

CARACTERIZAÇÃO DE MOTOCICLISTAS INTERNADOS NO HOSPITAL DE PRONTO-SOCORRO DE PORTO ALEGRE

Andréa Márian VERONESE^a
Dora Lúcia Leidens Correa de OLIVEIRA^b
Thais dos Santos Donato SHIMITZ^c

RESUMO

O artigo resulta de uma pesquisa quantitativa que caracterizou os motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito, internados no Hospital de Pronto-Socorro de Porto Alegre, RS, Brasil, entre junho e agosto de 2002. A amostra contou com 63 motociclistas: 34% tiveram lesões de membros inferiores, 22% nos membros superiores, 18% na cabeça, 9% no quadril, 6% no abdômen, 6% no tórax e 5% na coluna; 28% eram *motoboys*. Existe uma variedade de modos de ver o acidente de trânsito, produzidos numa combinação entre o subjetivo e o socio-cultural. Para ampliar a compreensão sobre acidentes de trânsito são necessários estudos qualitativos.

Descritores: Enfermagem. Acidentes de trânsito. Promoção da saúde.

RESUMEN

El artículo resulta de una investigación cuantitativa que caracterizó a los motociclistas, víctimas de accidentes de tránsito, internados en el Hospital de Emergencia de Porto Alegre, RS, Brasil, entre Junio y Agosto de 2002. El muestreo abarcó 63 motociclistas: 34% tuvieron lesiones en los miembros inferiores, 22% en los miembros superiores, 18% en la cabeza, 9% en las caderas, 6% en el abdomen, 6% en el tórax y 5% en la columna; 28% eran 'motoboys' (transportadores de personas y paquetes). Hay muchas maneras de enfocar un accidente de tránsito y ellas son producto de una combinación entre el subjetivo y el aspecto socio-cultural. Para aumentar la comprensión sobre accidentes de tránsito es necesario que se realicen estudios cualitativos.

Descriptorios: Enfermería. Accidentes de tránsito. Promoción de la salud.

Título: Caracterización de los motociclistas internados en el hospital de emergencia de Porto Alegre.

ABSTRACT

This article reports part of a quantitative study characterizing motorcyclists, who were victims of traffic accidents and were treated at the Emergency Hospital of Porto Alegre, RS, Brazil, from June to August 2002. The sample included 63 motorcyclists: 34% had injuries in the lower limbs, 22% in the upper limbs; 18% in the head, 9% in the hips, 6% in the abdomen, 6% in the thorax, and 5% in the column; 28% out of them were motorcycle couriers. There are several ways of considering traffic accidents, which are produced by a combination between subjective and social-cultural points of view. Qualitative studies are needed for further understanding traffic accidents.

Descriptors: Nursing. Accidents, traffic. Health promotion.

Title: Characterization of motorcyclists admitted in the emergency hospital of Porto Alegre.

^a Mestre em Enfermagem, Enfermeira do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), de Porto Alegre, RS.

^b Doutora em Educação, Professora do Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

^c Enfermeira, Coordenadora de Enfermagem do Hospital Parque Belém, de Porto Alegre, RS

1 INTRODUÇÃO

Diariamente, é comum a notícia nos meios de comunicação sobre acidentes de trânsito envolvendo motociclistas de Porto Alegre. Estes acidentados são, geralmente, socorridos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência do município de Porto Alegre, Rio Grande do Sul (SAMU) e trazidos para o Hospital de Pronto-Socorro (HPS), um dos hospitais de referência para o atendimento ao trauma em Porto Alegre⁽¹⁾.

Trauma, aqui, é entendido como ferimento causado por uma força externa, presente nas situações de violência que incluem, entre outras situações, os acidentes de trânsito⁽²⁾.

O HPS também atende ocorrências de cidades próximas que não dispõem de atendimento às vítimas de trauma. Quando os acidentados apresentam ferimentos graves, ficam internados no HPS por um período mínimo de 24 horas. Os demais são atendidos e liberados para seus domicílios e encaminhados para uma posterior avaliação ambulatorial^(1,3).

Além da alta incidência de atendimentos a motociclistas acidentados nas dependências do HPS, um outro fato que chama a atenção daqueles que trabalham no hospital é a diversificação de categorias de motociclistas que se envolvem em acidentes. Por exemplo, nem todos os motociclistas acidentados possuem carteira de habilitação⁽³⁾. Além disto, alguns são *motoboys*, outros usam a motocicleta como meio de lazer e esporte, ou a utilizam, simplesmente, como meio de transporte. Esta diversificação parece denotar que apesar das distinções entre os motociclistas e dos seus diferentes interesses ao dirigirem suas motocicletas todos estão expostos ao risco de acidente de trânsito⁽³⁾.

