



**Título /Subtítulos: Banco de Dados Integrado dos Acidentes de Trânsito do Município de São José do Rio Preto SP**

Nome(s) do(s) Autor( es): André Luciano Baitello

Nome(s) da(s) Organização(ões) do(s) Autor(es): Associação Preventiva de Acidentes e de Assistência às Vítimas de Trânsito

E.mail(s) para contatos posteriores: [apatru@apatru.org.br](mailto:apatru@apatru.org.br)

**Resumo do trabalho:**

O Banco de Dados Integrado dos Acidentes de Trânsito do município de São José do Rio Preto está sendo desenvolvido pela APATRU. Tem por finalidade traçar o perfil epidemiológico dos acidentes e das vítimas, direcionar as ações preventivas do Programa Municipal de Educação no Trânsito, Engenharia de Tráfego e Fiscalização, canalizando recursos de forma mais eficiente para a redução dos acidentes.

O Sistema de Informação foi criado por uma equipe técnica multidisciplinar, e desenvolvido em Epi-Info 2000 versão 3.2.2. e é alimentado com dados retirados dos Boletins de Ocorrência da Polícia Militar, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual; dos atendimentos realizados pelos Bombeiros e SAMU; os dados hospitalares da AIH (Autorização de Internação Hospitalar) e as causas básicas de óbitos obtidas do Sistema de Informação de Mortalidade (SIM).

A APATRU é uma organização não governamental fundada no ano de 1999 em São José do Rio Preto-SP. Tem convênios com o governo municipal, através da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, com a Faculdade de Medicina de São José do Rio Preto para trabalho de pesquisa e de extensão universitária, e com a Diretoria Regional de Ensino.

Desenvolve o Programa de Educação no Trânsito, desde o ano de 2000, e no ano de 2007 estará implementando o Programa de Assistência às Vítimas do Trânsito. O Programa de Educação no Trânsito recebeu em 2006, o XVI PRÊMIO VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO na categoria Geral do Sudeste Brasileiro.

### **Banco de Dados Integrado dos Acidentes de Trânsito do Município de São José do Rio Preto SP**

Desde o seu surgimento, chegando aos dias de hoje, a problemática urbana suscitada pelos veículos automotores não tem sido plenamente resolvida. Mais do que isto, os efeitos diretos e indiretos causados pelos elementos introduzidos por estes no cotidiano do cidadão normal contemplam abordagens, entre outras, do ponto de vista da ecologia (poluição ambiental), da engenharia de trânsito, do planejamento urbano, da qualidade de vida e dos acidentes de trânsito (AT). Este último constitui-se grave problema de saúde pública, cuja relevância reside, ao menos, em três enfoques: a alta morbi-mortalidade conseqüente aos acidentes; sua predominância em populações jovens e/ou economicamente ativas; e o elevado custo ao sistema de saúde e previdência. A compreensão deste problema passa pelo registro preciso dos AT, o que, por sua vez permitirá a produção de relatórios, que subsidiarão a elaboração de políticas públicas para o setor.

No Brasil os acidentes de trânsito estão entre principais causas de mortes, internações hospitalares, seqüelas físicas e emocionais; sendo também as principais causas de trauma, respondendo pela segunda causa de óbitos no quadro de mortalidade geral, as quais representam cerca de 15% dos óbitos registrados no País. O impacto dessas mortes pode ser analisado por meio do indicador relativo a Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP). Por incidirem com elevada freqüência no grupo de adolescentes e adultos jovens, os acidentes e as violências são responsáveis pelo maior número de anos potenciais de vida perdidos. O impacto econômico dos acidentes e das violências pode ser medido diretamente por meio dos gastos hospitalares com internação, inclusive em unidades de terapia intensiva, e dias de permanência geral. Em 1997, o total desses gastos do SUS correspondeu a R\$ 232.376.612,16, valor que representou aproximadamente, 8% dos dispêndios com internações por todas as causas. Em 2003 estima-se que o Brasil gastou cerca de 10% do PIB com problemas provenientes da violência. São estimados aproximadamente 15 milhões de reais por ano gastos com atendimento às vítimas de trauma.

