

# **ABORDAGENS EM GEOGRAFIA DA SAÚDE - O CASO DA PREVENÇÃO E DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA INFANTIL**

**Cristina Isabel M. Duarte, Paula Cristina A. Remoaldo**

Universidade do Minho  
Departamento de Geografia  
Campus de Azurém, 4810 - 058 Guimarães  
E-mail: hel.duarte@portugalmail.pt  
E-mail: premoaldo@geografia.uminho.pt

**Palavras-chave:** Geografia da Saúde, Mortalidade Infantil, Prevenção Rodoviária.

## **Introdução**

A Organização Mundial de Saúde (O.M.S.) no seu relatório sobre a saúde no mundo de 2003 alerta para o facto de a sinistralidade rodoviária estar a tornar-se numa “epidemia oculta”, que necessita de um combate eficaz a curto e médio prazo. Considera que os governos e a sociedade civil não prestam a devida atenção aos acidentes e chama a atenção para a possibilidade de em 2020 os traumatismos causados por acidentes de viação poderem vir a ser a terceira causa mundial de invalidez. Sendo assim, a O.M.S. apela a um olhar mais atento dos vários governos para que se consiga contornar este possível cenário com medidas eficazes que tenham impacto mais ou menos imediato.

Portugal é um dos países que tem contribuído para este cenário e apesar de desde, pelo menos, os anos setenta do século XX se assistir à implementação de campanhas de prevenção rodoviária, os resultados não têm sido os esperados. Um dos factores explicativos relaciona-se com a dificuldade manifestada pelos portugueses em adoptarem comportamentos preventivos nos vários domínios da esfera familiar e pública, sendo a prevenção rodoviária um deles.

Num período em que o investimento em termos sociais num filho é tão notório e em que os pais já não “perdoam” qualquer descuido técnico ou humano desde o momento da concepção, é paradoxal, continuarmos a assistir à não responsabilização dos mesmos pelas consequências da não utilização de sistemas de segurança quando transportam os seus filhos num veículo automóvel.

A sinistralidade rodoviária assume-se, assim, como um problema nacional e a sua prevenção poderá ter melhores resultados se for trabalhada no âmbito local. O presente texto relaciona-se com o trabalho desenvolvido até Outubro de 2004 no âmbito da Rede Social do concelho de Guimarães, iniciada em 2001 e que será finalizada em 2005 pela Câmara Municipal de Guimarães e com a qual o Departamento de Geografia da Universidade do Minho se encontra a colaborar.

As principais ilações a retirar do estudo realizado prendem-se com a pouca preocupação dos pais das crianças com o transporte seguro destas em veículo automóvel, a que não será alheia a fraca fiscalização desenvolvida pelas autoridades competentes.

## **1. A abordagem dos comportamentos rodoviários em Geografia da Saúde**

No domínio da saúde o papel do Geógrafo é o de pôr em evidência as desigualdades territoriais e sociais e o de colaborar com as instituições preocupadas com as questões de cariz social ajudando-as a encontrar o melhor caminho para a melhoria da qualidade de vida das populações. Não obstante, constitui um domínio em que o Geógrafo português ainda é pouco solicitado pelas várias entidades públicas e privadas, podendo o exíguo número de investigadores interessados neste domínio contribuir para esta situação.

Importa não olvidar que os anos oitenta do século XX foram de uma aparente atracção dos Geógrafos pelas questões da saúde, que depressa viria a esmorecer. Os trabalhos iniciaram-se pela abordagem da difusão espacial da hepatite infecciosa (ARROZ, E., 1977) e continuaram nos anos oitenta com SIMÕES, J.M. (1989) a que se seguiriam na década seguinte os de RODRIGUES, A.P.S. (1993), REMOALDO, P.C. (1993, 1999, 2002) e de NOSSA, P.N.S. (1995).