De acordo com dados do Serviço de Estatística do HPS, em 1999 o número de motociclistas acidentados atendidos neste hospital (internados nas enfermarias, unidade de tratamento intensivo e atendidos nos ambulatórios) foi de 2283; destes, 429 ficaram internados⁽³⁾. Em 2000, este número subiu para 2352; destes, 389 precisaram de internação. Ou seja, os atendimentos do HPS por acidentes de motocicleta apresentaram, no total, um aumento de 3% em um ano⁽³⁾. Estes dados impulsionaram o estudo aqui apresentado. No decorrer da pesquisa, analisando-se mais profun-

damente tanto as estatísticas do HPS quando as do Departamento Nacional de Trânsito, observou-se, que, de 2001 a 2003, a frota de motocicletas de Porto Alegre aumentou 10%, enquanto que o índice de atendimentos no HPS, neste período, por acidentes de motocicleta, aumentou 31%⁽³⁾. Tais dados sugerem que as campanhas e políticas de prevenção de acidentes de trânsito que, nos últimos anos, têm sido postas em prática por agências governamentais e não governamentais têm atingido resultados limitados e que os acidentes de trânsito vêm gradativamente se tornando um problema de saúde pública de difícil resolução^(3,4).

Vistas sob um prisma mais geral, iniciativas no campo da educação para a prevenção de agravos à saúde via mudança individual de comportamento – característica da maioria das campanhas de prevenção de acidentes de trânsito – não tem sido bem sucedidas. Geralmente propostas verticalmente, no sentido da imposição unilateral de diretrizes para **finis, meios e público-alvo**, estes projetos utilizam estratégias de educação de massa sem considerar a influência do contexto social e cultural no comportamento das pessoas⁽⁵⁻⁷⁾. Tratar todos os sujeitos sociais como iguais, massificando as mensagens a eles endereçados parece ser um equívoco importante. Massificação de mensagens refere-se, aqui, à produção e comunicação de discursos informativos sobre os perigos do trânsito e formas de auto-cuidado para todos pedestres e motoristas, no caso destes últimos, não importando o tipo de veículo que eles dirigem, se são motociclistas profissionais ou não, *etc.*

Além disto, a promoção de mudanças nos comportamentos individuais precisaria levar em conta, antes de tudo, os significados que os comportamentos e atitudes das pessoas têm para elas próprias⁽⁶⁾. Conforme enfatizam alguns críticos do enfoque individualista da educação em saúde, a promoção da mudança de comportamento do outro tem como pré-requisito o conhecimento deste outro e dos elementos sócio-culturais que influenciam e compõem o comportamento que se quer modificar^(5,6,8,9). Aceitar este argumento implica o reconhecimento de que, identificar as vítimas dos acidentes de motocicleta é imprescindível para a elaboração de propostas no campo da prevenção destes acidentes.

Um outro argumento que justifica a relevância da caracterização das vítimas de acidentes de

motocicleta é que isto poderá servir de subsídio para o planejamento e implementação do cuidado de Enfermagem num hospital de pronto-socorro, onde é necessário conhecer o sujeito do cuidado e suas necessidades. Tal conhecimento pode possibilitar, também, que se criem estratégias para a prevenção de complicações decorrentes destes acidentes.

Considerando os argumentos descritos acima, este estudo foi desenvolvido com o objetivo de caracterizar os motociclistas vítimas de acidente de trânsito internados no HPS de Porto Alegre entre junho e agosto de 2002.

2 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Semelhante a outros países em desenvolvimento, o Brasil vive um momento de transição epidemiológica, marcada pela diminuição da mortalidade por doenças infecciosas e o aumento da mortalidade proporcional por doenças crônicas e por causas externas⁽¹⁰⁾. As causas externas, que incluem os acidentes de trânsito, homicídios, suicídios, afogamentos e outras violências, são as maiores responsáveis por internações pelo Sistema Único de Saúde (SUS). Elas produzem cerca de 120 mil óbitos por ano e deixam seqüelas em outros tantos milhares de pessoas. Em 2001 o Ministério da Saúde destinou 362 milhões para internações por causas externas sendo que 30% deste total foram gastos na assistência às vítimas dos acidentes de trânsito⁽¹⁰⁾.

