, a chance de os homens serem as vítimas é o triplo da chance das mulheres".

Por sua vez, ainda segundo publicação do "site" TRANSITOBASIL (2004), "75% do acidentes são causados pelo homem, 12% por problemas no veículo, 6% por deficiência nas vias e 7% por causas diversas. Se considerarmos HOMEM-VEÍCULO-VIA, como causa o homem, são 93%".

Em outra matéria publicada por BOMFIM (1998), cita que "de acordo com a Organização Mundial de Saúde, aproximadamente 700 mil pessoas morrem a cada ano, em consequência da violência do trânsito com motos, carros, ônibus e caminhões. Isto significa uma morte a cada 50 segundos e um ferido a cada dois segundos no mundo".

Por ocasião do Dia Mundial da Saúde – 2004, a Organização Mundial de Saúde OMS elegeu o tema: *Segurança no Trânsito*, e no Brasil, o Governo Federal, o tema: *O Trânsito é Feito de Pessoas – Valorize a Vida*, conforme identificado no "site" (VISUALIZAR TEXTO, 2004).

Com relação a este assunto, no Brasil " os acidentes de trânsito provocaram, em 2001, a morte de 30.527 pessoas nas ruas e estradas do Brasil, de acordo com dados da Secretaria de Vigilância em Saúde – SVS do Ministério da Saúde. Desta parcela, a maioria dos óbitos ocorreram entre homens, chegando a 24.923 óbitos, ou 82% do total de mortes registradas por essa causa, em todo o país. Do total das mortes entre homens, em 2001, a maior concentração está na faixa que vai dos 20 aos 39 anos, correspondendo a 44% do dado geral (VISUALIZAR TEXTO, 2004), sendo portanto ligeiramente superior os dados encontrados neste estudo, ou seja na faixa de 21 a 40 anos

com 50,2%.

Um dado que merece atenção, diz respeito ao horário dos acidentes automobilísticos, onde dos 3390, no ano de 2001 ocorreram 802 (23,6%) de acidentes no horário das 6|--12, 1081 (31,9%) das 12|--18 e a maior frequência ocorreu no horário das 18 às 6 horas, representando um total de 1.507(44,5%). Segundo relato dos bombeiros esta maior frequência está relacionado ao consumo de bebida alcoólica, resultante principalmente do final de festa.

Com relação a esses dados vale destacar que ao invés de 3.412 acidentes, esta totaliza 3.390, o que segundo dados do Serviço de Resgate, a diferença nos 22 casos está relacionada a mudança no critério de inclusão dos dados na recontagem das vítimas iniciado no ano de 2001. Apesar deste contratempo, este dado parece pequeno, para invalidar toda análise da problemática dos acidentes ocorridos no período e na região em estudo.

Assim, em estudo efetuado por MOURÃO et al.; (1988) descrevem que a "associação entre o uso de álcool e a direção de veículos motorizados está relacionada, nos Estados Unidos, a 25 mil mortes e 150 mil pessoas permanentemente incapacitadas por ano. Cerca de 45% dos acidentes com vítimas e 70% dos homens mortos em acidentes de trânsito no estado americano da Califórnia apresentavam alcoolemia sanguínea significativa. Quando se pesquisaram outras drogas que não o álcool, o uso de substância psicoativa estava presente em 81% dos homens mortos em acidentes de trânsito".

Com relação ao Brasil, estes problemas são especialmente preocupantes, pois o uso de bebidas alcoólica está relacionado com 39% das ocorrências policiais em cada ano, segundo dados divulgados pela Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, em 1980, e com 75% dos acidentes com vítimas fatais conforme Bertolote

(1990) apud (MOURÃO et al.; 2004)

Como forma de prevenir as causas destes tipos de acidentes de trânsito, medidas tem sido tomadas e a abordagem mais comum e efetiva tem sido leis específicas que regulamentam a relação álcool e direção de veículos automotores, onde a primeira dessas leis, definindo limites de níveis alcoólicos para motoristas, surgiu na Noruega em 1936 (0,80 mg / g de sangue), seguido pela Suécia em 1941 (0,80 mg / g de sangue), segundo Jones (1992) apud (MOURÃO et al.; 2004).

Com o intuito de se saber o que representa o limite acima descrito, este equivale a duas (2) doses de bebida destilada ou o equivalente a três (3) latas de cerveja.

Por sua vez, no Brasil, o antigo Código Nacional de Trânsito definia o limite máximo de alcoolemia para motoristas como 0,80 g / l (MOURÃO et al.; 2004). Já no Novo Código de Trânsito Brasileiro, segundo o Art. 165 diz que "dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, tendo como penas: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir; Medida administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação (OLIVEIRA , 1998).

Com intuito de proporcionar uma maior visão sobre a frota de veículos no Município de Rio Branco - Acre, segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito DETRAN - Acre, em 2003 haviam 43.030 veículos, para uma população de 253.059 habitantes segundo o IBGE (2000), o que representa 5,9 habitantes por veículos. Convêm esclarecer que segundo dados desta mesma fonte, Rio Branco dispunha de 48.451 condutores habilitados no mesmo ano.

