



## ARTIGO DE PESQUISA

### PERFIL DA VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO APÓS A PROMULGAÇÃO DA “LEI SECA” - RELAÇÃO ENTRE DIREÇÃO E CONSUMO DE BEBIDAS ALCOÓLICAS.

*PROFILE OF THE VIOLENCE IN THE TRAFFIC AFTER THE “LEI SECA” PROMULGATION . DIRECTION AND CONSUMPTION OF ALCOHOLIC BEVERAGES RELATION.*

*PERFIL DE LA VIOLENCIA EN EL TRÁNSITO DESPUÉS DE LA PROMULGACIÓN DE LA “LEY SECA” - RELACIÓN ENTRE LA DIRECCIÓN Y LA CONSUMICIÓN DE LA BEBIDA ALCOHÓLICA.*

*Ilse Lisiane Viertel Vieira<sup>1</sup>, Adriane Rosimeri Holz<sup>2</sup>, Mariela Vieira da Silva<sup>2</sup>, Áureo dos Santos<sup>3</sup>, Sérgio Luiz Sanceverino<sup>4</sup>*

#### RESUMO

Este é um estudo documental, exploratório, de caráter quantitativo, que objetivou demonstrar o perfil da violência no trânsito nas rodovias estaduais de Santa Catarina após a promulgação da Lei Seca. Devido ao grande número da violência no trânsito associado ao consumo de bebida alcoólica, se fazem necessárias pesquisas que comprovem os números deste problema de saúde pública e dessa forma propor medidas para diminuir sua ocorrência. Os dados foram tabulados e analisados quantitativamente utilizando programa estatístico e os resultados encontrados demonstraram que a violência no trânsito não necessita apenas de leis, mas sim de monitoramento e estratégias em saúde voltadas para esse campo de atuação. Foi verificado, após a análise dos dados, que o número de acidentes em Santa Catarina não se alterou depois da Lei Seca e que grande parte deles envolveu indivíduos do sexo masculino na faixa etária entre 15 e 24 anos. **Descritores:** Violência; Trânsito; Bebida alcoólica.

#### ABSTRACT

This is a documental, exploratory paper of quantitative quality, aimed to demonstrate the profile of the violence in the traffic on the highways of Santa Catarina after the “Lei Seca” promulgation. Due to the intense violence in the traffic associated to the consumption of alcoholic beverages, researches that prove the numbers of this increasing problem of public health are extremely necessary to be accomplished, and therefore, it becomes feasible to propose measures to decrease its occurrence. The data were displayed in tables and quantitatively analyzed using statistical program. The results demonstrated that the violence in the traffic does not need laws only, but better planning and strategies in the health department. It was verified, after the analysis of data, that the number of accidents in Santa Catarina has not changed after prohibition, and that a large part of them involved males aged between 15 and 24 years.

**Descriptors:** Violence; Traffic; Alcoholic beverages.

#### RESUMEN

Esto es un estudio documental, exploratorio, de carácter cuantitativo, que tuvo por objetivo describir el perfil de la violencia en el tránsito en las carreteras del estado de Santa Catarina después de la promulgación de la ley seca. Gracias al gran número de violencia en el tránsito asociado a la consumición de bebida alcohólica, son necesarias investigaciones que prueben los números de este problema de salud pública y, de esta forma, proponer medidas para disminuir su ocurrencia. Los datos fueron tabulados y analizados cuantitativamente a través de programa estadístico y los resultados demostraron que la violencia en el tránsito no necesita solamente leyes, pero sí monitoreo y estrategias en salud destinadas a ese campo del funcionamiento. Fue verificado, después del análisis de los datos, que el número de accidentes en Santa Catarina no se modificó después de la ley seca, y que gran parte de ellos envolvió a individuos del sexo masculino entre 15 y 24 años de edad. **Descritores:** Violencia; Tránsito; Bebida alcohólica.

