

## TRÂNSITO COM SAÚDE

Rosuita Fratari Bonito<sup>1</sup>  
Leonardo Landó<sup>2</sup>  
Adriano Barra Della Torres<sup>3</sup>  
Anne Kelly Azevedo Kil<sup>4</sup>

**RESUMO:** O tema trânsito impõe-se como agravo relevante em saúde pública, especialmente no tocante à mortalidade, alcoolismo e acidentes traumáticos. Nesse cenário, a vulnerabilidade dos jovens constituiu o eixo principal das ações de educação, prevenção e promoção da saúde, desenvolvidas junto aos alunos da rede pública de ensino de Uberlândia. Por meio de um ciclo temático de oficinas, com atividades de reflexão, dinâmicas e debates, foram discutidas questões sobre o trânsito sob o viés da saúde, distribuídas cartilhas e folhetos educativos e aplicados questionários de sondagem. Os resultados indicaram excelente aceitação das oficinas por parte do público, com a percepção ambígua do trânsito como um espaço ao mesmo tempo perigoso, arriscado e de mortes, que constitui o meio onde também ocorre a circulação necessária de automóveis e pessoas. As dúvidas e comentários elencados pelos alunos revelaram múltiplas percepções e reiteraram a necessidade de ações contínuas na solução permanente dessa demanda.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trânsito. Saúde. Extensão.

### *Traffic with health*

**ABSTRACT:** The traffic issue is proving to be relevant in public health, especially in terms of mortality, alcoholism and traumatic accidents. In this scenario, the vulnerability of youth formed the main axis for activities of education, prevention and health promotion developed with students from public schools in Uberlandia. Through a series of thematic workshops, with moments for reflection, dynamic and discussions, information was provided on the traffic theme under the bias of health, educational booklets and leaflets were distributed and survey questionnaires were applied. The results showed an excellent acceptance of the workshops by the public, with the perception of transit as an ambiguous space at the same time dangerous, risky, related to deaths and where the milieu for cars and people circulation is possible. Questions and comments listed by the students revealed multiple perceptions and reiterated the need for continued actions for the permanent solution of this problem.

**KEYWORDS:** Traffic. Health. Extension.

<sup>1</sup> Mestre em Ciências da Saúde pela Universidade Federal de Uberlândia, professora na Faculdade de Medicina na mesma instituição (rosuita@netsite.com.br).

<sup>2</sup> Graduando em Medicina pela Universidade Federal de Uberlândia, bolsista no Programa de Extensão e Integração UFU-Comunidade (PEIC-UFU/2010) (lando\_leo@hotmail.com).

<sup>3</sup> Graduando em Medicina pela Universidade Federal de Uberlândia, bolsista no Programa de Extensão e Integração UFU-Comunidade (PEIC-UFU/2010) (adrianodellatorres@gmail.com).

<sup>4</sup> Graduanda em Medicina pela Universidade Federal de Uberlândia, voluntária no Programa de Extensão e Integração UFU-Comunidade (PEIC-UFU/2010) (annekellyakil@yahoo.com.br).

## INTRODUÇÃO

O projeto Trânsito com Saúde, pautado nas diretrizes do Programa de Extensão e Integração UFU-Comunidade (PEIC-UFU/2010) e subsidiado pela Pró-Reitoria de Extensão, Cultura e Assuntos Estudantis, da Universidade Federal de Uberlândia (PROEX-UFU), foi promovido em virtude da relevância do assunto “trânsito” no âmbito sociocultural e da saúde e por ser amplamente discutido em campanhas que visam mitigar o alto índice de acidentes. Dado ser este um agravo responsável por elevados custos para o Sistema Único de Saúde, entrevem-se no trânsito um aspecto de profundo impacto social no tocante à reabilitação de vítimas (MELIONE, 2004, p. 462).

Programas de educação para o trânsito, com técnicas pedagógicas adequadas, deveriam ser desenvolvidos e implementados, visando atingir esses grupos de risco (adolescentes e jovens, principalmente os do sexo masculino) (BASTOS; ANDRADE; SOARES, 2005, p. 820).

