ÍNDICE DE MORTALIDADE DE JOVENS ADULTOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO EM MUNICÍPIO PAULISTA

Vanessa Cristina Sossai **CAMILO**

Guilherme de Souza Vieira **ALVES**

RESUMO: o século XXI iniciou-se com um grande desafio a ser enfrentado: o aumento dos índices de violência no trânsito. Segundo a própria OMS, os acidentes de trânsito são responsáveis por aproximadamente 1,2 milhões de óbitos/ano e 50 milhões de feridos em todo mundo. No Brasil o número de mortes no trânsito chega a 25 mil pessoas no ano. É um assunto polêmico, visto que envolve uma série de causas e consequências decorrentes ao momento em que o acidente ocorre. Os acidentes estão associados na maioria das vezes ao excesso de velocidade, distração dos motoristas, consumo de bebidas alcoólicas e de drogas, destreza ao dirigir, marcada pela excessiva autoconfiança, além dos fatores de infraestrutura e do clima. O presente trabalho tem por objetivo analisar os acidentes de trânsito no município de Barretos, com enfoque ao índice de mortalidade, e à conscientização aos jovens, pois estão mais vulneráveis. Para a realização de tal pesquisa, utilizou-se as do tipo exploratória, aplicada, qualitativa e também a quantitativa, por informar principalmente o número de ocorrências em vários âmbitos analisados. Os resultados obtidos sugerem que o índice dos acidentes em cidade localizada no interior paulista tem diminuído nos últimos tempos, contrariamente à frota de veículos que aumentou. Sabe-se também que há investimento em Educação Preventiva, não havendo o interesse para este trabalho a dimensão de quanto se investe no município. Analisou-se também a relação de atendimento em colisões e atropelamentos, nas modalidades de Suporte Básico e Avançado de Vida, em cidade paulista. Medidas são adotadas para que se minimize a incidência dos acidentes, como campanhas, informes publicitários, cartilhas, o bafômetro, radares, operações bloqueio, dentre outros. De modo geral o Brasil ocupa a 5ª posição no ranking de países com maior número de óbitos, uma estatística alta, a qual há estudos para que a diminua. Logo, os acidentes de trânsito têm diminuído nos últimos tempos, porém espera-se que ainda diminua mais, mesmo que estejam relacionados primordialmente à falha humana. Deve-se continuar os investimentos na área da educação do

1 – Enfermeira e pedagoga. Esp. em Formação Pedagógica em Ensino Profissionalizante de Nível Médio. Docente em curso de habilitação profissional de nível médio em Enfermagem. E-mail: **vcsossai@hotmail.com**

2 – Professor pedagogo, e profissional especialista em Recursos Humanos.

trânsito, para que seja possível reduzir ao máximo a incidência dos mesmos, considerando que ainda que se invista, o público em sua maioria não absorve o conhecimento prático.

Palavras-chave: acidentes de trânsito, educação preventiva, índices de mortalidade.

1 JUSTIFICATIVA

Mediante situação de alto índice de acidente de trânsito fatal, na sua maioria por jovens, pretende-se com este artigo promover educativamente a conscientização de jovens no intuito de se reduzir as causas mais frequentes que os levam aos acidentes, por se tratar de uma temática que diz respeito à saúde e principalmente à vida do cidadão jovem.

Segundo Araújo, Diniz e Rocha (2008), de acordo com a Organização Mundial da Saúde, as lesões por acidentes de trânsito constituem um crescente problema de saúde pública e uma da principal causa *mortis* de adultos jovens no mundo. A estimativa mundial de vítimas fatais em decorrência de acidentes de trânsito é de 1,2 milhões de pessoas por ano, a maioria constituída de adultos jovens com idades entre 15 e 44 anos. Nos países pobres e em desenvolvimento, o custo dos acidentes gira em torno de 1% a 2% do produto interno bruto (PIB).

Conforme a Secretaria de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde, do total de óbitos ocorridos no Brasil em 2003, 12,6% foram devidos às causas externas. Destes 26,2% decorreram de acidentes de transporte terrestre. Nas classes sociais médias e altas, os acidentes de trânsito respondem por percentual de mortes superior comparado ao do país, uma vez que nesse segmento específico os índices de mortes por homicídio são inferiores.

Diversos fatores de risco interagem para a ocorrência de lesões por acidentes de trânsito: os que influenciam a exposição ao risco, como econômicos e demográficos; os que influenciam diretamente no envolvimento em acidentes, como velocidade inapropriada ou excessiva, o uso de álcool ou outras drogas, ser jovem, ser usuário vulnerável (como idosos, crianças e pessoas não-instruídas

educativamente), dirigir na escuridão, fatores mecânicos, defeitos e outros problemas relativos à via de tráfego; os que influenciam na gravidade do acidente; e os que influenciam na gravidade das lesões pós-acidente.