<sup>1</sup>Enfermeira, mestre em Saúde Pública pela Universidade Federal de Santa Catarina (1998). Professora titular da Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL). <sup>2</sup>Enfermeira, graduada UNISUL. <sup>3</sup>Enfermeiro, doutor em Engenharia de Produção e Sistema pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professor da Universidade do Sul de Santa Catarina. Sanitarista. <sup>4</sup>Enfermeiro, mestre em Saúde Coletiva pela Universidade do Sul de Santa Catarina, professor horista da Universidade do Sul de Santa Catarina

## INTRODUÇÃO

A violência no trânsito nada mais é do que um grande problema de saúde pública justificado pela sua grande dimensão humana e material. Não suficientemente cruel, a violência no trânsito engrandece seus números quando associada ao consumo de bebidas alcoólicas, pois a embriaguez no trânsito é um fator predisponente que pode levar o indivíduo a um processo de adoecer.

A violência se configura como uma das questões centrais da problemática social na atualidade, fragmentando as condições de vida da população, sendo determinada pelos valores sociais, culturais, econômicos, políticos e morais de determinada sociedade.

O Brasil caminha a passos largos alcançando elevados patamares de violência, assumindo assim características crônicas. Porém, esse não é um problema exclusivamente brasileiro, pois a violência está presente na vida de várias outras sociedades, tanto nos países desenvolvidos como nos países subdesenvolvidos, limitando o exercício da cidadania de seus habitantes.

A desigualdade social é gritante, sendo esta a maior violação da condição humana nos últimos tempos. A violência penetra no tecido social e torna-se um problema para a área da saúde pública e coletiva, já que interfere diretamente na saúde individual e coletiva. As consequências da violência refletem diretamente nos serviços de saúde.

Uma das manifestações mais violentas na sociedade brasileira, muito embora com visibilidade e atenção mascarada, é a violência no trânsito, em que vidas humanas são ceifadas rotineiramente e muitas outras sofrem com sequelas psicológicas e físicas irreparáveis, sem contar, também, com os enormes prejuízos materiais que trazem aos envolvidos, direta ou indiretamente<sup>(1)</sup>.

Minayo e Souza<sup>(2)</sup> conceituam a violência como “evento representado por ações realizadas por indivíduos, grupos, classes, nações, que ocasionam danos físicos, emocionais, morais e ou espirituais a si próprios ou a outros”. A violência no trânsito, portanto, é uma ação individual ou de grupos que ocasiona danos físicos, emocionais, morais e espirituais para os indivíduos diretamente envolvidos bem como seus familiares e amigos.

Para o Ministério da Saúde<sup>(3)</sup>, acidente de trânsito é todo evento com dano que envolva o veículo, a via, a pessoa humana ou animais e que, para caracterizar-se, tem a necessidade da presença de pelo menos dois desses fatores.

A violência no trânsito reflete um grande problema de saúde pública diante da magnitude do problema e dos custos: a OMS<sup>(4)</sup> estima que o custo anual dos acidentes de trânsito é de 1% do produto interno bruto (PIB) em países em desenvolvimento e de 2% do PIB nos países altamente motorizados e, por mais que se promovam campanhas, se clame pela humanização no trânsito e pela melhoria na educação do motorista brasileiro, o número de acidentes envolvendo veículos automotores é elevado em todo o país.

O trânsito de verdade tem seus protagonistas, coadjuvantes, diretores, enredos e cenários. Tem também bons e maus atores, com a desvantagem de que os últimos podem, numa fração de segundos, determinar o futuro de muitas vidas<sup>(5)</sup>.

O conceito de trânsito encontra-se no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) onde se lê: “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”<sup>(6-7)</sup>.

Além disso, existem ainda agravantes capazes de aumentar consideravelmente as

cruéis estatísticas do trânsito, sendo um deles a influência do álcool, pois a embriaguez de um motorista representa um perigo social, confirmando as evidências da relação negativa entre álcool e trânsito. Vive-se uma realidade na qual o consumo de bebida alcoólica é uma prática rotineira.

O trânsito no Brasil é agressivo, as estatísticas apontam um número alarmante de acidentes, sendo que 60% do total desses acidentes são provocados pela combinação de álcool e direção<sup>(8)</sup>.

Com a promulgação da Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, popularmente conhecida como a “Lei Seca”, que proíbe o consumo de quantidade de bebida alcoólica superior a 0,1 mg de álcool por litro de ar expelido no exame do bafômetro (ou 2 dg de álcool por litro de sangue) por condutores de veículos, aqueles que forem pegos dirigindo com qualquer concentração de álcool serão penalizadas conforme nova legislação vigente<sup>(6-7)</sup>.