Desenvolvido na Escola Estadual Messias Pedreiro, em Uberlândia, Minas Gerais, durante o ano de 2010, o projeto teve como público-alvo os alunos da segunda série do ensino médio do turno noturno. Foi realizado um ciclo de oficinas com dinâmicas de grupo e discussões sobre trânsito e seu vínculo com a saúde, principalmente em relação ao alcoolismo, estresse e mortalidade, enfatizando a necessidade do cumprimento das leis de trânsito.

Relaciona-se a maior gravidade dos acidentes durante a madrugada à ingestão de bebida alcoólica, pois ela proporciona falsa sensação de segurança. Em algumas pessoas ela causa euforia, diminui o controle muscular e a coordenação motora, além de prejudicar a habilidade de avaliar velocidades e distâncias, reduzindo a capacidade de lidar com o inesperado (FERREIRA; RIBEIRO, 2006, p. 164).

Na convicção de que a educação e a informação são pré-requisitos fundamentais para a prevenção de acidentes de trânsito, a convergência das ações para os jovens teve como alicerce a eminência de obtenção por muitos destes da primeira carteira de habilitação, assim como a noção de que eles venham a ser agentes veiculadores de ideias responsáveis pelo aprimoramento do trânsito no futuro próximo.

### **O trânsito como problema de saúde pública**

Os meios de locomoção têm como função propiciar os deslocamentos e facilitar os acessos (trabalho, escola, lazer). Com o desenvolvimento tecnológico e a expansão urbana, houve um aumento significativo da frota de veículos, o que exige melhoria da qualidade do transporte e da malha viária para acomodação dos fluxos.

Em consequência do aumento expressivo do número de veículos circulantes e da alta frequência de comportamentos inadequados, aliados a uma vigilância insuficiente, os acidentes de trânsito envolvendo veículos a motor passaram a se constituir em causa

importante de traumatismos na população mundial e, especialmente, na brasileira (BASTOS; ANDRADE; SOARES, 2005, p. 815).

Para o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) (2006, p. 24), acidente é um acontecimento inesperado, não decorrente da vontade própria do indivíduo, causado por força externa e que compromete a saúde do corpo e da mente. Já acidente de trânsito é qualquer acidente que ocorre nas vias públicas de circulação. Esse evento é passível de prevenção e, portanto, pode ser evitado.

É importante considerar que a prevenção dos acidentes de trânsito necessita de ações multidisciplinares e intersetoriais, que dependem de vontade política e atuação coordenada (BASTOS; ANDRADE; JUNIOR, 1999, p. 43).

A segurança no trânsito tem tido grande relevância no âmbito socioeconômico e, segundo o IPEA e a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) (2003, p. 11), a ocorrência de acidentes tem se caracterizado como especial conflito no trânsito, não apenas pelos custos econômicos, mas também por outros efeitos, como dor, sofrimento e perda da qualidade de vida das vítimas, seus familiares e da sociedade em geral. Se a condição de saúde só pode ser realmente entendida quando da manutenção do estado normal do organismo sem colocar em risco a qualidade de vida individual, o trânsito como meio que ceifa vidas e atinge o bem-estar da população vem a propósito nesse argumento.

As vítimas de um acidente requerem cuidados físicos e mentais, sendo este processo oneroso aos cofres públicos, além de deixar sequelas que podem ser responsáveis pelo aumento do número de sujeitos considerados inválidos no país.

As deficiências físicas resultantes de acidentes de trânsito trazem graves prejuízos ao indivíduo (financeiros, familiares, de locomoção, profissionais, etc.) e para a sociedade (gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários, etc.). As estimativas da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) apontam que 6% das deficiências físicas são causadas por acidentes de trânsito no mundo (MARIN; QUEIROZ, 2000, p. 8).

Em relação à faixa etária em que os acidentes são mais frequentes, nota-se grande incidência em meio a adolescentes e adultos jovens, especialmente nos horários destinados ao lazer, tais como finais de semana e à noite. Há ainda um fator catalisador desse risco quando, instados pela necessidade de liberdade e da sensação de quebrar regras, ocorre a ingestão associada de bebidas alcoólicas e, eventualmente, outros tipos de drogas.