O município de São José do Rio Preto, SP, está localizado ao norte do Estado de São Paulo, distante cerca de 451 Km da capital. Tem uma população de 415.509 habitantes com uma taxa média de crescimento populacional anual de 2,56%. O clima predominante é do tipo tropical com médias anuais de temperatura de 25,33° C e pluviosidade de 1.412 mm. A topografia constitui-se de relevo pouco ondulado e de modesta latitude (média de 500 m).

A malha viária é constituída por vias urbanas largas (9 metros ou mais) com pavimentação asfáltica considerada bastante satisfatória. É cortada pelas rodovias Transbrasiliana (BR-153) - Federal, passando na direção NE-SW e a Washington Luiz (SP - 310) - Estadual, na direção E - W, as quais influenciaram o direcionamento do crescimento da Cidade pois a maior concentração populacional da cidade de São José do Rio Preto está contida em um "v" formado pelo cruzamento destas duas rodovias. O município ainda tem a Rodovia Délcio Custódio da Silva (SP - 427) – Estadual sentido N e a Rodovia Assis Chateaubriand (SP - 425) – Estadual

sentido E. A cidade tem um alto índice de motorização com uma frota de 206.101 veículos (120.851 automóveis, 930 ônibus, 6.398 caminhões, 4.218 reboques, 54.976 motocicletas, 18.613 microônibus e camioneta(e)s, e 115 veículos de outros tipos) crescimento anual de 2,96% (Fundação SEADE, 2007). Segundo dados do Datasus (2007) no ano de 2000 o coeficiente de mortalidade por acidente de trânsito foi de 32,97/100.000 habitantes, maior que a média brasileira de 25,53/100.000 habitantes, segundo local de ocorrência do óbito.

A comunidade chocada com o número de mortes de jovens no trânsito, fundou a Associação Preventiva de Acidentes e Assistência às Vítimas de Trânsito (APATRU), em 1999. Esta associação é uma organização não governamental sem fins lucrativos, que através de convênio com o Governo Municipal e outras instituições públicas criou e executa o PROGRAMA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO. No ano de 2006 articulou as lideranças da saúde, segurança e trânsito, para a criação de um Banco de Dados Integrado dos Acidentes de Trânsito para o Município, com o objetivo de criar uma política de redução de acidentes de trânsito. Pretendeu-se desenvolver metodologia para coleta de dados; definição de parâmetros de referência para os acidentes de trânsito; perfil epidemiológico dos acidentes e das vítimas do trânsito; informações claras, coerentes e objetivas que serão utilizadas nas ações preventivas de acidentes de trânsito.

## **Método**

### **Recursos Humanos**

O primeiro passo para a criação do Banco de Dados foi a formação de um Comitê integrando as Áreas de Trânsito, Segurança e Saúde que planejou o Banco de Dados Integrado dos Acidentes de Trânsito com Vítimas do Município de São José do Rio Preto. Este Comitê ficou composto de 22 membros, sendo um de cada instituição a seguir: Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, Instituto Médico Legal (IML), Santa Casa de Misericórdia, Hospital Ielar, Austa Clínicas, Hospital Beneficência Portuguesa, Hospital Santa Helena, Hospital de Base, Serviço Médico de Atendimento de Urgência (SAMU), Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, Secretaria Municipal de Saúde e Higiene, Ciretran, Corpo de Bombeiros, Delegacia Seccional de Polícia, Apatru; dois representantes da Faculdade de Medicina (FAMERP), e quatro da Polícia Militar; com o propósito de nortear as ações preventivas da Educação, contribuir com a Fiscalização e Engenharia de Tráfego.

Para a construção do banco de dados criou-se uma equipe técnica multidisciplinar responsável pela definição do sistema de informação (software), pelo instrumento de coleta, pela definição das variáveis, pela análise e utilização dos dados. Esta equipe constituiu-se de 8 profissionais voluntários (1 enfermeiro, 2 médicos, 2 policiais militares, 1 educador em saúde pública, 1 estatístico e 1 psicólogo). A operacionalização e gerenciamento do banco de dados foi realizada por uma equipe de 5 profissionais treinados para tal fim, dos quais 4 são estagiários contratados por meio do CIEE e 1 funcionário (todos cursando nível superior, com experiência em informática).