Do ponto de vista da saúde pública, os acidentes de trânsito são responsáveis por elevados gastos, tendo o poder público, a função de prestar assistência hospitalar aos acometidos. Especialistas em trânsito e médicos são unânimes em afirmar que, para minimizar as consequências do beber e dirigir, são necessárias campanhas educativas, programas e fiscalização permanente<sup>(5)</sup>.

Diante dessa complexidade, este artigo visa a analisar a violência no trânsito antes e após a vigência da “Lei Seca”. Diante dessa afirmação se faz necessário indagar se os índices da violência no trânsito, associados ao abuso de bebida alcoólica, sofreram alterações após a vigência da “Lei Seca”.

## MÉTODOS

A metodologia aplicada neste estudo se caracteriza pela pesquisa exploratória,

elaborada a partir de relatórios e dados primários, levantados na Polícia Militar Rodoviária Estadual de Santa Catarina (PMRV) sobre acidentes de trânsito.

A pesquisa foi de natureza quantitativa porque envolveu a exploração de variáveis mensuráveis, a partir dos dados numéricos que foram classificados e analisados, bem como a utilização de técnicas estatísticas nas bases de dados da Polícia Militar Rodoviária Estadual de Santa Catarina, no que tange aos índices de violência no trânsito. A opção pela pesquisa nessas bases de dados foi relacionada pelo fato de a PMRV possuir uma base de dados sólida e fidedigna dos acidentes de trânsito ocorridos na rodovia de sua jurisdição.

Os dados de acidentes de trânsito da Polícia Militar Rodoviária Estadual de Santa Catarina é da malha viária de sua responsabilidade no Estado de Santa Catarina que apresenta um total de 3.820.36 km de rodovias.

Anualmente, a PMRV cumpre um calendário extenso de operações, especialmente em feriados e fins de semanas prolongados. Independentemente disso, ela desenvolve comandos voltados à educação de trânsito e à fiscalização do transporte de produtos perigosos<sup>(6-7)</sup>.

Foi realizado levantamento dos números, incidências, prevalências e ocorrências de acidentes de trânsito, graves e/ou com morte, ocorridos nas rodovias estaduais. O período para o levantamento de dados foi entre 20 de junho de 2007 e 02 de junho de 2008 (um ano antes da Lei Seca) e 20 de junho de 2008 à 02 de junho de 2009 (01 ano após a Lei Seca)<sup>(6-7)</sup>.

Em seguida, esses dados foram tabulados e analisados quantitativamente utilizando o programa estatístico Excel. A apresentação dos dados permite comprovar as relações dos fenômenos entre si, e obter

generalizações sobre sua natureza, ocorrência e significado<sup>(9)</sup>.

Foram obtidas autorizações por escrito dos serviços para acesso aos documentos e a pesquisa foi aprovada pelo comitê de ética em pesquisa da Universidade do Sul de Santa Catarina com o nº. 090474.04.

expor a realidade dos índices de acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias estaduais do estado de Santa Catarina, cujos números se encontram no banco de dados da Polícia Militar Rodoviária Estadual.

Sobre os acidentes de trânsito nas rodovias estaduais de (SC), discutiram-se os seguintes dados:

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

A violência no trânsito é claramente caracterizada quando da disposição dos dados levantados. Dessa maneira, optou-se por

Tabela 1 - Descrição dos acidentes de trânsito nas rodovias estaduais de Santa Catarina, 2007/2009.

Descrição dos acidentes	20/06/07 - 02/06/08	22/06/08 -02/06/09	%	
Acidentes com vítimas	4097	3912	-4,52	
Acidentes sem vítimas	5271	5407	2,58	
Total de acidentes	9368	9319	-0,52	
Veículos envolvidos	Número	15876	15726	-0,94
de feridos	5935	5513	-7,11	
Número de mortos	267	278	4,12	

Fonte: Polícia Militar Rodoviária Estadual - SC, 2010.

Observa-se, neste comparativo de acidentes de trânsito, antes e após a vigência da Lei Seca, das rodovias estaduais, que houve uma diminuição no número de acidente com vítimas. Porém apesar da queda no número de feridos os acidentes ocorreram com maior gravidade, elevando o número de mortos.

Tabela 2 - Tipos de acidente de trânsito nas rodovias estaduais de Santa Catarina, 2007- 2008.