Os resultados dos estudos sobre o envolvimento diferencial de pacientes portadores de transtornos psiquiátricos em acidentes de trânsito são contraditórios: pacientes com transtornos da personalidade apresentavam até seis vezes mais probabilidades de se envolver em acidentes de veículos. Os traços que poderiam estar associados à direção perigosa foram: irresponsabilidade, agressividade, egocentrismo, impulsividade e intolerância à frustração.

Anjos, Evangelista e Zumiotti (2007), em estudo retrospectivo, informaram que motoristas com diagnósticos psiquiátricos (como Transtorno Depressivo Maior, Psicose Reativa Breve, Transtorno de Personalidade *Borderline,* Transtorno Conversivo, Transtorno Misto de Personalidade, Transtorno de Personalidade Passivo-Dependente, Fobia Social e Transtorno de Ajustamento) não eram diferentes dos controles quanto às taxas de batidas em objeto fixo, velocidade insegura, infrações ou menos uso de cinto de segurança.

Essa aparente contradição poderia ser explicada pelas características dos estudos epidemiológicos sobre acidentes de trânsito que, em geral, são retrospectivos, limitados pelas características das amostras e dependentes da possibilidade de dosagens séricas de psicotrópicos.

Entre os fatores que poderiam influenciar na ocorrência de acidentes de trânsito, estão as características da personalidade do motorista. Por exemplo, fatores relacionados ao funcionamento da personalidade, tais como controle de hostilidade, tolerância à tensão, ansiedade de separação, egocentrismo e sociocentrismo, são mais preditivos de desempenho na direção do que diferenças individuais em características fisiológicas e psicofisiológicas.

A impulsividade é um dos traços que tem sido frequentemente associado tanto a comportamentos de risco em geral quanto a violações das leis de trânsito e acidentes. No entanto, os resultados de estudos sobre a relação entre a impulsividade e os acidentes de trânsito ainda são contraditórios, havendo

resultados que ressaltam associações positivas e outros, a ausência de relação. Tais resultados contraditórios podem originar tanto diferenças metodológicas quanto na forma de definir o constructo “impulsividade”. Não há, na literatura, estudos comparativos sobre aspectos metodológicos e conceituais acerca da relação entre impulsividade e comportamento no trânsito. Assim, pretende-se com este artigo, baseado em uma revisão sistemática da literatura, avaliar a relação entre acidentes, índice de mortalidade, destacar pontos positivos que possam contribuir para que o acidente não aconteça.

2 REFLEXÕES INICIAIS

O século XXI inicia com um grande desafio a ser enfrentado pela sociedade moderna: o alarmante aumento dos índices de violência no trânsito (POLLY, 2010).

Os acidentes de trânsito constituem um sério problema socioeconômico, e resultam em consequências à sociedade, bem como: óbitos, e as sequelas às vítimas, além dos altos custos com a seguridade. Os traumas provenientes destes acidentes têm elevado dramaticamente os custos na saúde com tratamento e reabilitação das vítimas e interrompido precocemente a vida de milhares de pessoas, principalmente nas primeiras décadas de vida (IPEA, 2003).

Em 2004, os acidentes de trânsito foram a 9ª causa de morte em todo mundo. Considerando os avanços da medicina no tratamento das enfermidades cardíacas e oncológicas, além do aumento contínuo da frota de veículos sem a devida organização urbana, as projeções da Organização Mundial de Saúde (OMS) dão conta que os acidentes de trânsito serão a 4ª causa de morte em 2020 (POLLY, 2010).

Segundo a própria OMS, os acidentes de trânsito são responsáveis por aproximadamente 1,2 milhões de óbitos/ano e 50 milhões de feridos em todo mundo. Estes números superam todas as estimativas de perda de vidas humanas nos maiores confrontos sociais historicamente conhecidos: as duas grandes guerras mundiais do século XX e a Guerra do Vietnã.

A 1ª Guerra Mundial gerou um gasto aproximado de 42 bilhões de dólares. No segundo conflito mundial as cifras atingiram a marca de 156 milhões de dólares. Na Guerra do Vietnã a estimativa foi de 18 bilhões de dólares. Os custos gerados pelas vítimas dos acidentes de trânsito durante o ano chegam a comprometer até 2,5% do PIB (Produto Interno Bruto) nos países desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Vencer esse desafio significa investir em medidas preventivas, programas educativos, engenharia de tráfego e fiscalização voltada à segurança de todo cidadão, em todas as faixas etárias, principalmente as mais vulneráveis: pedestres, ciclistas e motociclistas (TENÓRIO, 2010). Atualmente, a grande maioria dessas vítimas se encontra na faixa etária economicamente ativa, adolescentes e adultos jovens com idade entre 15 e 44 anos (IPEA, 2003).

Crianças e idosos também representam parcela importante da população vítima de acidentes de trânsito. O atropelamento é a principal causa externa de morte e morbidade entre crianças e a principal causa de trauma no idoso.