### **Software, variáveis, problemas encontrados e soluções**

O software escolhido foi o Epi-Info 2000 - programa de 32 bits para Windows escrito em Visual Basic™ compatível com Win9x e NT - por ser amplamente conhecido, fácil e gratuitamente fornecido pela Organização Mundial de Saúde (através de download da Internet); pela disponibilidade de análises estatísticas, gráficos, tabelas e arquivos de saída de dados para Internet.

As variáveis contempladas foram aquelas comuns entre os Boletins de Ocorrência (BOs) das diferentes Polícias (Militar e Rodoviária Federal) para atender a todos os interessados, proporcionando grande flexibilidade dos dados. Realizou-se um banco de dados piloto onde se viabilizou soluções para as dificuldades encontradas. Inicialmente optou-se por coletar somente os dados dos acidentes de trânsito com vítimas ocorridos no perímetro urbano e rural do município.

Como a cidade dispõe de várias fontes de dados (quatro Companhias da Polícia Militar, uma Polícia Rodoviária Estadual e uma Polícia Rodoviária Federal, Corpo de Bombeiros e Serviço Municipal de Atendimento de Urgência - SAMU), traçou-se um fluxograma para centralização dos (BOs) da Polícia Militar e, em uma unidade desta corporação, instalou-se um computador com digitador treinado para a digitação diária de todos os BOs. Os dados da Polícia Rodoviária Federal e Estadual foram coletados no próprio posto das Rodovias com computador portátil (notebook), uma vez ao mês.

Para evitar a duplicidade de registros, foi adotada uma numeração própria, crescente e única para cada ocorrência, já que as Companhias tem numeração de BO independente e isso se tornou um problema no pareamento entre os dados do acidente, do veículo e da vítima.

Após a digitação de todos os BOs de cada mês, o digitador dirige-se com o equipamento portátil para os Bombeiros e SAMU para coleta dos dados das vítimas. O banco de dados é indexado em ordem alfabética dos nomes dos ocupantes e então se completa os dados do atendimento de emergência constantes nos Registros de Atendimento. Quando existe o registro de uma vítima de acidente de trânsito que não é encontrada no banco de dados (não existe BO da Polícia), então se digita um BO com os dados existentes nas informações fornecidas pelo instrumento de coleta dos bombeiros e do SAMU, para que esta vítima possa ser considerada nas estatísticas do banco de dados. Ao término de cada mês compara-se o número de acidentes registrados pelas Polícias e o número de ocorrências do Banco de Dados.

Na sede da ONG o Banco de Dados Integrado do Município de São José do Rio Preto é compilado, processado e analisado por técnico e disponibilizado de forma clara, coerente e objetiva à sociedade e às instituições parceiras, através do site da ONG.

As variáveis contempladas, foram:

➤ Dados do Acidente:

Nº do BO, Data do Acidente, Horário, Dia da Semana, Endereço, Bairro, Cruzamento, Trecho, Existência de semáforo, Condições do Tempo, Tipo de pista, Iluminação, Tipo de Acidente, Número de veículos envolvidos, Número de condutores, Número de vítimas e Número de pedestres.

➤ Dados dos Veículos:

Renavan, Município do veículo, UF do veículo, Ano de fabricação, Tipo e Descrição dos veículos.

➤ Dados dos Ocupantes:

Nome, RG, Data Nascimento, Nome da Mãe, Sexo, Estado Civil, Ocupação, Endereço, Bairro, Município de residência, UF de residência, Validade CNH, Categoria CNH, Condição, Embriaguez, Situação do condutor, Tipo de lesão, Encaminhamento, Responsável pelo atendimento da vítima, Pressão Arterial, Colar Cervical, Pulso, Frequência Respiratória, Escala de Glasgow, Lesão tórax, Lesão membros, Parada cardíaca, Massagem cardíaca, Fratura exposta, Sangramento ativo e Óbito no local.