Período	Acidentes com vítimas	Acidentes sem vítimas	Total de acidentes	Veículos envolvidos	Número de feridos	Número de mortos
20 - 30/06/07	124	149	273	474	190	08
01 - 31/07/07	339	463	802	1340	461	18
01 - 31/08/07	345	429	774	1260	501	23
01 - 30/09/07	346	403	749	1253	489	19
01 - 31/10/07	349	439	788	1315	521	26
01 - 30/11/07	320	423	743	1268	461	14
01 - 31/12/07	456	560	1016	1776	705	28
01 - 31/01/08	306	505	811	1354	448	20
01 - 28/02/08	328	449	777	1342	447	23
01 - 31/03/08	400	499	899	1540	613	22
01 - 30/04/08	366	458	824	1390	529	32
01 - 31/05/08	393	474	867	1494	527	34
01 - 02/06/08	25	20	45	70	43	00
Total	4097	5271	9368	15876	5935	267

Fonte: Polícia Militar Rodoviária Estadual - SC, 2010.

Tabela 3 - Tipos de acidente de trânsito nas rodovias estaduais de Santa Catarina, 2008-2009.

Período	Acidentes com vítimas	Acidentes sem vítimas	Total de acidentes	Veículos envolvidos	Número de feridos	Número de mortos
20 - 30/06/08	117	156	273	458	148	09
01 - 31/07/08	303	401	704	1206	402	18
01 - 31/08/08	330	426	756	1288	462	21
01 - 30/09/08	344	515	859	1467	500	28
01 - 31/10/08	314	460	774	1314	485	27
01 - 30/11/08	341	462	803	1346	514	25
01 - 31/12/08	417	466	883	1538	571	23
01 - 31/01/09	311	547	858	1521	450	14
01 - 28/02/09	342	482	824	1413	475	21
01 - 31/03/09	329	477	806	1426	453	35
01 - 30/04/09	373	509	882	1530	513	28
01 - 31/05/09	372	484	856	1148	520	27
01 - 02/06/09	19	22	41	71	20	02
Total	3912	5407	9319	15726	5513	278

Fonte: Polícia Militar Rodoviária Estadual - SC, 2010. Nas Tabelas 2 e 3, pode-se observar que o mês com o registro de maior número de acidentes foi dezembro. Possivelmente é característico da época do ano, por tratar-se de um mês de festa, quando as famílias comemoram o Natal e a virada do ano e iniciam as férias de verão, geralmente estas festividades são acompanhadas de alto consumo de bebida alcoólica.

Referente aos dados sobre acidentes de trânsito em rodovias estaduais do Estado de Santa Catarina, não se pode deixar de destacar ainda a faixa etária dos indivíduos envolvidos nos acidentes de trânsito.

Tabela 4 - Faixa etária das vítimas envolvidas em acidentes de trânsito nas rodovias estaduais de Santa Catarina, 2007/2008<sup>1</sup> e 2008/2009<sup>2</sup>.

Faixa etária	Vítimas feridas		Vítimas mortas		% total de vítimas	
	2007/08 <sup>1</sup>	2008/09 <sup>2</sup>	2007/08 <sup>1</sup>	2008/09 <sup>2</sup>	2007/08 <sup>1</sup>	2008/09 <sup>2</sup>
0 - 04	50	95	02	00	0,88	1,73
05 - 14	266	247	11	08	4,71	4,64
15 - 24	2070	1884	93	75	36,75	35,63
25 - 34	1470	1374	58	62	25,96	26,12
35 - 59	1550	1422	84	95	27,77	27,59
60 e mais	221	212	10	24	3,93	4,29
Total	5627	5234	258	264	100,00	100,00

Fonte: Polícia Militar Rodoviária Estadual - SC, 2010.

Nota: <sup>1</sup> Período compreendido entre 20/06/2007 à 02/06/2008. <sup>2</sup> Período compreendido entre 20/06/2008 à 02/06/2009.

Através da Tabela 4 observa-se que indivíduos entre 15 a 24 anos foram em maior número vitimados pelos acidentes de trânsito neste período.

As condições da pista, rodovias ou estradas influenciam diretamente a ocorrência de acidentes de trânsito, bem como as

condições mecânicas de manutenção e características dos veículos. Fator importante, relacionado às condições da pista, são as intermináveis reformas que ocorrem nas rodovias catarinenses que não são finalizadas por falta de recursos financeiros. Foi possível identificar que, nas rodovias estaduais

catarinenses, os acidentes de trânsito ocorreram predominantemente durante o dia, quando o tráfego de veículos é maior, sendo

que a pista encontrava-se seca no momento do acidente.