A alta incidência de vítimas jovens, em diversas sociedades, vem sendo relacionada à falta de experiência na condução de veículos, além de características próprias da juventude, como a impulsividade e a necessidade de autoafirmação perante o grupo de pares. Como agravante, os jovens, geralmente, consomem mais frequentemente bebidas alcoólicas e drogas do que os adultos, bem como tendem a exceder mais os limites de velocidade e a desrespeitar outras normas de segurança no trânsito, o que, sabidamente, aumenta as

chances de ocorrência de acidentes (ANDRADE et al., 2003, p. 439).

Considerando o abuso com bebidas alcoólicas e sua ligação intrínseca com acidentes de trânsito, o Ministério da Saúde tem destinado verbas específicas para a otimização das ações de educação e para melhoria da normatização, esta medida representada destacadamente pela instituição da “Lei Seca” (Lei nº 11.705/2008), que, em consequência à fiscalização ineficiente, não surtiu os resultados esperados (MALTA et al, 2010, p. 325).

Os índices relacionados ao número de acidentes são cada vez mais preocupantes, pois são responsáveis por prejuízos financeiros e perdas imensuráveis, os custos humanos. Esta realidade é respaldada pela inexistência de uma legislação e fiscalização mais rigorosas, políticas públicas não focadas em ações preventivas e por uma concepção de governabilidade não comprometida com uma visão intersetorial (FREITAS; FERREIRA, 2010, p. 116).

## **O trânsito em Uberlândia**

Considerando-se o trânsito em Uberlândia em específico, deve-se observar a velocidade do crescimento da frota, como revelam os dados técnicos do Controle de Tráfego em Área (CTA) municipal (2009, p. 15), segundo os quais o total de veículos saltou de cerca de 190 mil, em 2004, para mais de 250 mil, em 2008. Como esperado, mediante tal incremento, houve aumento considerável das taxas de acidentes de trânsito.

A taxa de mortalidade por causas externas em Uberlândia apresenta um destaque aos acidentes de transporte e aos homicídios. Na década de 1980, a taxa registrada para o primeiro tipo de morte foi de 4,15/100.000 habitantes. Em 2000, os valores registrados passam a ser de 10,18/100.000 habitantes (SANTOS; GOBBI; FERREIRA, 2005, p. 256).

Uberlândia se tornou uma cidade violenta no critério trânsito devido ao seu expressivo crescimento urbano e econômico. De acordo com Santos, Gobbi, Ferreira (2005, p. 255), o município ocupava o 36º lugar do ranking em acidentes de trânsito no estado e, em 2000, passou para a 6ª posição. É preocupante, portanto, a rapidez com que o número de acidentes cresceu, trazendo à cena casos de atropelamentos, colisões com motocicletas, ciclistas e ônibus, com vítimas fatais.

Por meio da análise de dados, observa-se que, em Uberlândia, no ano de 2005, foram registrados 349 atropelamentos de pedestres, sendo o tipo de acidente com o maior taxa de Unidade Padrão de Severidade (UPS) registrado (FERREIRA; RIBEIRO, 2006, p. 163).

A idade das vítimas de acidente de trânsito em Uberlândia está, em sua maioria, na faixa etária entre 19 e 30 anos, corroborado pela falta de meticulosidade, impaciência e a condução em alta velocidade dos jovens (FERREIRA; RIBEIRO, 2006, p. 166). São dados que, em última análise,

espelham o quadro situacional do restante do país.

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

A emergência da violência no trânsito como dado de saúde pública e a exigência premente de ações de saúde voltadas à prevenção de acidentes (OMS, 2009, p. 11) e à redução de comportamentos agressivos e de risco (TEBALDI; FERREIRA, 2004, p. 15) compreenderam o foco central das ações extensionistas deste projeto. Os ônus social e econômico decorrentes das mortes, traumas e internações, a elevada incidência de envolvimento dos jovens e as repercussões negativas do abuso de bebidas alcoólicas e das atitudes de imprudência e agressividade figuraram como as rotas norteadoras percorridas pelas discussões e reflexões traçadas.