A OMS considera que o acidente não é uma fatalidade, é previsível e passível de intervenções no sentido de reunir esforços multidisciplinares para preveni-los, o que significa dizer que a causa de morte traumática no mundo pode ser amplamente evitada. Dados oficiais demonstram que 90% dos acidentes são causados por falhas humanas, 6% tem a via como causa e 4% são decorrentes de falhas mecânicas (TENÓRIO, 2010).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) reconhece o Brasil como um dos líderes mundiais em acidentes de trânsito há mais de 30 anos. O problema se revela não apenas pelo número absoluto, como também pela alta incidência de acidentes por pessoa ou por veículo em circulação (IPEA, 2003).

Segundo Marín-León (2003), a elevada mortalidade por Acidentes de Trânsito (AT) representa um problema no Brasil como em diversos países. Os jovens, especialmente do sexo masculino, é possivelmente o grupo com maior envolvimento em acidentes de trânsito fatais, no período noturno e aos finais de semana.

Os mesmos jovens são influenciados pelos informes publicitários, pela associação da bebida alcoólica ao momento de prazer, como a diversão do futebol, as compras em shopping e os churrascos de domingo (PEDROSA, 2010).

No Brasil o número de mortes no trânsito chega a 25 mil pessoas no ano. É um assunto polêmico, visto que envolve uma série de causas e consequências decorrentes ao momento em que o acidente ocorre. Tais acidentes podem evoluir para uma recuperação total, os quais leva-se longo tempo de internação, precisando às vezes de cirurgias.

O atendimento pré-hospitalar é essencial nos primeiros minutos após o trauma, a fim de que se garanta a sobrevivência da vítima de maneira ágil e segura, evitando-se maiores traumas irreversíveis. De modo generalizado, ainda não existe um consenso da eficácia ao atendimento pré-hospitalar à garantia de sobrevida, pois é um assunto que leva em consideração vários fatores decorrentes ao trauma (MALVESTIO, 2008).

Como o trânsito exige decisões rápidas, tornam-se necessário considerar o estilo de conduzir, os julgamentos e a tomada de decisões, entre elas, as de ultrapassar, mudar de pista e avançar o sinal. Nos jovens, a tomada de decisões é marcada pela impulsividade, ousadia e confiança excessiva em sua própria destreza. O consumo de álcool é o fator mais associado ao Acidente de Trânsito (AT), pois dificulta a tomada de decisões e entorpece as habilidades psicomotoras.

A análise de acidentes aponta o papel preponderante dos fatores humanos, sendo que a visibilidade e os defeitos nos veículos contribuem em pequena proporção na ocorrência de acidentes.

Os acidentes podem ser causados pela falta de infraestrutura, bem como: a ausência de manutenção da malha viária nacional (dentre as 20 melhores rodovias brasileiras, 19 são de São Paulo), sinalização, medidas punitivas (radares).

Segundo a Secretaria Estadual dos Transportes e a Polícia Rodoviária Estadual e Federal, os números de mortes têm diminuído, contudo sabe-se que inversamente, a estatística de feridos aumentou de 2008 para 2009.

A fiscalização em sua maioria é extremamente rígida e consequentemente autua com a intenção de diminuir as causas de acidentes. Uma das tentativas adotadas por parte das autoridades e dos órgãos públicos é a Lei Seca, nº. 11.705, de 19 de junho de 2008, que é uma determinação do Ministério da Justiça.

Mesmo que a lei traga vários benefícios, há motoristas que tentam escapar dos bloqueios, ora por desvios dos postos policias, ora por buscas em sites de relacionamento via internet (MENEZES, 2010).

A questão abordada são as estatísticas de caráter municipal, estadual, federal e ainda mundial a respeito das vítimas fatais de acidentes de trânsito, analisando-se os parâmetros de frequência e gravidade dos mesmos.

Deve-se reconhecer a importância dos acidentes de trânsito fatais no Brasil, especialmente tendo-se em vista a predominância em populações de jovens e que quanto menos desenvolvida for uma cultura, maior tende a ser sua mortalidade no trânsito. Considerando-se ainda que o risco de óbitos nestes acidentes seja maior quando o condutor é um adulto jovem, o que se sabe é que há imaturidade e pouca habilidade e experiência ao dirigir.

Também pode-se levar em conta além do número significativo de mortes, as sequelas físicas e as psicológicas, como o estresse pós-traumático, o que acarreta ao Estado e Município, elevado custo como gastos hospitalares, previdenciários e a terceiros, sem contar os prejuízos ao próprio acidentado pela razão de afastamento do trabalho.

Em decorrência aos gastos gerados, a polêmica sobre os acidentes tornou-se uma preocupação a nível mundial, com a finalidade de se melhorar o atendimento pré-hospitalar, dando-se continuidade ao atendimento hospitalar e minimizando-se o agravamento do quadro clínico da vítima, por meio de novas tecnologias aplicadas ao atendimento emergencial, o qual há o destaque em duas modalidades: o “Suporte Básico de Vida” (SBV), que não utiliza manobras invasivas; o “Suporte Avançado de Vida” (SAV) – realiza manobras invasivas.