Tabela 5 - Total de infrações por embriaguez nas rodovias estaduais de Santa Catarina, 2007/2008 e 2008/2009.

Período	Total de infrações	Período	Total de infrações	%
06/07	23	06/08	16	-30,43
07/07	54	07/08	57	5,56
08/07	70	08/08	70	0,00
09/07	80	09/08	53	-33,75
10/07	77	10/08	71	-7,79
11/07	51	11/08	58	13,73
12/07	81	12/08	72	-11,11
01/08	57	01/09	58	1,75
02/08	68	02/09	66	-2,94
03/08	75	03/09	74	-1,33
04/08	58	04/09	59	1,72
05/08	53	05/09	71	33,96
06/08	05	06/09	05	0,00
Total	752	Total	730	-2,93

Fonte: Polícia Militar Rodoviária Estadual - SC, 2010.

Percebe-se com a disposição desses dados que o número de infrações de trânsito por embriaguez, após a vigência da Lei Seca, teve um decréscimo na sua totalidade. Contudo, a redução das infrações é quase insignificante, somando apenas 2,93%. Entende-se que é um dado positivo, pois pode caracterizar uma maior conscientização por parte dos motoristas que transitam nas rodovias catarinenses, porém a sociedade espera sem dúvida por resultados em maior escala.

Os artigos 165 e 306 do Código de Trânsito Brasileiro<sup>(6-7)</sup>, que dispõem sobre o consumo de bebidas alcoólicas e substâncias psicoativas, proíbem os motoristas de dirigir sob influência de qualquer quantidade de álcool. Se abordado, em via pública, não colocando a vida de outrem em risco, o mesmo sofrerá medidas administrativas e multas, não sendo restrito o seu direito a liberdade. Se o condutor se envolver em acidente de trânsito, além das medidas administrativas e penalidades, será privado de sua liberdade, respondendo por crime de trânsito. Observa-se que as prisões em

flagrante aumentaram com o passar da sua vigência, e que o maior número de prisões ocorreu no mês de novembro de 2008.

A comparação dos acidentes ocorridos antes e depois da implementação da Lei Seca mostra que não houve alterações muito significativas entre os dois períodos. Por um lado, os números indicam uma leve mudança no perfil, pela aparente diminuição do número de acidentes. Observa-se que a realidade dos números remete os pesquisadores para algumas abordagens indagativas tais como: o sentimento de impunidade continua invadindo o sujeito individual e coletivo após a Lei Seca? As péssimas condições das rodovias estaduais são condicionantes fundamentais para a manutenção dos números? A capacidade instalada no âmbito da fiscalização possui suficiência para a redução dos números? As estratégias até então adotadas no âmbito da educação para a autoconscientização, autosensibilização e automotivação contra a violência no trânsito são competentes?

Em tempos de globalização, cada vez mais a violência é motivo de discussões. Sua expansão assustadora traz à tona suas origens

e proporções atuais, as diferenças sociais, a criminalidade que retratam a triste realidade da sociedade. A violência é um fenômeno sócio-histórico que acompanha toda a humanidade. Sua presença está registrada em vários documentos da antiguidade e é lembrada no mito de origem contido na narrativa bíblica. A violência caracteriza-se por questões sociais, econômicas e culturais, ou seja, é resultado direto das condições de vida de uma determinada população<sup>(10)</sup>.

A sociedade brasileira já faz parte das sociedades mais violentas do mundo. Hoje, o país tem altíssimos índices de violência urbana<sup>(11)</sup>.

Diariamente, notícias da violência no trânsito são divulgadas nos telejornais. Acidentes, engavetamentos, atropelamentos que, muitas vezes, evoluem para discussões, brigas e ameaças entre os envolvidos no fato. É certo dizer que a violência no trânsito é um problema de saúde pública, pois todos utilizam as vias terrestres para locomoção, sejam eles pedestres, ciclistas, ou motoristas. Portanto, atenção, cautela, paciência e responsabilidade são indispensáveis para tornar o trânsito mais seguro.