O público-alvo a que as atividades estiveram direcionadas refletiu os próprios indicadores de mortalidade no trânsito, em que o estrato populacional dos adolescentes vem a ser o mais fatalmente acometido pelos acidentes (BRASIL, 2001, p. 10). Por essa perspectiva etária, os alunos da segunda série do ensino médio do turno noturno da Escola Estadual Messias Pedreiro, em Uberlândia, foram escolhidos para participarem tendo em vista não somente o fato de estarem representados neste intervalo, como também por atuarem no papel de pedestres, condutores, passageiros e, eventualmente, candidatos à obtenção da primeira carteira de habilitação, ocasiões todas em que estas noções poderiam vir a calhar.

Pesando em favor de uma formação mais efetiva e consciente, foi feita a opção por uma estratégia de construção compartilhada do conhecimento junto ao público-alvo. Os momentos de encontro grupal estruturados em “oficinas” foram os que melhor se encaixaram nesse esboço, ensejando espaço igualmente para intervenções e trocas de experiências.

A educação para o trânsito tem como mola mestra a disseminação de informações e a participação da população na resolução de problemas, principalmente quando da implantação de mudanças, e só é considerada eficaz na medida em que a população alvo se conscientiza do seu papel como protagonista no trânsito e modifica comportamentos indevidos. Uma comunidade mal informada não reage positivamente a ações educativas. A educação inclui a percepção da realidade e a adaptação, assimilação e incorporação de novos hábitos e atitudes frente ao trânsito – enfatizando a coresponsabilidade governo e sociedade, em busca da segurança e bem-estar (BRASIL, 2004, p. 16).

Uma vez definida com a direção da escola a programação do projeto e ajustando-a aos desdobramentos do calendário escolar, foram priorizados três diferentes encontros por turma, totalizando, ao final das três salas constituídas, nove reuniões. Cada uma delas foi executada no período correspondente a duas horas-aula, com a participação conjunta do professor e das coordenadoras da escola e do projeto. Os assuntos para cada oficina, determinados com base na sua relevância temática, foram: “o trânsito como problema de

saúde”; “os acidentes de trânsito e suas consequências”; e “noções de primeiros socorros”.

Na primeira oficina, a ênfase recaiu sobre os tópicos relativos ao trânsito como objeto de estudo da saúde pública; às principais regras de circulação, seja para pedestres ou motoristas; e à importância decisiva dos conceitos de respeito e liberdade na composição das relações nos espaços de tráfego. No segundo encontro, deu-se destaque ao grave indicador brasileiro dos acidentes. Instrumentalizados principalmente com tabelas e quadros estatísticos, foram abordadas as razões para a escalada crescente e aterradora nos números de colisões, atropelamentos e óbitos, bem como para as medidas preventivas de reversão desse panorama. E, encerrando o ciclo, os procedimentos a serem adotados nas ocorrências de trânsito e os primeiros socorros requeridos compuseram a proposta da terceira e última oficina.

Durante as oficinas, seguiu-se o elenco de temas, com flexibilidade em sua execução. Ao mesmo tempo em que eram prestadas orientações – tanto por meio da leitura de textos como projeção de imagens e vídeos – os alunos cotizavam sua parcela de participação com perguntas, dúvidas, comentários e sugestões. No final, a distribuição de cartilhas educativas, fornecidas pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SETTRAN) e pelo Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG), consolidava as informações veiculadas.

Ainda, sabido o mérito pedagógico da discussão sobre o trânsito no contexto da escola, inclusive como forma de amplificação desse tema junto aos alunos e demais funcionários, buscou-se o envolvimento paralelo do quadro de professores da escola no projeto, por meio da distribuição de material teórico com subsídios para a sala de aula.

Incluir o tema do trânsito na prática pedagógica, bem como outros aspectos que possam ser de interesse da comunidade escolar, está relacionado com a ideia de mudança de mundo, de democracia, de inclusão, de respeito à diferença e à diversidade, de solidariedade [...]. Visa a estimular, entre crianças e jovens do ensino formal brasileiro, atitudes e hábitos que contribuam para a preservação da vida e para a paz no cotidiano das comunidades, através de uma atitude consciente e responsável que seja capaz de atuar para a redução do número de acidentes, mortos e feridos. (FILIPOUSKI et al, 2002, p. 14).