## Resultados

A seguir serão apresentados resultados para dados coletados no 2º Semestre de 2006, que mostraram a ocorrência de 2.234 acidentes de trânsito com vítimas no município de São José do Rio Preto, sendo que 1.682 apresentaram Boletim de Ocorrência e 552 foram obtidos através de Registro de Atendimento de Urgência realizado pelo Corpo de Bombeiro e SAMU. A Tabela 1 mostra que em valores relativos, os três tipos mais frequentes de acidentes são colisão, queda e choque, respectivamente cada um com 42,93%, 14,86% e 12,04% de ocorrência. Com relação a acidentes ocorridos em rodovias Federal e Estadual e vias urbanas, observa-se através da Tabela 2 que em 65,40% dos casos o tempo era bom. Para os dados dessa tabela verifica-se que em 28,69% dos casos não houve informação sobre as condições do tempo e, isto poderia ter aumentado ou diminuído a frequência dos acidentes que leve em conta o tempo bom. Os dados da Tabela 3 são concordantes com os da Tabela 2 e apresentam o mesmo percentual de acidentes ocorrendo com pista seca.

**Tabela 1: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo tipo do acidente.**

**São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.**

| TIPO ACIDENTE          | Nº  | %     |
|------------------------|-----|-------|
| Sem informação         | 142 | 6,36  |
| Abalroamento           | 41  | 1,84  |
| Atropelamento Animal   | 15  | 0,67  |
| Atropelamento Pedestre | 184 | 8,24  |
| Capotamento            | 30  | 1,34  |
| Choque                 | 269 | 12,04 |
| Choque+Atrop. Pedestre | 3   | 0,13  |
| Choque+Colisão         | 7   | 0,31  |
| Colisão Frontal        | 85  | 3,80  |
| Colisão Lateral        | 66  | 2,95  |
| Colisão Transversal    | 14  | 0,63  |

|                  |             |               |
|------------------|-------------|---------------|
| Colisão Traseira | 19          | 0,85          |
| Colisão          | 959         | 42,93         |
| Engavetamento    | 1           | 0,04          |
| Outros           | 25          | 1,12          |
| Queda            | 332         | 14,86         |
| Tombamento       | 42          | 1,88          |
| <b>TOTAL</b>     | <b>2234</b> | <b>100,00</b> |

**Tabela 2: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo condição do tempo.**

São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.

| CONDIÇÕES DO TEMPO | Nº          | %          |
|--------------------|-------------|------------|
| Sem Informação     | 641         | 28,69      |
| Bom                | 1461        | 65,40      |
| Chuva              | 127         | 5,68       |
| Neblina            | 5           | 0,22       |
| <b>TOTAL</b>       | <b>2234</b> | <b>100</b> |

**Tabela 3: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo condição da pista.**

São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.

| CONDIÇÕES DA PISTA | Nº          | %             |
|--------------------|-------------|---------------|
| Sem Informação     | 633         | 28,33         |
| Enlameada          | 1           | 0,04          |
| Esburacada         | 6           | 0,27          |
| Molhada            | 141         | 6,31          |
| Obstruída          | 1           | 0,04          |
| Oleosa             | 6           | 0,27          |
| Seca               | 1446        | 64,73         |
| <b>TOTAL</b>       | <b>2234</b> | <b>100,00</b> |

Os dados da Tabela 4 mostram que os três tipos de veículos mais envolvidos em acidentes são motocicletas, automóveis e bicicleta, respectivamente com 45,53%, 35,63% e 7,44%.

**Tabela 4: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo tipo do veículo envolvido.**

São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.

| TIPO DO VEICULO | Nº | % |
|-----------------|----|---|
|-----------------|----|---|

|                     |             |               |
|---------------------|-------------|---------------|
| Sem Informação      | 73          | 1,95          |
| Automóvel           | 1332        | 35,63         |
| Bicicleta           | 278         | 7,44          |
| Caminhão            | 88          | 2,35          |
| Camioneta/e         | 179         | 4,79          |
| Motocicleta         | 1702        | 45,53         |
| Não identificado    | 14          | 0,37          |
| Ônibus/Micro ônibus | 50          | 1,34          |
| Outros              | 12          | 0,32          |
| Tração animal       | 4           | 0,11          |
| Trator              | 6           | 0,16          |
| <b>TOTAL</b>        | <b>3738</b> | <b>100,00</b> |

Os dados da Tabela 5 mostram que veículos com 16 anos de fabricação ou menos correspondem a 65,17% e, com 6 anos ou menos correspondem a 39,54%.