A violência no trânsito gera e redimensiona processos mórbidos com repercussão individual e coletiva⁽⁴⁾. As repercussões individuais dos acidentes de trânsito são aquelas que se manifestam prioritariamente sobre o indivíduo e as sociais-coletivas geram impactos sobre a família, o grupo de trabalho, o serviço de assistência à saúde e seguridade social, ou seja, repercutem na sociedade como um todo⁽⁴⁾. Assim, o fenômeno da violência no trânsito afeta de diversas formas a sociedade, bem como, a estrutura e o funcionamento do sistema de saúde⁽³⁾. Além disto, produz um impacto sobre os indicadores de saúde e absorve recursos que poderiam ser direcionados para ações preventivas.

Um dos fatores que contribuem para o elevado índice de acidentes de trânsito no município de Porto Alegre é número crescente de veículos

circulando nas vias públicas, aí incluindo as motocicletas⁽³⁾. Os acidentes de trânsito variam significativamente conforme a idade, o sexo, o tipo de personalidade e a cultura dos indivíduos nele envolvidos⁽⁷⁾. O fenômeno das altas taxas de acidentes de trânsito em geral, e de motocicletas, em particular, também tem origem nos estilos de vida das sociedades ocidentais contemporâneas, os quais exigem dos indivíduos rapidez e destreza para acompanhar as rápidas mudanças sociais e as demandas do capitalismo⁽¹¹⁻¹³⁾. Neste cenário, o uso crescente da motocicleta (veículo veloz e com custo acessível) como meio de trabalho nos centros urbanos, acrescido de longas jornadas de trabalho e estímulo à alta produtividade através do rápido deslocamento tem sido fatores facilitadores da ocorrência de acidentes de trânsito⁽³⁾. Além disto, a imprudência de alguns motociclistas, sobretudo em deslocamentos rápidos, também vem contribuindo para que o número de vítimas seja alarmante⁽¹⁴⁾.

Nos acidentes de motocicleta, a ocorrência de um choque desigual entre motos e veículos de maior porte é bastante freqüente. Por outro lado, há que se considerar que o motociclista não tem a estrutura do veículo para protegê-lo, absorvendo toda a energia do impacto e sendo comumente ejetado à distância^(15,16). É evidente, portanto, que para os usuários da motocicleta, o risco de trauma em caso de acidente de trânsito é maior que para outros motoristas.

A maioria dos eventos violentos e dos traumatismos não são acidentais, não são fatalidades, nem falta de sorte, podendo, portanto, ser prevenidos e enfrentados⁽¹⁷⁾. E, para que se promova uma prevenção eficaz, é necessário aprofundar o conhecimento já existente sobre a cultura e as condições de vida locais. Este conhecimento vai facilitar a compreensão das atitudes dos motoristas, e poderá ser usado em programas de capacitação, reabilitação e educação⁽⁴⁾. A complexidade do problema dos acidentes de trânsito requer que múltiplos setores da sociedade colaborem com sua análise e prevenção⁽¹⁰⁾.

3 MATERIAL E MÉTODOS

A pesquisa desenvolvida foi de cunho quantitativo. Os sujeitos da pesquisa foram os motociclistas que, vítimas de acidentes de trânsito, tive-

ram que ficar internados no HPS de Porto Alegre de junho a agosto de 2002. A escolha dos meses de junho, julho e agosto para proceder a coleta de dados foi em função da necessidade e urgência de se obter informações que caracterizassem estes motociclistas, dados que serviriam de subsídio para o desenvolvimento da dissertação de mestrado de uma das autoras do presente artigo⁽³⁾. A opção por este período para o desenvolvimento da pesquisa não aconteceu, portanto, em função de algum tipo de sazonalidade na ocorrência de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. De acordo com informações obtidas junto ao Setor de Documentação e Estatística do HPS, não há indícios de picos significativos na incidência dos acidentes em diferentes meses do ano⁽³⁾. O período de coleta de dados foi estabelecido no sentido de atender os interesses da pesquisa e das pesquisadoras, considerando que o número significativo de motociclistas acidentados normalmente internados no HPS deveria garantir que, ao longo de três meses, se obtivesse uma amostragem que viesse ao encontro dos objetivos da investigação.