De modo geral, o emprego da biblioteca de publicações da Organização Mundial de Saúde (OMS), Ministério da Saúde (MS), Departamento Estadual de Trânsito do Paraná (DETRAN-PR) e Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) forneceram o escopo referenciado para estudo dos conteúdos e elaboração do “Questionário de Caracterização” e do “Questionário de Avaliação” das ações, aplicados para a sondagem do perfil e nível de compreensão dos estudantes.

## **RESULTADOS**

Dos resultados coletados com os instrumentos citados, observou-se que a maioria do público (n=75) considerou as oficinas como “excelente” (59%), com alta taxa de aprendizado referida

em 61% das respostas. Verificou-se ainda que a maior parte dos alunos, refletindo de certa forma o reduzido índice de porte de carteira de habilitação (5%), enquadra-se na categoria de passageiro (62%) e, em seguida, de pedestre (31%). No cumprimento das leis de trânsito, teve destaque a taxa de 60% dos que afirmaram já ter dirigido sem habilitação, a inconstância no respeito a essas leis quando na condição de pedestre (63%) e baixo hábito de utilização a todo o tempo do cinto de segurança, alegado apenas por 39%. 67% declarou nunca ter se envolvido em um acidente e 60% nunca transitou em veículo com motorista alcoolizado.

Em outra atividade de reflexão, em que os participantes, recebendo questões aleatórias, deveriam exprimir sua avaliação do cumprimento das leis de trânsito, discorrer sobre o que consideravam atitudes de respeito no trânsito, emitir sugestões a governantes, pensar o porquê da insistência de motoristas dirigirem alcoolizados e julgar sobre os maiores problemas de trânsito no Brasil, uma diversidade de opiniões e entendimentos exprimiu uma conclusão arrematada ainda no curso das oficinas: a de que uma conjuntura de fatores concorre para a formatação do trânsito brasileiro na situação em que se impõe. Os argumentos apontados indicaram particularmente uma percepção dual, ambígua com relação ao tema.

Se uma parcela do público pontuou sobre os riscos oferecidos pela condução perigosa de motoristas alcoolizados e em vias mal conservadas, por vezes exemplificados com relatos de mortes vivenciadas na própria família, outros vislumbravam o trânsito como um espaço da circulação produtiva de bens e serviços, em que se observa o fluxo vital de veículos e pessoas.

Nesse sentido, notou-se também ambiguidade quanto à primeira palavra/imagem mentalmente cogitada para trânsito, em que vocábulos de caráter negativo como “acidentes”, “morte”, “imprudência”, “velocidade”, “brigas”, “nervosismo”, “stress”, “agressão”, “barulho”, “poluição”, “congestionamento”, mencionados em 45% das respostas, ficaram praticamente empatados com os de cunho afirmativo, tais como “carro”, “automóvel”, “veículo”, “moto”, “transporte”, “movimentação”, “segurança”, “respeito”, “atenção”, “sinalização”, “habilitação”.

Por outro lado, o descaso das autoridades, a fragilidade do aparato de fiscalização, a precariedade do sistema viário nacional, a limitada formação dos novos condutores, a sensação de impunidade e a relutância cívica em se cumprir o marco regulatório foram alguns dos fatores contributivos descritos nas respostas dos alunos. Houve menções à necessidade de uma “maior mobilização da sociedade”, que, a despeito das campanhas midiáticas, devem visualizar nesse tema uma demanda permanente. Principalmente no caso das mortes em acidentes, nas quais – como apontado pelo próprio público – concentra-se um evento contornável, evitável (VASCONCELLOS, 1998, p. 88), em que a educação em saúde sobressai-se senão como uma via de preservação de vidas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O repertório de experiências práticas e teóricas apreendidas da condução do projeto Trânsito com Saúde permitiu que se alçassem outros olhares para a questão do trânsito, inclusive no que

concerne à contribuição do jovem no seu entendimento. Notou-se que os alunos reconhecem e compreendem seu papel na construção de um trânsito melhor, ainda que relutem em aplicar as medidas de segurança preconizadas, tais como não dirigir alcoolizado, utilizar o capacete, atravessar na faixa de pedestres; que temem perder a vida por ocasião de um acidente, sem, contudo, fazer do uso consciente do cinto de segurança um hábito voluntário; que vislumbrem no rigor da legislação um mecanismo de redução de mortalidade, mesmo que argumentem contra a própria fiscalização por radares e guardas; que a escola pode operar como fórum de construção de saberes para o trânsito, ainda que essa temática seja raramente discutida como conteúdo curricular.