Como forma de ampliar ainda mais os

conhecimentos dentro desta temática, vale informar que esta frota de veículo estava distribuída numa extensão total de 779 km vias públicas, divididas em: 300 Km com pavimentação asfáltica, 70 km com tijolo e 409 km sem pavimentação.

Dando continuidade na discussão desta temática, em levantamento manual realizado junto aos Relatórios de Acidentes de Trânsito, efetuado pelo Serviço de Resgate do Corpo de Bombeiros, por não dispor dos dados na época da pesquisa, visando identificar os tipos de veículos envolvidos, no período de 2001 a 2003, foi encontrado um percentual de 35,7% de acidentes envolvendo carro, ônibus, caminhão e carreta. Tais dados já era de esperar tendo em vista o número existente deste tipo de veículo, segundo informações acima citada.

Por sua vez, para os acidentes envolvendo bicicletas foi encontrado 29,7%. Com relação a estes tipos de acidentes segundo SANTOS (2001) “o ciclista deve lembrar que seu veículo é o mais frágil, devendo, assim, ter a obrigação de adotar todos os cuidados para não se envolver em acidentes, pois seu condutor, normalmente, fica lesionado quando de um acidente. A bicicleta é um veículo de propulsão humana, devendo seu condutor respeitar as regras de trânsito. Infelizmente, a maioria não conhece ou prefere ignorar tais regras”.

No que se refere aos acidentes envolvendo bicicletas, pelo fato do DETRAN-AC não efetuar o emplacamento delas, este não dispõe do número exato das mesmas, mas que pelo percentual de acidentes, acredita-se que deva ser desenvolvido o cadastramento e até mesmo um programa de educação no trânsito, pois é preocupante a forma com que eles andam pelas ruas.

Ainda sobre este tema, por informação verbal de autoridades do Serviço de Resgate, este serviço se torna difícil, tendo em vista que a bicicleta representa seu meio de transporte, e que a

cobrança de qualquer taxa semelhante ao realizado em outras cidades, oneraria o proprietário, aliado ainda ao problema do desemprego, baixo nível salarial e até o de escolaridade.

Com relação as motos, estas alcançaram um percentual de 27,2%. Segundo QUEIROZ & OLIVEIRA (2003) “é amplamente sabido que a proporção de feridos nos acidentes de motocicleta é muito maior do que naqueles acidentes de trânsito, que envolvem automóveis. É importante notar que, num cenário de queda significativa no índice total de mortes ocorridas no trânsito no município de Campinas, de 54,3% entre 1995 a 1999, houve um aumento brutal de mortes entre condutores e ocupantes de motos, da ordem de 209% neste mesmo período (SETRANSP/EMDEC, 2000). A gravidade dos ferimentos do motociclista ou de seu passageiro, quando envolvidos em acidentes, também é muito maior no que nos demais acidentes de veículo a motor. Há uma estimativa de que a proporção de feridos por acidente de trânsito seja de 90% para os acidentes de motocicleta e de 9% para os automóveis segundos dados divulgados pelo CDC em 1995”.

Como forma de se conhecer a frota de motos circulando em Rio Branco - Acre, foi solicitado ao Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-AC, onde até o ano de 2003, possuía um total de 16.701, sendo 19 ciclomotor, 2.294 motoneta, 12.285 motocicleta e 2.103 outros.

Vale acrescentar que os 7,4% restantes, resultante do levantamento manual, representado por outro e ignorado, tendo em vista encontrar dificuldade na sua classificação em virtude da inconsistência da informação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização da presente pesquisa versando sobre a mortalidade por acidentes de trânsito,

ocorridos em Rio Branco – Acre – Brasil no período de 2001 a 2003 foi extremamente importante, não só pelo levantamento dos dados visando conhecer esta problemática, mas sobretudo proporcionar às autoridades envolvidas com o setor de trânsito o desenvolvimento de ações de prevenção de acidentes, bem como o conhecimento e fortalecimento da Gerência das Doenças e Agravos não Transmissíveis da Secretaria de Estado de Saúde do Acre, no planejamento das ações.

Assim, diante dos dados levantados foi possível concluir que os mesmos estão de acordo com os encontrados em nível nacional, no que diz respeito a faixa etária, sendo predominantemente na população adulta média e economicamente ativa, enquanto que com relação ao gênero, houve predominância para o masculino. Vale ressaltar ainda que no gênero feminino, a ocorrência de acidentes com vítimas fatais predominou na faixa adolescente e adulto jovem.

Com relação a mortalidade, dos 3.412 acidentes, houve um total de 228 (6,7%) mortes, e que segundo o exame tanatológico realizado pelo Instituto Médico Legal de Rio Branco - Acre, pode-se destacar os (50,2%) óbitos na faixa etária de 21--40 anos para o gênero masculino, contra (51,1%) no feminino, na faixa de 11--30 anos.