De acordo com o tema proposto, há na literatura científica dados que comprovam que o Sistema Único de Saúde (SUS) tem maior gasto com os

politraumatizados, do que com doenças. A pesquisa exploratória refere alto número em relação ao impacto socioeconômico das vítimas acidentadas, com destaque à população economicamente ativa.

Consideravelmente compreende-se que os jovens do sexo masculino são as vítimas mais vulneráveis nos casos dos acidentes. Tal informação atribui-se ao comportamento de idade, interferindo assim para que os mesmos jovens burlam as leis.

Sabe-se também que uma das principais causas de mortes em todo o mundo, são as lesões por acidentes de trânsito.

Outra fonte que considera a importância de gastos gerados pelos acidentes é calculada por pesquisas do IPEA, chegando a 22 bilhões de reais por ano.

A partir da temática pôde-se elaborar um acervo de materiais de cunho técnico- científico, na qual fez-se uma catalogação dos artigos em referência, atentando-se às mais variadas fontes de informações confiáveis que pudessem informar conhecimentos e estatísticas quanto ao Acidente de Trânsito (AT).

A pesquisa fundamentou-se em fontes de revistas científicas, informativas, jornais local e estadual, artigos científicos e/ou de revistas, sites eletrônicos especializados, informações de campo da Polícia Militar/Corpo de Bombeiros, Secretaria Municipal da Saúde, e Serviço de Atendimento Móvel de Urgência.

Assim sendo, realizou-se pesquisa do tipo exploratória, pesquisa com coleta de dados quali-quantitativos, pois pretendeu-se com o artigo explorar o tema criando-se afinidade, pôr em prática conhecimentos específicos e mensurar dados referentes à questão dos acidentes, com destaque as características que possam identificá-los.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Mediante pesquisa e estudo realizado, obteve-se como resultado quantitativo um significativo número em decorrência à análise do índice em acidentes no trânsito barretense.

Para que se possa exemplificar, tem-se a o município de Barretos/SP, que possui a maior frota de veículos motorizados *per capita* do Estado de São Paulo. A Polícia Militar de Barretos informa 1.617 acidentes no ano de 2009, incluindo-se atropelamentos, acidentes com vítimas e também sem vítimas, sendo que houve 1.112 vítimas e 5 foram fatais, em média 120 acidentes por mês.

Com o aumento do número da frota de veículos de 42 para 56 mil, inversamente houve uma redução quanto ao índice de AT, em relação ao período de 2006 a 2009, conforme anexo 1.

De janeiro a abril de 2010, colheu-se estatísticas as quais referem-se ao número de atropelamentos e colisões, realizadas pelo SBV e pelo SAV, conforme anexo 2 e anexo 3, respectivamente.

Ainda se tratando de dados do atendimento prestado pelo Suporte Básico e Avançado, têm-se registros de em média 100 ocorrências ao dia, número extremamente importante, justificando a importância e necessidade do atendimento pré-hospitalar, aos cidadãos jovens que estão mais sujeitos aos acidentes de trânsito. Não foram levados em conta até o momento os chamados “trotes”, que chegam a ser contabilizados na margem de 60 ao dia, deixando-se muitas vezes de prestar o atendimento a quem esteja realmente necessitando.

De acordo com a Vigilância Epidemiológica de Barretos, há na literatura, as estatísticas, as quais comprovam os índices de óbito por município, analisando-se a região de Barretos, conforme anexo 4.

Medidas preventivas/educativas são adotadas intencionalmente para que se possa minimizar a frequência das causas dos acidentes, bem como: a Campanha Paz no Trânsito, contando com 30 agentes municipais, realizada no mês de setembro, tendo esta 30 dias de realização, com ações de conscientização, juntamente com a Semana Nacional de Trânsito (iniciativa do governo federal); os radares distribuídos pela cidade de Barretos, prezam pela diminuição da velocidade e consequentemente, menores possibilidades de ocorrência de acidentes e em menores proporções.

Tratando-se das operações bloqueio, em 2009 registrou-se 712 operações, um aumento de 216% em relação ao mesmo período do ano anterior (225 operações), conforme anexo 5. Tais operações têm o intuito de tentar minimizar os índices de acidentes. Por meio de dados comprova-se que houve decréscimo dos mesmos devido ao aumento de operações.

Nos 4 dias de feriado prolongado de Ano Novo, em 2010, a região de São José de Rio Preto destaca-se com taxa de porcentagem de 58% com ou sem vítima na quantidade de acidentes nas estradas, comparado ao período do ano antecedente (PEDROSA, 2010).