Para a coleta das informações foram utilizadas entrevistas individuais com os motociclistas internados, primeiramente pela precariedade dos registros sobre dados pessoais dos acidentados e informações sobre os acidentes em que se envolveram, constantes dos arquivos do HPS. A entrevista também foi escolhida porque se supunha que a maioria dos acidentados teria dificuldades para escrever devido as suas lesões.

Os acidentados internados foram escolhidos como sujeitos da pesquisa em função da facilidade de acesso para a realização da entrevista. A identificação dos motociclistas acidentados foi realizada através de informações verbais e de registros escritos obtidos junto ao Setor de Admissão e Enfermarias do HPS. O processo de identificação dos motociclistas acidentados internados foi repetido diariamente durante os três meses de duração da coleta dos dados. Constatados os motociclistas acidentados, estes foram convidados pelas pesquisadoras a participarem da pesquisa. Os motociclistas que aceitaram participar assinaram o termo de consentimento livre e esclarecido, do qual receberam uma cópia. O projeto de pesquisa foi aprovado previamente pelo Comitê de Ética em Pesquisa do HPS.

Concomitante às entrevistas, foram realizadas pesquisas no boletim de internação que fazia parte do prontuário destes acidentados, com o intuito de identificar o tipo de lesão física decorrente do acidente de motocicleta.

Os pacientes que não puderam responder por não terem condições (confusos, em ventilação mecânica, *etc.*) foram incluídos na pesquisa através das informações constantes no boletim de internação. Nenhum dos pacientes convidados recusou-se a participar da entrevista.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram entrevistados 54 motociclistas internados em enfermarias e coletados dados no prontuário de 9 pacientes internados na UTI. Todos os pacientes internados nas enfermarias tiveram condições físicas de fornecer as informações solicitadas nas entrevistas. Os 9 pacientes que estavam internados na UTI, não tiveram condições de falar. Os dados que foram coletados do prontuário destes pacientes foram utilizados somente para a análise dos tipos de lesões que os motociclistas acidentados sofreram.

Os dados coletados demonstraram que mais da metade dos entrevistados (61%) estava abaixo dos 25 anos, ou seja, que a maioria dos motociclistas acidentados era adulto jovem. Os dados mostraram, também, que havia uma predominância masculina na amostra, constituindo 98% dos motociclistas acidentados que participaram da pesquisa.

Dentre os entrevistados, a maioria era solteiro (53%). Este dado pode nos levar a supor que em alguns casos, talvez seja a falta de compromisso com uma família o que faz com que os motociclistas se arrisquem mais no trânsito, provocando ou sofrendo acidentes. O predomínio de jovens solteiros e do sexo masculino dentre os motociclistas que se acidentam, é um dado também encontrado em outras pesquisas desenvolvidas com o intuito de produzir conhecimento sobre o fenômeno dos acidentes de trânsito que envolvem motociclistas no país^(11,18).

A profissão de *motoboy* destacou-se, totalizando 28% dos motociclistas entrevistados. Os demais entrevistados possuíam profissões variadas, com índices menores de prevalência (1 ou 2%). Os outros motociclistas entrevistados eram:

prestador de serviços técnicos, vendedor, agricultor, balconista, eletricitista, frentista, porteiro, soldado da Brigada Militar, entre outros. A maioria dos acidentes pode ser caracterizado como acidente de trabalho, já que ocorreram no trajeto de ida e volta do trabalho ou durante o turno do mesmo. Pesquisa realizada no ano de 2004 com o objetivo de conhecer os pontos de vista dos *motoboys* sobre os riscos do acidente de trânsito, sugere que a urgência exigida na profissão de *motoboy* é um dos principais fatores para que estes profissionais se arrisquem no trânsito, abusando da velocidade e realizando manobras imprudentes⁽³⁾.

A análise dos dados mostrou que a maior porcentagem dos motociclistas acidentados tem jornadas prolongadas de trabalho (57% trabalhavam mais que 9 horas diárias).

No caso específico dos *motoboys*, as longas jornadas de trabalho são comuns face a remuneração por comissões. Geralmente, cada entrega corresponde a um determinado valor, de acordo com a distância percorrida. Quanto mais horas os *motoboys* trabalham, maior o número de comissões que recebem e maior é a remuneração^(3,19).