Ainda dentro da temática mortalidade e mais particularmente na faixa do adolescente, de 11--20 anos, proporcionalmente houve predominância do gênero feminino com 10(23,2%), contra 20(10,8%) para o masculino, cujos dados merecem um estudo mais profundo a respeito da sua possível causa determinante e particular em nossa capital.

Particular atenção também deve ser dado aos acidentes fatais em idades mais avançadas, onde para o gênero masculino na faixa de 51|-90 anos ocorreram 39 (21,0%) óbitos, e para o feminino na faixa de 41|--60 anos, aconteceram 13(30,0%), onde não se analisou suas possíveis

causas, por inconsistência dos dados.

Um dado que também chamou a atenção está relacionado ao horário dos acidentes automobilísticos, onde houve predominância das 18 às 6 da manhã, tendo como provável causa o uso de bebida alcoólica associado ao final de festas.

No que se refere aos tipos de veículos mais prevalentes nos acidentes destaca-se o automóvel, caminhão, ônibus e carreta com 37,5%, seguido pelas bicicletas com 29,7%, e por último as motos com 27,2%, sendo que o percentual restante de 7,4% foi representado por outro e ignorado, tendo em vista dificuldades na sua classificação.

Com isso, concluindo está-se ciente de que não se explorou a totalidade do tema, pois são muito os outros dados que devem ser trabalhados como condições de consciência dos condutores dos veículos, uso de outras drogas psicoativas, grau de incapacidades, condições dos veículos, uso de medidas de segurança e até o custo social e de saúde dos condutores, onde acredita-se que tais deficiências estejam na sistematização, padronização da coleta e divulgação dos dados, mas que apesar disso espera-se que ela poderá subsidiar às autoridades envolvidas com o setor de trânsito na minimização dos problemas automobilísticos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. APRENDIZ. [Homepage na Internet]. Acidente de Trânsito Mata Mais do que Guerra: Alerta OMS. jan. 2003 Acesso em: 28 jan. 2004. Disponível em: http://www.2uol.com.br/aprendiz/n_noticias/imprescindivel.id130503.htm
2. BOMFIM, J. [Homepage na Internet]. Trânsito Mata 700 Mil por Ano no Mundo. Jornal A Tarde. 18 nov.1998. Acesso em: 22 jan. 2004. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/report1.html> .

3. BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria nº 1359 / GM. Em 21 de julho de 2003.
4. ------. [Homepage na Internet]. Ministério da Saúde. Fundação Nacional de Saúde. Instrução Normativa nº 1, de 15 de setembro de 2002. Acesso em: 02 fev. 2004. Disponível em: <<http://dtr2001.saude.gov.br/sas/PORTARIAS/Port2003/GM/GM-1359.htm>>.
5. ENSP. [Homepage na Internet]. Violência no Trânsito é Tema do Dia Mundial da Saúde. Acesso em: 08 abr. 2004. Disponível em: <<http://www.intranet.ensp.fiocruz.br/informe/materias.cfm?mat=79>>.
6. IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo demográfico. 2000.
7. MOURÃO, ING et. al. [Homepage na Internet]. A Embriaguez e o Trânsito: Avaliação da Nova Lei de Trânsito no que se Refere à Abordagem da Embriaguez. Acesso em: 27 jan. 2004. Disponível em: [http://www.hcnet.usp.br/ipq/revista/r27\(2\)art83.htm](http://www.hcnet.usp.br/ipq/revista/r27(2)art83.htm)
8. MUNDO. [Homepage na Internet]. Acidente de Trânsito Mata Mais que Guerra, diz OMS. Folha de São Paulo, 2004, Acesso em: 28 jan. 2004. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/mundo/ult94u56744.shtml>>.
9. OLIVEIRA, D.E.de. Código de Trânsito Brasileiro. São Paulo. Rideel. 1997.
10. QUEIROZ, M.S.; OLIVEIRA, P.C.P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. *Psicologia & Sociedade* (ISSN 0102-71) [periódico online], 2004 Jul/Dez [citado em 2003]. 5(2). Porto Alegre, 2003; 5(2). Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822003000200008&lng=pt&nrm=is... >](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822003000200008&lng=pt&nrm=is...)
11. SANTOS, W. [Homepage na Internet]. Você é o Principal Responsável pelo Trânsito. *Ciclista! Será o Pesadelo do Motorista?* 3 out. 2001. Acesso em: 04 out. 2004. Disponível em: <<http://www.transitobrasil.com.br/artigos/artigo.php?arti=7>>
12. TRANSITOBASIL. [Homepage na Internet]. Causas dos acidentes. Acesso em: 22 jan. 2004. Disponível em: <<http://www.transitobr.com.br/causas.htm>>.
13. VISUALIZAR TEXTO. [Homepage na Internet]. Governo define slogan e marca para o dia mundial da saúde. Acesso em: 01 abr. 2004.. Disponível em: <http://www.portalweb01.saude.br/saude/visualizar_texto.cfm?idtxt=19386>.

Received: June 11th 2004

Revised: July 20th 2004

Accepted: November 4th 2004