Em âmbito estadual, particulariza-se as estradas paulistas. No período do feriado do aniversário de São Paulo, há acréscimo de em média 3%, computando-se 926 acidentes, 35 mortos e 499 feridos, comparado a mesma data do mesmo período ao ano anterior (BAFFI, 2010).

Ainda referente ao estado de SP, mostra-se com crescimento de 23,4% e segundo Policia Rodoviária o aumento atribui-se às chuvas excessivas dos primeiros meses do ano e também à imprudência dos motoristas, no período de maio de 2010.

Conforme dados informativos sobre o Estado de Minas Gerais, o qual possui a maior malha viária federal do país, este se enquadra como o que mais gerou números significativos de mortes, 27, segundo relatos de especialistas em trânsito e transportes. Sendo assim, a maioria dos acidentes nas estradas ocorre com motoristas que não dirigem diariamente, mas sim na época de feriados.

No feriado da Páscoa verificou-se um aumento de 34% no número de mortes nas estradas Federais, ou seja, de 85 em 2009 para 114 vítimas em 2010.

Estatisticamente, obteve-se a informação a respeito da lei seca: antes 17% dos motoristas que passavam pelo bafômetro na cidade de São Paulo, estavam embriagados. Hoje é apenas 4%, uma redução de aproximadamente 76,5%

Sabe-se também que no ano de 2008 (vigor da lei) a queda foi de 30% nas internações por acidentes de trânsito no Brasil. A maioria das fatalidades, relacionadas ao consumo de álcool aconteceu com maior prevalência entre adultos na faixa etária de 21 a 45 anos e do sexo masculino.

Dados referentes há anos anteriores demonstram que o Brasil ocupa o 5° lugar no ranking mundial dos acidentes, conforme anexo 6.

De maneira a proporcionar que o acidente não ocorra, procedimentos são usualmente adotados como medidas de prevenção e critérios caso ele aconteça, como: não dirigir logo depois de ingerir bebidas alcoólicas, caso seja realmente necessário, que se dirija em velocidades muito baixas; não utilizar de drogas antes e durante o ato de estar frente à direção. Há drogas que são estimulantes de coragem e habilidades, contudo em relação ao tempo de reação, estas têm efeito contrário comprovado cientificamente; manter certa distância ao veículo da frente e a todos os que se aproximarem; quando necessário, utilizar todos os itens de segurança de modo adequado e seguro; respeitar e compreender a sinalização de trânsito, em sua maioria contribui para que não haja acidentes, pois muitos deles são provenientes de imprudência e negligência, fundamentalmente considera-se que todo acidente pode ser evitado.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do levantamento de dados considera-se que o índice de acidentes no município de Barretos diminuiu nos últimos tempos, sendo que muitas vezes poderia ser previsível. Quanto às medidas de trânsito adotadas para conscientização, estas em sua maioria surtem efeito positivo, incluindo-se as operações bloqueio, cartilhas do governo federal, as punitivas (radares), o bafômetro, dentre outras que possam minimizar as causas e incidências.

De modo generalizado, espera-se que os jovens tenham mais consciência ao ato de dirigir, sem a necessidade de apelar por punições e sim por medidas

educativas, prezando a própria vida e a de terceiros, principalmente saber e atentar-se as condições psicofisiológicas de não poder dirigir.

As estatísticas gerais mostram-se em situações alarmantes como evidenciado pelo início do século XXI. O Brasil deve sim investir em Educação para o trânsito e superar o alto índice de mortes no trânsito que ocupa desde 2007 e a isso ter argumentos para com os jovens, ensinando-lhes os efeitos causas/consequências que circundam a questão dos acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS

Álcool e Trânsito. **Centro de Informação sobre Saúde e Álcool.** Disponível em: http://www.cisa.org.br/imprimir.htm/?FhIdtexto=04238dabb7bd560. Acesso em: 21 fev. 2010, 06h 37 min.

ANJOS, K. C.; EVANGELISTA, M. R. B.; SILVA, J. S.; ZUMIOTTI, A. V. Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. **Acta Ortopedia Brasileira.** São Paulo, v. 15, n. 5, p. 262-266. 2007.

ARAÚJO, M. M.; DINIZ, L. F.; ROCHA, F. L. SÃO PAULO (Estado). Impulsividade e acidentes de trânsito**. Revista de Psiquiatria Clínica**. São Paulo, 2008. Disponível em: http://www.hcnet.usp.br/ipq/revista/vol36/n2/60.htm. Acesso em: 24 abril 2010.

BAFFI, G. Acidentes no Ano Novo matam quatro. **Diarioweb**. Janeiro. 2010. Disponível em: http://www.diarioweb.com.br/novoportal/noticias/estradas/3670. Acesso em: 21 fev. 2010.

Balanço mostra 1.315 acidentes e 41 mortos nas estradas de SP no carnaval. **UOL. Folha Online.** Disponível em: <http://www.1folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u695184.shtme>. Acesso em: 17 fev. 2010, 13h 52min.