Com relação à renda média, 42% dos acidentados declarou que esta girava em torno de 1 a 2 salários mínimos e apenas 2% indicaram receber de 7 a 8 salários mínimos. A baixa escolaridade dos motociclistas acidentados (57% deles apenas com nível fundamental), pode justificar as baixas rendas apresentadas. O trabalho remunerado por comissões, exercido pelos entrevistados (49%), parece ser uma alternativa para compensar a baixa qualificação profissional e o desemprego. Segundo os dados coletados, a quilometragem percorrida pelos motociclistas acidentados dependia muito da finalidade do uso da motocicleta: 68% percorriam até 100 Km por dia, utilizando a motocicleta como meio de transporte, e o restante, 32%, que utilizavam a motocicleta como forma de sustento (vendedores, *motoboys*) percorriam entre 101 e 550 Km por dia.

Um dado importante dá conta de que 51% dos entrevistados já haviam sofrido mais de 1 acidente, enquanto que 8% foram vítimas de mais de 10 acidentes. Isto sugere que, para muitos motociclistas, o risco do acidente de trânsito não é eventual, o que significa uma alta probabilidade de trauma e morte. O motociclista absorve em sua

superfície corpórea toda a energia gerada na colisão, seja contra a via pública, seja com os objetos da mesma ou contra outros veículos a motor^(15,16). O grande número de vítimas de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas se dá, possivelmente, pela maior dificuldade de visualização da motocicleta e maior prevalência de comportamentos inadequados de motociclistas no trânsito urbano, em comparação a outros usuários da via pública⁽¹³⁾.

Quanto à natureza das lesões sofridas pelos motociclistas entrevistados, os dados da pesquisa confirmam os resultados de outra investigação⁽¹⁸⁾, que identificou as fraturas de membros e quadril como as mais frequentes nos motociclistas que sobreviveram a acidentes de trânsito. Nesta pesquisa, 34% das lesões ocorreram nos membros inferiores, 22% nos membros superiores, 18% ocorreram na cabeça, 9% no quadril, 6% abdômen, 6% no tórax, 5% na coluna. Estes dados são importantes na medida em que indicam o alto risco que motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito, têm de passarem por longos períodos de recuperação e a possibilidade de seqüelas no aparelho locomotor, sem a possibilidade de trabalhar e, muitas vezes, sem o amparo da previdência social, no caso dos que trabalham informalmente. A maioria destes indivíduos tende a encontrar dificuldades financeiras, nem sempre, solucionadas, no médio prazo. Assim, o problema do acidente de trânsito envolvendo motociclistas, deixa de ser uma questão meramente física ou biológica para se constituir em um problema social.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa demonstrou que, a maioria dos motociclistas que se acidentam em Porto Alegre pertence à categoria *motoboy*, indivíduos que usam a motocicleta como instrumento de trabalho. Este dado sugere que a alta incidência de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Porto Alegre tem relação com as características do trabalho dos *motoboys*. A urgência de clientes e patrões para receber suas encomendas, aliada à remuneração por comissões tem relação com uma maior probabilidade destes profissionais sofrerem um acidente de trânsito⁽³⁾.

Sabe-se que a idade média dos acidentados (adultos jovens, possivelmente inexperientes)

e sua baixa escolaridade (ensino fundamental) são alguns fatores que os excluem do mercado de trabalho. O ingresso na carreira de *motoboy*, onde basta ter uma motocicleta e saber dirigi-la é uma opção de trabalho para estas pessoas, apesar do risco do acidente de trânsito⁽³⁾.

A maioria dos acidentados de motocicleta, provavelmente, terá seqüelas graves decorrentes de fraturas e suas complicações. Há a possibilidade destas seqüelas incapacitarem estes adultos jovens para o trabalho. Sendo assim, devemos considerar o ônus social que um acidente de motocicleta gera.

Apesar do objetivo deste trabalho ter sido o de tratar o fenômeno do acidente de trânsito numa perspectiva quantitativa, é importante considerar que abordar a violência no trânsito sob a ótica, apenas, de sua expressão numérica (lesões, mortalidade, acidentes, características dos acidentados, *etc.*) é problemático porque isto reduz o fenômeno a apenas uma das suas variadas dimensões, reforçando a imobilidade face a aceitação de seu caráter de fatalidade⁽⁴⁾.

Neste sentido, para o desenvolvimento de uma compreensão mais ampla do fenômeno, faz-se necessário investir, também, em estudos que explorem a temática acidentes de trânsito numa perspectiva qualitativa, investigando, por exemplo, os significados do acidente de trânsito para os grupos onde ele é mais recorrente. Como sugere outra pesquisa⁽³⁾, existe uma variedade de modos de ver o acidente de trânsito, todos produzidos numa combinação entre o subjetivo e o sociocultural.