Em aproximadamente 70% dos acidentes de trânsito violentos com morte, o álcool é o principal responsável. Em pesquisa realizada no Rio de Janeiro no ano de 2006, o achado de alcoolemia positiva em óbitos ocorridos em vias públicas foi de 42,2% e muitas vezes com alcoolemia positiva superior a 0,6g/l<sup>(12)</sup>.

As mortes por causas externas ocupam o segundo lugar no perfil da mortalidade geral, sendo a primeira causa de óbitos nas faixas etárias de 5 a 49 anos<sup>(3)</sup>. O perfil das vítimas fatais em acidentes de trânsito mostra o predomínio da faixa etária jovem e de população economicamente ativa, correspondendo a 60% da casuística<sup>(12)</sup>.

Os países do chamado primeiro mundo estão enfrentando a violência no trânsito

tratando os delitos como crimes comuns, cuja hipótese de acidente é tratada como exceção<sup>(13)</sup>. Quem dirige em estado de embriaguez ou sob efeito de drogas, deve responder pelos danos à vida ou à saúde de terceiros por eles atingidos e responder por crime doloso.

No Brasil, só arma de fogo mata mais que acidentes de trânsito, ou seja, o segundo maior índice de mortes no país é determinado pela violência no trânsito<sup>(14)</sup>. A taxa média brasileira nos anos de 2005 a 2007 é de 19,8 mortes para cada 100.000 habitantes. No estado de Santa Catarina, a taxa média de óbitos para o mesmo período é de 33,1 por 100.000 habitantes - a maior taxa registrada no Brasil<sup>(15-16)</sup>. E, das 10 cidades brasileiras com maior taxa média de óbitos a cada 100.000 habitantes, sete são catarinenses.

Além das mortes causadas, ainda existem as vítimas não fatais dos acidentes de trânsito, ou seja, jovens e adultos ficam incapacitados fisicamente e psicologicamente para o resto de suas vidas, causando alto custo para a sociedade. Sobretudo, é indescritível a dor, sofrimento e angústias das vítimas e de seus familiares<sup>(15-16)</sup>.

Existem vários fatores que podem influenciar na ocorrência de um acidente de trânsito. Entre eles, existe o fator humano, as causas ambientais e os fatores materiais que dizem respeito à conservação dos veículos, cujas situações são conhecidas pelos motoristas, pois fazem parte da rotina de quem trafega em rodovias e estradas.

O fator humano prepondera sobre as demais causas, considerando o elemento humano o único que pode reagir em uma situação crítica que antecede a ocorrência do acidente. O comportamento humano é resultado de uma educação informal, em que o mérito é completar o percurso, ou sua viagem, no mais curto prazo possível, usando

e abusando do poder que seu veículo lhe proporciona<sup>(17)</sup>.

Dessa forma, os fatores ambientais, como a chuva, a neblina, as más condições das vias influenciam na incidência de acidentes de trânsito, devendo o condutor ter atenção redobrada nessas situações. Ainda é importante ressaltar que as condições do automóvel, mecânica, lataria, dispositivos obrigatórios de segurança são imprescindíveis para evitar acidentes, sendo obrigação do motorista, cumprir as regras vigentes<sup>(15)</sup>.

Mas a avaliação dos acidentes vem mostrar que não bastam somente leis e normas perfeitas, se faz necessária uma fiscalização eficaz com profissionais atuantes e engajados em coibir as infrações de trânsito. Os problemas decorrentes do consumo de álcool em motoristas são estudados internacionalmente, e estudos epidemiológicos indicam alta prevalência de morbidade e mortalidade relacionadas ao beber e dirigir<sup>(18-19)</sup>.

Dados do MS, em 2009, ressaltam que houve uma diminuição considerável dos acidentes de trânsito no Brasil e as hospitalizações foram em menor número<sup>(20)</sup>, porém as rodovias estaduais de Santa Catarina pouco contribuíram para esta mudança. A realidade aqui descrita é outra.

O fenômeno da violência no trânsito traz uma grande insegurança para a vida da população, isto é, dirigir ou caminhar pelas ruas tornou-se uma ameaça para a saúde. Todos são passíveis da violência direta ou indiretamente, pois, quando não envolvidos, sofrem as consequências financeiras e emocionais de toda uma sociedade. Insegurança e medos são frutos desse *transitício* provocado pela violência no trânsito.