**Tabela 5: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo ano da frota.**

**São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.**

| <b>ANO DE FABRICAÇÃO</b> | <b>Nº</b>   | <b>%</b>      |
|--------------------------|-------------|---------------|
| Sem Informação           | 836         | 22,36         |
| 1951 - 1960              | 1           | 0,03          |
| 1961 - 1970              | 13          | 0,35          |
| 1971 - 1980              | 116         | 3,10          |
| 1981 - 1990              | 336         | 8,99          |
| 1991 - 2000              | 958         | 25,63         |
| 2001 - 2006              | 1478        | 39,54         |
| <b>TOTAL</b>             | <b>3738</b> | <b>100,00</b> |

Os dados da Tabela 6 mostram que independentemente do sexo 73,26% são condutores, 17,02% são passageiros e 7,05% são pedestres. Quanto ao gênero, 29,09% são do sexo feminino e 69,23% do sexo masculino. Ao considerar a relação gênero, tem-se 1,4 homens, para cada mulher. Quando se observa a condição do acidentado (condutor, passageiro ou pedestre) e sexo, vê-se que, acidentado na condição de condutor é de 4 homens para cada mulher e, na condição de passageiro há uma inversão de 4 mulheres para cada homem.

**Tabela 6: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo sexo e condição da vítima.**

São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.

| CONDICÃO       | SEXO DA VÍTIMA |               |            |               |             |               | TOTAL       |               |
|----------------|----------------|---------------|------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
|                | Sem Informação |               | Feminino   |               | Masculino   |               |             |               |
|                | Nº             | %             | Nº         | %             | Nº          | %             | Nº          | %             |
| Sem Informação | 4              | 8,89          | 26         | 3,30          | 42          | 2,24          | 72          | 2,66          |
| Condutor       | 36             | 80,00         | 398        | 50,51         | 1550        | 82,67         | 1984        | 73,26         |
| Passageiro     | 2              | 4,44          | 286        | 36,29         | 173         | 9,23          | 461         | 17,02         |
| Pedestre       | 3              | 6,67          | 78         | 9,90          | 110         | 5,87          | 191         | 7,05          |
| <b>TOTAL</b>   | <b>45</b>      | <b>100,00</b> | <b>788</b> | <b>100,00</b> | <b>1875</b> | <b>100,00</b> | <b>2708</b> | <b>100,00</b> |

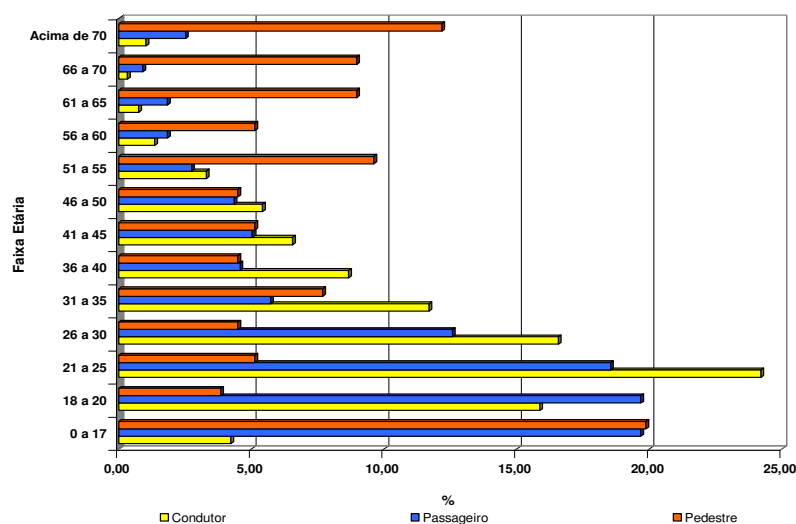
Os dados da Tabela 7 mostram que independentemente do indivíduo ser condutor, passageiro, pedestre ou não ter informado a condição, entre a faixa de idade de 18 a 45 anos estão 69,94% dos acidentados. Observa-se também que a maior incidência ocorre para aqueles indivíduos com idade entre 21 e 25 anos, 19,98%, seguidas das faixas etárias de 18 a 20 anos e, 23 a 30 anos, com aproximadamente 14% de incidência em cada uma. Ao se considerar a condição do ocupante, em relação ao veículo, observa-se que condutor corresponde a 73,26%, passageiro 17,02% e, pedestre 7,05%. A Figura 1, associada aos dados da Tabela 6, mostra que para condutor e passageiro o percentual de ocorrências diminui com o aumento da idade. Um fato que chama a atenção é que o percentual de acidentes com pedestres aumenta com a idade, chegando a 9,95% para as pessoas com mais de 70 anos. Também pode ser observado através dos dados e da figura que 7,24% dos indivíduos que sofreram acidentes se encontravam na faixa de idade de zero a 17 anos.