Frota aumenta e acidentes diminuem. **O Diário de Barretos.** Disponível em: http://www.odiariodebarretos.com.br/anteriores/index070110.php?dia=070110. Acesso em: 07 jan. 2010, 15h40.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras.** Brasília, DF, Maio 2003 Disponível em: http://www.ipea.gov.br/TemasEspeciais/acidentesdetransito.pdf.. Acesso em: 24 out. 2010.

MARÍN-LEÓN, L. SÃO PAULO (Estado). Jornal da Unicamp. **Acidentes de trânsito, um problema de saúde pública.** Edição 234; Campinas 2003. Disponível em: http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/ju/outubro2003/ju234pag04.html. Acesso em: 24 abril 2010.

MALVESTIO, M. A. A.; SOUSA, R. M. C. Sobrevivência após acidentes de trânsito: impacto das variáveis clínicas e pré-hospitalares. **Revista Saúde Pública.** São Paulo, v. 42, n. 4, p. 639-647, 2008.

MENEZES, C. Polícia de São Paulo muda estratégia para o cumprimento da lei seca. **Jornal Nacional.** Maio. 2010. Disponível em: http://g1.globo.com/jornal-

nacional/noticia/2010/05/policia-de-sao-paulo-muda-estrategia-para-o-cumprimento-da-lei-seca.html. Acesso em: 16 maio 2010, 15h.

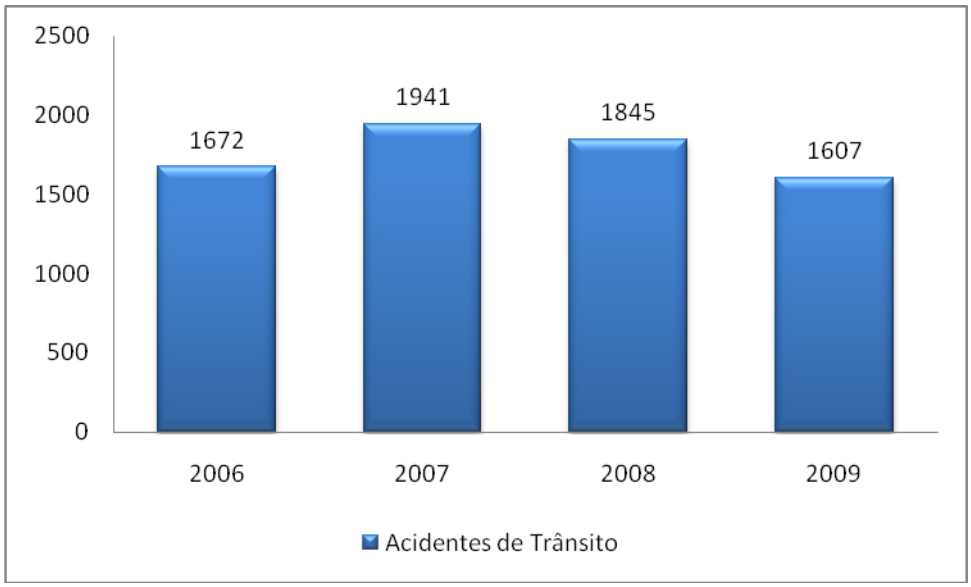
PEDROSA, Fernando. A ressaca no transito das festas de final de ano. **Jornal do Brasil.** Disponível em: http://transitoamigo.blog.terra.com.br/2010/01. Acesso em: 13 jan. 2010.

POLLY, Emily, **IG.** Vidência no Trânsito. Disponível em: http://blig.ig.com.br/gauchinhasemynickpolli. Acesso em: 13 jan. 10.

TENÓRIO, F. **Jornal a Tribuna do Mato Grosso.** Disponível em: http://www.atribunamt.com.br/2009/09/acidente-de-transito-um-problema-contemporaneo-de-saude-publica/. Acesso em: 07 fev. 2010, 15h20.