A reestruturação do setor saúde em todo o mundo, a ênfase em atenção primária, bem como a preocupação com o barateamento dos

custos da atenção à saúde vem promovendo mudanças e estão trazendo a enfermagem para o cuidado domiciliar, ambulatorial e novos espaços na comunidade<sup>(21)</sup>. Os enfermeiros precisam conhecer a sociedade onde desenvolvem suas atividades e os riscos a que ela está sujeita, para poder intervir e realizar atividades, com intuito de promover a saúde e evitar o grande número de óbitos e sequelas de acidentes, hoje tão frequentes em nosso meio.

A área da saúde, em sua grandeza, ainda preocupa-se muito em atender os efeitos da violência no trânsito. Equipamentos modernos, profissionais especializados e hospitais com referência para atender as vítimas são investimentos muito importantes e, sem dúvida, trazem um grande benefício para a sociedade, pois podem salvar vidas. Mas, o foco central da problemática requer medidas que superem o cuidado oferecido às vítimas, necessitando de um olhar além dos limites da biomedicina.

A multiplicidade dos fatores determinantes da violência no trânsito traz novos desafios e a enfermagem precisa auxiliar na definição de prioridades e de um posicionamento, mais além do papel de contagem e tratamento das vítimas, frente à inserção do tema violência no contexto da Saúde e à prática de prevenção da violência no nível local, articulado com as diferentes áreas e experiências existentes e a vigilância de violências<sup>(22)</sup>, pela ampliação da capacidade de análise dos dados existentes para permitir um declínio importante no número de óbitos decorrentes da transitício diário.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo foi um grande desafio para os enfermeiros envolvidos, pois a violência no trânsito é estudada e avaliada por inúmeras



organizações que, na sua maioria, não dizem respeito diretamente ao setor saúde, e sim a segurança pública. Realmente, as estatísticas são alarmantes e essa epidemia que atinge a sociedade precisa ser debatida, principalmente junto aos serviços de saúde.

Observa-se que a Lei Seca surtiu pouco efeito se analisada à luz dos dados apresentados e talvez seja o momento de se discutir os possíveis motivos desse resultado. A educação no trânsito deve ser o princípio para o alcance de resultados, pois ela é um instrumento capaz de formar indivíduos mais conscientes nas pistas, já que a violência é um fator humano que acompanha a todos por gerações e deve ser trabalhada desde a infância nas escolas, onde se encontram os futuros motoristas. Deve-se romper o silêncio da violência porque, muitas vezes, não se está frente a um motorista violento e sim a uma pessoa violenta que, em sua totalidade, age sob a influência dos fatores sociais, econômicos, culturais, políticos e psicológicos da sociedade. Não se pode deixar de ressaltar também a importância da educação acerca das bebidas alcoólicas entre pais e filhos, pois o número de condutores jovens embriagados ao dirigir é o que mais assusta e esta também é uma tarefa dos profissionais da saúde, em especial dos enfermeiros que desenvolvem atividades na ESF (Estratégia de Saúde da Família).

Acredita-se que cada esfera do governo deva assumir seu compromisso através de políticas públicas que minimizem essa realidade. Além disso, ações em conjunto podem resultar em campanhas de incentivos à população para que deixem de fazer com que o trânsito seja um verdadeiro campo de guerra. Também os meios de comunicação são peças-chave para promover as campanhas de prevenção a acidentes de trânsito, pois possibilitam atingir um grande número de pessoas ao mesmo tempo.

Ainda cabem aqui as responsabilidades dos órgãos fiscalizadores de trânsito, pois de nada adianta legislação vigente se a fiscalização não for competente e contínua, porque para os que não respeitam as leis, cabem os vigores das leis. Possivelmente, os índices de acidentes de trânsito poderiam ter diminuído em maior escala após a promulgação da Lei Seca se a fiscalização fosse mais rígida. Que este seja um exemplo, que a saúde não se mantenha de olhos vendados para a determinação social do processo saúde-doença, e a violência no trânsito se configura como um desses determinantes. Ainda existe muito espaço para conquistar, e será através da competência como seres humanos, profissionais e instituições que tais conquistas poderão e irão chegar a termo.