Além da produção de conhecimento na área, também é importante, considerado o objetivo de reduzir os altos índices de acidentes de trânsito, no geral, e acidentes envolvendo motociclistas, em especial, trabalhar na implementação de programas e projetos de prevenção multisetoriais e multiprofissionais⁽¹⁰⁾. No caso específico dos *motoboys*, podem trazer relevantes contribuições, programas e projetos que envolvam não só os potenciais sujeitos do risco dos acidentes de trânsito, mas, também, seus empregadores e todos os outros segmentos da sociedade, de alguma forma implicados neste fenômeno, como os legisladores e os gestores em saúde^(3,19).

Além de receber os acidentados de trânsito nos pronto-socorros, intermediando a ineficá-

cia dos programas de prevenção de acidentes⁽⁴⁾, a Enfermagem é, seguidamente, chamada a planejar e executar ações de promoção da saúde neste campo. Espera-se que o conhecimento produzido no estudo apresentado aqui possa servir de subsídio para o planejamento de ações de prevenção de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, e direcionar a prática da enfermagem em emergência, recuperação e reabilitação dos acidentados.

REFERÊNCIAS

- 1 Nunes MK, Vilarino MG. O Pronto Socorro e seus personagens. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Saúde e Serviço Social, Secretaria Municipal da Cultura; 1994.
- 2 Bergeron JD. Primeiros socorros. São Paulo: Atheneu; 1999.
- 3 Veronese AM. Motoboys de Porto Alegre: convivendo com os riscos do acidente de trânsito [dissertação de Mestrado em Enfermagem]. Porto Alegre: Escola de Enfermagem, Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2004. 138 f.
- 4 Prado ML. Caminhos perigosos: uma aproximação ao problema da violência e saúde à luz das ocorrências de trânsito [tese de Doutorado em Enfermagem]. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina; 2001. 140 f.
- 5 Lupton D. Risk. Great Britain: Routledge; 1999.
- 6 Petersen A, Lupton D. The new public health: health and self in the age of risk. London: SAGE; 1996.
- 7 Marin L, Queiroz MS. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. Cadernos de Saúde Pública 2000;16(1):7-21.
- 8 Oliveira DLCO. Adolescent women talk about HIV/AIDS risk: reconceptualizing risky sex: what implications for health promotion? [thesis of Doctoral in Education]. London: University of London; 2001. 237 f.
- 9 Bunton R, McDonald G. Health promotion: disciplines and diversity. London: Routledge; 1992.
- 10 Ministério da Saúde (BR). Política Nacional de Promoção da Saúde. Brasília (DF); 2002.

- 11 Oliveira NLB. Motociclistas vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá: magnitude e características [dissertação de Mestrado em Enfermagem]. São Paulo: Universidade de São Paulo; 2001. 76 f.
- 12 Giddens A. Modernidade e identidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar; 2002.
- 13 Andrade SM, Jorge MHP. Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. Revista de Saúde Pública 2001;35(3):318-20.
- 14 Companhia de Engenharia de Tráfego (SP). Fatos e estatísticas de acidentes de trânsito em São Paulo. São Paulo; 2000.
- 15 Freire E. Trauma: a doença dos séculos. 5ª ed. São Paulo: Atheneu; 2001.
- 16 Poggetti RS, Novo FCF. Atendimento pré-hospitalar ao traumatizado: básico e avançado. Rio de Janeiro: Elsevier; 2004.
- 17 Minayo MCS, organizadora. Os muitos Brasis: saúde e população na década de 80. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC-ABRASCO; 2000.
- 18 Koizumi MS. Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta [tese de Livre-docência]. São Paulo: Universidade de São Paulo; 1990. 112 f.
- 19 Diniz EPH. Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: as condições acidentogênicas e estratégias de regulação dos motociclistas profissionais [dissertação de Mestrado em Engenharia de Produção]. Belo Horizonte: Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais; 2003. 123 f.

Endereço da autora/Author's address:

Andréa Márian Veronese
Rua Visconde do Herval, 500, aptº 604,
Bairro Menino Deus
90.130-150, Porto Alegre, RS.
E-mail: andreamv@terra.com.br

Recebido em: 08/08/2005

Aprovado em: 15/05/2006