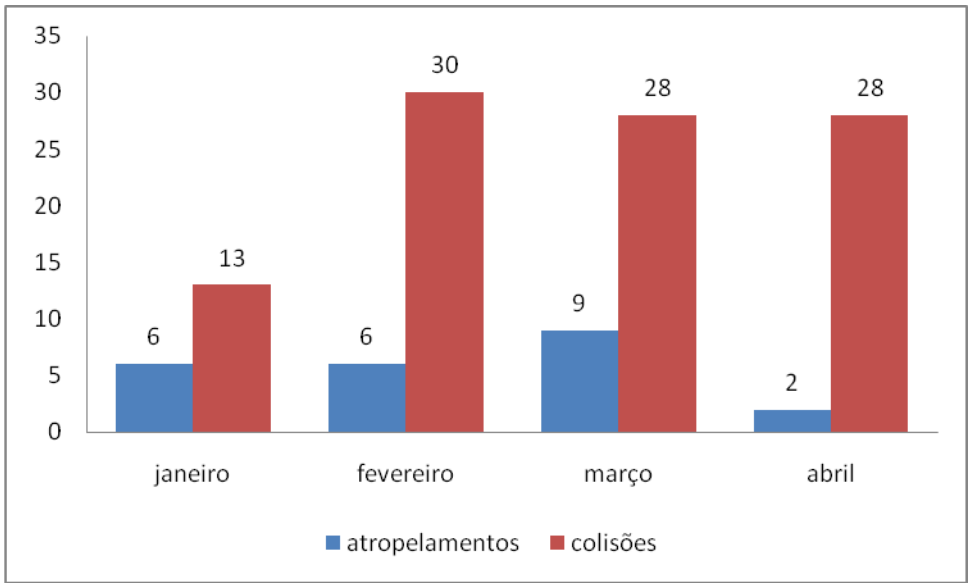
ANEXOS

1.



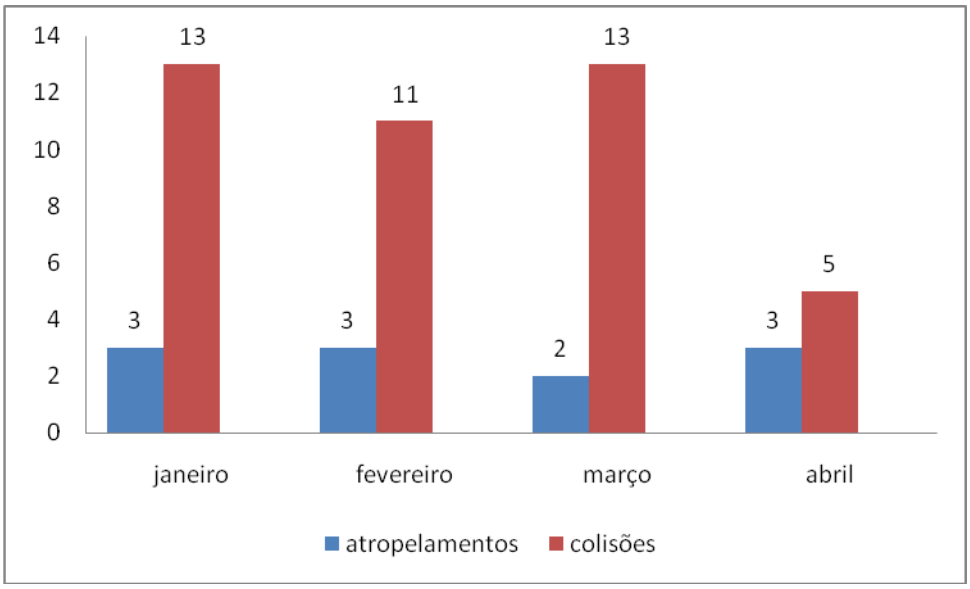
(relação do número de acidentes de trânsito no município de Barretos, de 2006 a 2009).

2.



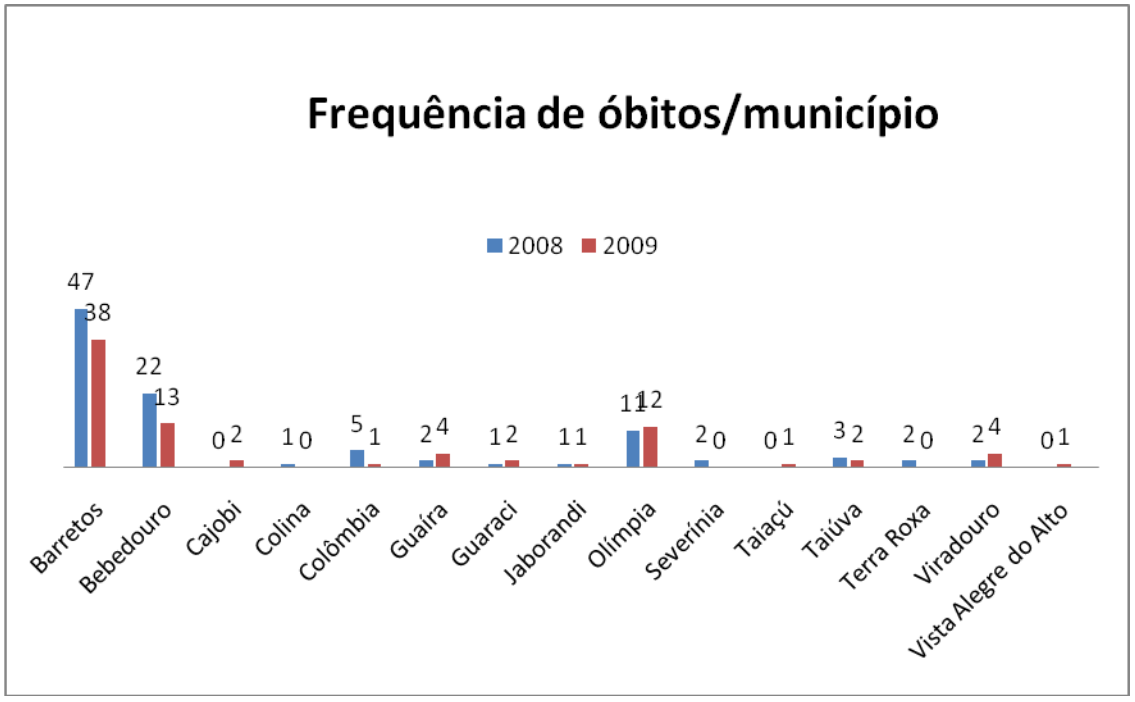
(relação de atropelamentos e colisões no município de Barretos, de janeiro a abril de 2010, atendidos pelo SBV).