O presente trabalho, enfim, evidenciou as múltiplas percepções do trânsito como agravo em saúde pública e ratificou a importância de ações continuadas que funcionem como o motor propulsor da solução definitiva desse problema.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, S. M. de et al. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região Sul do Brasil. **Revista da Associação Médica Brasileira**, São Paulo, v. 49, n. 4, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ramb/v49n4/18346.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

BASTOS, Y. G. L.; ANDRADE, S. M.; JUNIOR, L. C. Acidentes de trânsito e o novo Código de Trânsito Brasileiro em cidade da região Sul do Brasil. **Informe Epidemiológico do SUS**, Brasília, v. 8, n. 2, 1999. Disponível em: <<http://iah.iec.pa.gov.br/iah/fulltext/pc/portal/iesus/v8n2/pdf/v8n2a05.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

BASTOS, Y. G. L.; ANDRADE, S. M.; SOARES, D. A. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, maio-jun. 2005. Disponível em: <<http://www.scielosp.org/pdf/csp/v21n3/15.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

BORGES, A. **Estatísticas de trânsito 2004-2008/Uberlândia-MG: dados técnicos CTA Estatísticas**. Uberlândia: SETTRAN, 2009.

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília: Ministério da Justiça, 2004.

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências**. Brasília: Ministério da Saúde, 2004.

FERREIRA, D. L.; RIBEIRO, L. A. **Acidentes de trânsito em Uberlândia: ensaios da epidemiologia e da geografia**. Uberlândia: Aline, 2006.

FILIPOUSKI, A. M. R. et al. **Trânsito e educação: itinerários pedagógicos**. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

FREITAS, M. de P.; FERREIRA, D. L. Acidentes de trânsito no Brasil e em Uberlândia (MG): análise do comportamento e a forma de utilização deste indicador para a gestão da mobilidade



urbana. **Observatorium**, Uberlândia, v. 2, n. 5, nov. 2010. Disponível em: <<http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/2edicao/n5/Acidentes%20de%20transito%20no%20Brasil.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras**: pesquisa de acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas de Belém, Recife, São Paulo e Porto Alegre. Brasília: IPEA/ANTP, 2004.

\_\_\_\_\_. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**. Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.

MALTA, D. C. et al. Análise da mortalidade por acidentes de transporte terrestre antes e após a Lei Seca – Brasil, 2007-2009. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, v. 19, n. 4, mar. 2010. Disponível em: <<http://scielo.iec.pa.gov.br/pdf/ess/v19n4/v19n4a02.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, jan.-mar. 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v16n1/1560.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

MELIONE, L. P. R. Morbidade hospitalar e mortalidade por acidentes de transporte em São José dos Campos, São Paulo. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, v. 7, n. 4, dez. 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbepid/v7n4/09.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

OMS ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Global status report on road safety**. Genebra: WHO, 2009.

SANTOS, M. A. F.; GOBBI, W. A. O.; FERREIRA, W. R. Análise temporal da morbimortalidade por acidentes de transporte no município de Uberlândia (MG): uma questão de Saúde Pública. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 23, n. 16, out. 2005. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/10278/6138>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

TEBALDI, E.; FERREIRA, V. R. T. Comportamentos no trânsito e causas da agressividade. **Revista de Psicologia da UnC**, v. 2, n. 1, 2004. Disponível em: <<http://www.nead.uncnet.br/2009/revistas/psicologia/3/32.pdf>>. Acesso em: 30 jan. 2011.

VASCONCELLOS, E. A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

Submetido em 30 de janeiro de 2011

Aprovado em 6 de maio de 2011