**Tabela 7: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo condição e faixa etária da vítima.**

São José do Rio Preto - SP, 2º Semestre de 2006.

| IDADE          | CONDICÃO DA VÍTIMA |       |          |       |            |       |          |       | TOTAL |       |
|----------------|--------------------|-------|----------|-------|------------|-------|----------|-------|-------|-------|
|                | Sem Informação     |       | Condutor |       | Passageiro |       | Pedestre |       |       |       |
|                | Nº                 | %     | Nº       | %     | Nº         | %     | Nº       | %     | Nº    | %     |
| Sem Informação | 56                 | 77,78 | 138      | 6,96  | 24         | 5,21  | 35       | 18,32 | 253   | 9,34  |
| 0 a 17         | 1                  | 1,39  | 78       | 3,93  | 86         | 18,66 | 31       | 16,23 | 196   | 7,24  |
| 18 a 20        | 0                  | -     | 293      | 14,77 | 86         | 18,66 | 6        | 3,14  | 385   | 14,22 |
| 21 a 25        | 5                  | 6,94  | 447      | 22,53 | 81         | 17,57 | 8        | 4,19  | 541   | 19,98 |
| 26 a 30        | 5                  | 6,94  | 306      | 15,42 | 55         | 11,93 | 7        | 3,66  | 373   | 13,77 |
| 31 a 35        | 0                  | -     | 216      | 10,89 | 25         | 5,42  | 12       | 6,28  | 253   | 9,34  |
| 36 a 40        | 2                  | 2,78  | 160      | 8,06  | 20         | 4,34  | 7        | 3,66  | 189   | 6,98  |
| 41 a 45        | 2                  | 2,78  | 121      | 6,10  | 22         | 4,77  | 8        | 4,19  | 153   | 5,65  |

|              |           |               |             |               |            |               |            |               |             |               |
|--------------|-----------|---------------|-------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|-------------|---------------|
| 46 a 50      | 1         | 1,39          | 100         | 5,04          | 19         | 4,12          | 7          | 3,66          | 127         | 4,69          |
| 51 a 55      | 0         | -             | 61          | 3,07          | 12         | 2,60          | 15         | 7,85          | 88          | 3,25          |
| 56 a 60      | 0         | -             | 25          | 1,26          | 8          | 1,74          | 8          | 4,19          | 41          | 1,51          |
| 61 a 65      | 0         | -             | 14          | 0,71          | 8          | 1,74          | 14         | 7,33          | 36          | 1,33          |
| 66 a 70      | 0         | -             | 6           | 0,30          | 4          | 0,87          | 14         | 7,33          | 24          | 0,89          |
| Acima de 70  | 0         | -             | 19          | 0,96          | 11         | 2,39          | 19         | 9,95          | 49          | 1,81          |
| <b>TOTAL</b> | <b>72</b> | <b>100,00</b> | <b>1984</b> | <b>100,00</b> | <b>461</b> | <b>100,00</b> | <b>191</b> | <b>100,00</b> | <b>2708</b> | <b>100,00</b> |



**Figura 1: Acidentes de Trânsito com Vítimas segundo condição e faixa etária da vítima.**  
**São José do Rio Preto – SP, 2º Semestre de 2006.**