3.



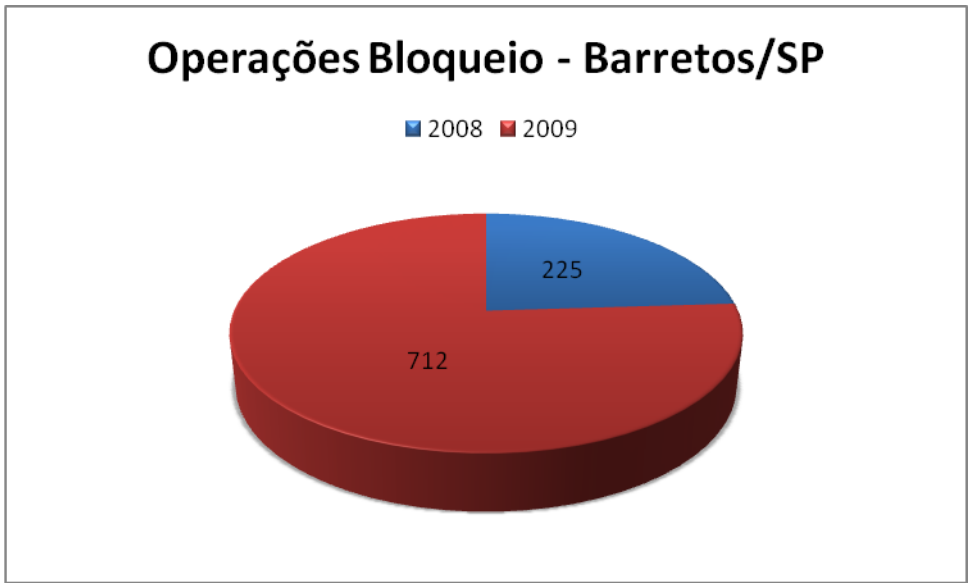
(relação de atropelamentos e colisões no município de Barretos, de janeiro a abril de 2010, atendidos pelo SAV).

4.



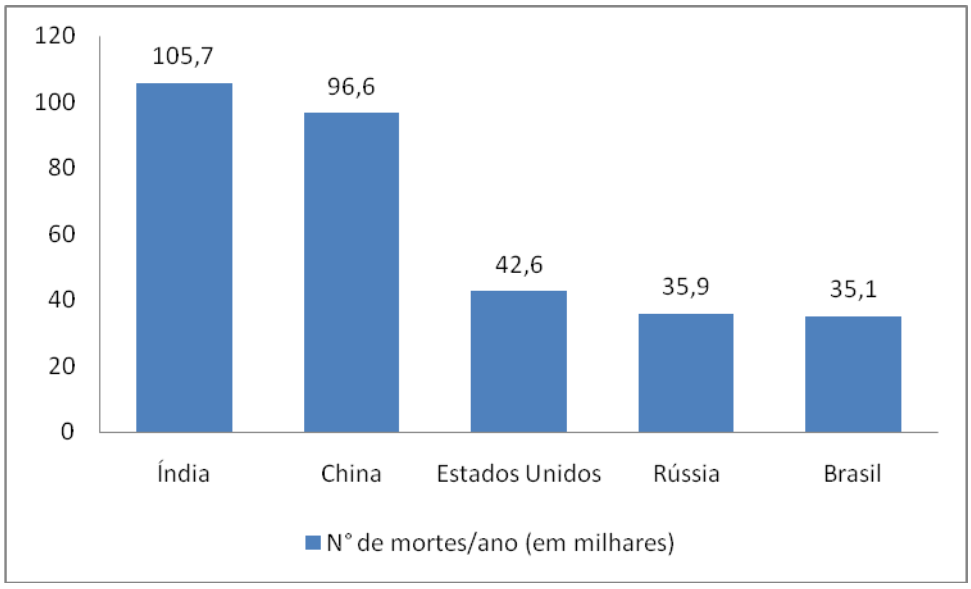
(frequência de óbitos na região abrangente de Barretos).

5.



(comparação das operações bloqueio de 2008 e 2009, em Barretos).

6.



(ranking dos países com maiores índices de mortes no ano de 2007).