## REFERÊNCIAS

- 1- Correia RV. A necessidade de capacitar os bombeiros militares como condutores de viaturas emergenciais [monografia]. Florianópolis (SC): Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais; 2006.
- 2- Minayo MCS, Souza ER. Violência e saúde como um campo interdisciplinar e de ação coletiva. *Hist. cienc. saude-Manguinhos* 1998;4(3):513-531.
- 3- Ministério da Saúde (BR). Impacto da violência na saúde dos brasileiros. Brasília: Ministério da Saúde; 2005.
- 4- Organização Mundial da Saúde. Informe Mundial sobre prevenção dos traumatismos causados pelo trânsito. 2004. [Acesso em: 10 de novembro de 2010]. Disponível em <http://www.who.int>.
- 5- Tawil M. Trânsito assassino: as mortes aumentam: ninguém liga. São Paulo (SP): Terceiro Nome; 2007.
- 6- Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008 (BR). Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de

1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. 2008. [Acesso em: 20 nov 2008]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11705.htm)

7- Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. 1997. [Acesso em: 04 nov 2008]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9503.htm)

8- Menezes CCP. Violência no trânsito-bebida alcoólica. [Acesso em: 29 mai 2008]. Disponível em: <http://www.viajus.com.br/viajus.php?pagina=artigos&id=1489&idAreaSel=9&seeArt=yes>

9- Andrade MM. Introdução a metodologia do trabalho científico: elaboração de trabalhos na graduação. 7 ed. São Paulo: Atlas; 2005.

10- Minayo MCS. Violência e saúde. Rio de Janeiro (RJ): Fiocruz; 2006.

11- Dutra VM. Renasce Brasil: reformas culturais, sociais e econômicas inspiradas na ética bíblica. 2 ed. Vitória: Projeto Renasce Brasil; 2005.

12- Abreu AMM, Lima JMB, Alves TA. O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: uma questão de saúde pública. Esc. Anna Nery 2006;10(1):87-94.

13- Câmara SP. Reflexões sobre segurança pública. Belém (PA): Universidade da Amazônia; 2002.

14- Andrade J. Só arma de fogo mata mais que acidente de trânsito no Brasil, aponta especialista. 2006. [Acesso em 04 nov 2008]. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/noticia/2006>

-09-21/so-arma-de-fogo-mata-mais-que-acidente-de-transito-no-brasil-aponta-especialista

15- Santos WB. Análise de acidente. [Acesso em 04 nov 2008]. Disponível em: <http://www.transitobrasil.com.br>

16- Bonamigo IS. Violências e contemporaneidade. Rev. Katál. Florianópolis 2008;11(2):204-213.

17- Jansen L. A penalidade de trânsito prevista no artigo 256, inciso I, do código de trânsito brasileiro e sua aplicabilidade na esfera administrativa [monografia]. Florianópolis (SC): Universidade do Sul de Santa Catarina; 2006.

18- Reis NT, Rodrigues CSC. Nutrição clínica: alcoolismo. Rio de Janeiro (RJ): Rubio; 2003.

19- Campos VR, Salgado R, Rocha MC, Duailibi S, Laranjeira R. Prevalência do beber e dirigir em Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. Cad. Saúde Pública 2008;24(4):829-834.

20- Farias GM, Rocha KMM, Freitas KCS, Costa MKF, Dantas RAN. Acidentes de trânsito decorrentes da influência do uso do álcool. Inter Science Place [internet]. 2009 [Acesso em: 18 dez 2009]. Disponível em: <http://www.interscienceplace.org/index.php/interscienceplace/article/view/100/102>

21- Rocha SMM, Almeida MCP. O processo de trabalho da enfermagem em saúde coletiva e a interdisciplinaridade. Rev. Latino-Am. Enfermagem 2000;8(6):96-101.

22- Malta DC, Lemos MSA, Silva MMA, Rodrigues EMS, Gazal-Carvalho C, Moraes Neto OL. Iniciativas de vigilância e prevenção de acidentes e violências no contexto do Sistema Único de Saúde (SUS). Epidemiol. Serv. Saúde 2007;16(1):45-55.

Recebido em: 04/02/2011

Versão final reapresentada em: 18/06/2011

Aprovado em: 29/06/2011

Endereço de correspondência

Áureo dos Santos

Rua Vereador José do Vale Pereira, 48 - apto. 305

Coqueiros - Florianópolis - SC CEP: 88080-240

E-mail: aureo@unisul.br