## Conclusão

O objetivo inicial da criação do Banco de Dados Integrado dos Acidentes de Trânsito do Município de São José do Rio Preto foi alcançado e é justificado pela necessidade de direcionar a política para a redução de acidentes de trânsito com vítimas. Com relação aos parâmetros de referência para os acidentes de trânsito, estes deverão ser aperfeiçoados ao longo do tempo. Com os dados coletados no 2º semestre de 2006 percebe com mais clareza quais indicadores de acidentes no trânsito, na cidade de São José do Rio Preto, deverão ser utilizados para priorizar e nortear as ações de prevenção de acidentes de trânsito junto ao Programa de Educação Municipal para o trânsito. Com base na análise dos dados dos acidentes de trânsito, já foi possível em 2007 direcionar o Programa de Educação no Trânsito para as áreas mais críticas, priorizando as escolas destes bairros nas ações educativas, dando ciência destas informações estatísticas (faixa etária, veículo envolvido, ranking dos bairros com maior número de acidentes) aos alunos e professores, engajando-os nas ações preventivas da comunidade.

Dando continuidade à implementação do Banco de Dados, para o ano de 2007, o banco será complementado com o Sistema de Informação de Mortalidade (SIM), com o Sistema de Internações Hospitalares (SIH) e com laudos do IML, procurando ter o número mais real possível, assegurando a qualidade das informações e oferecendo condições de análise da magnitude das seqüelas das vítimas dos acidentes. Assim, será possível proporcionar o suporte necessário durante a reabilitação e promover a inclusão social destas vítimas através do Programa de Assistência às Vítimas do Trânsito, já em funcionamento desde o ano de 2006.

Apesar da importância do trabalho já realizado, é preciso sensibilizar profissionais de saúde e policiais militares para melhorar a qualidade da informação dos instrumentos de coleta aqui utilizados.

A pesquisa, coordenada pelo Comitê Integrado do Banco de Dados, foi executada pela Apatru. Contou com recursos financeiros do Governo Municipal por meio da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes.

### **Bibliografia**

Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados – SEADE. Disponível na URL <http://www.seade.gov.br>. Acesso em 01/03/2007.

Banco de Dados do Sistema Único de Saúde – DATASUS. Disponível na URL <http://www.datasus.gov.br>. Acesso em 01/03/2007.

OTT, E. A.; FAVARETTO, A.L.F.; NETO, A.F.P.R.; ZECHIN, J.G.; BORDIN, R. Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil - Caracterização da vítima e das lesões. Rev. Saúde Pública, v.27, n.5. São Paulo, out. 1993.

Conjuntura Econômica de São José do Rio Preto. 21 ed. São José do Rio Preto, SP: Secretaria Municipal de Planejamento e Gestão Estratégica, 2006.

### **Equipe Técnica**

Profª Dra. Marilene Rocha dos Santos<sup>1</sup>; Dr. André Luciano Baitello<sup>2</sup>; Profº Dr. Paulo César Espada<sup>3</sup>; Cap. Ivano Pedro Rodrigues Filho<sup>4</sup>; Ten. Nilton Fábio Buskim Zanini<sup>4</sup>; Suzimeiri Brigatti A. Caron<sup>5</sup>; Profº Dr. Antônio José Manzato<sup>6</sup>; Profº Dr. Raul Aragão Martins<sup>6</sup>; Antonia Aparecida da Silva<sup>5</sup>; Cássia Paro Barreto<sup>5</sup>; Anielly Ayres Pereira<sup>5</sup>; Monique Luiza de Carvalho Platina<sup>5</sup>; Marcelo Donizetti Tinti dos Anjos<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>Faculdade de Medicina de São José do Rio Preto – FAMERP

<sup>2</sup>Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU

<sup>3</sup>Hospital de Base de São José do Rio Preto – HB

<sup>4</sup>3ª. Cia de Polícia Militar de São José do Rio Preto

<sup>5</sup>Associação Preventiva de Acidentes e de Assistência às Vítimas de Trânsito – APATRU

<sup>6</sup>Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – IBILCE/UNESP/SJRP

Agradecemos aos parceiros, colaboradores e estagiários, pelo constante apoio, discussão e confronto das informações que nos foram prestadas, nas diferentes fases do trabalho; simpatia e presteza no auxílio às atividades e discussões sobre o andamento e formatação do Banco de Dados.