Apesar de alguns Geógrafos (*e.g.*, GATRELL, A., 2002) sugerirem a investigação da temática dos comportamentos rodoviários, inserindo-se numa perspectiva pós-estruturalista ou pós-moderna, os Geógrafos portugueses sentiram-se, até ao momento, pouco atraídos pela sua abordagem. Não obstante, afigura-se cada vez mais como premente, numa sociedade que, nas questões da saúde, se centra cada vez mais no cidadão e na importância deste adoptar estilos de vida saudáveis (*e.g.*, fazer uma alimentação saudável, fazer regularmente exercício, não fumar) e contribuir para um ambiente saudável e sustentável. Estamos, afinal, a falar da quarta fase da Transição Epidemiológica pela qual os países mais desenvolvidos estão a passar e que se traduz no

recuo de alguns cancros e no predomínio de doenças do foro mental, das Doenças Sexualmente Transmissíveis e dos acidentes de tráfego!...

## **2. A Sinistralidade e o seu impacto na mortalidade infantil por acidentes de viação em Portugal**

Os acidentes rodoviários são uma constante no nosso país e colocam-nos numa posição cimeira em relação aos outros países da União Europeia. A elevada sinistralidade e o consequente elevado número de vítimas de acidentes de viação desenham a realidade de Portugal. São várias as causas apontadas para este problema, quer pelas autoridades quer pelos automobilistas. O álcool, o excesso de velocidade, as contra-infracções, a fadiga e a falta de civismo dos condutores, são algumas das causas mencionadas pelas autoridades. Por seu turno, os automobilistas afirmam que a má construção de alguns troços, a má sinalização ou mesmo a falta dela em algumas estradas e as más condições do piso devido à falta de manutenção, são as principais causas dos acidentes rodoviários.

Segundo as estatísticas do EUROSTAT referentes aos anos de 1995 e de 1997, Portugal situava-se nos lugares cimeiros (em primeiro lugar em 1995 e em segundo lugar em 1997) no que diz respeito a causas de morte por acidentes de transporte ultrapassando a média europeia (Quadros 1 e 2).

**Quadro 1 – Taxa de mortalidade por acidentes de transporte  
por 100 000 homens, 1995 e 1997**

Causa de morte	Média Europeia	Portugal
Acidentes de transporte 1995	18.6	39.9
Acidentes de transporte 1997	17.7	32.6

**Fonte:** EUROSTAT, *Statistiques des causes de décès:1994-1995*, Luxembourg, 1998.  
EUROSTAT, *Statistiques des causes de décès:1995-1997*, Luxembourg, 2000.

**Quadro 2 – Taxa de mortalidade por acidentes de transporte  
por 100 000 mulheres , 1995 e 1997**

Causa de morte	Média Europeia	Portugal
Acidentes de transporte 1995	5.9	10.2
Acidentes de transporte 1997	5.4	8.5

**Fonte:** EUROSTAT, *Statistiques des causes de décès:1994-1995*, Luxembourg, 1998.  
EUROSTAT, *Statistiques des causes de décès:1995-1997*, Luxembourg, 2000.

Todavia, Portugal conseguiu baixar, entre 1995 e 1997 e de acordo com dados publicados até ao ano 2000, a taxa de mortalidade por acidentes de transporte (-6,3%) enquanto que a Bélgica manteve a mesma taxa (25,9 por 100 000 homens) e a Grécia praticamente também não baixou, sendo o país em 1997 com o *score* mais elevado (33,1<sup>0</sup>/oooo).

Não obstante o declínio observado, os acidentes rodoviários continuam a ser a maior causa de morte e de incapacidade temporária e definitiva nas crianças e jovens. Embora o número de vítimas tenha vindo a diminuir, somos ainda o segundo pior país da União Europeia (U.E.) e o segundo da O.C.D.E. no que diz respeito à mortalidade infantil por acidentes de viação. O grupo etário dos 18 aos 24 anos é o que apresenta uma taxa de mortalidade mais elevada à semelhança do que se verifica nos restantes países da União Europeia. Apesar de neste grupo etário as taxas nacionais e comunitárias estarem mais próximas, a verificada em Portugal é 29% superior à dos outros países. É nos grupos etários mais baixos, tanto na União Europeia como em Portugal, que as taxas de morte por habitante revelam valores mais baixos. No entanto, a situação de Portugal também é desfavorável em relação à U.E. em cerca de 34% (P.N.P.R., 2003).

Uma das causas mais apontadas para a mortalidade infantil por acidentes de viação é a baixa utilização de um sistema de retenção no transporte das crianças. Os vários estudos realizados até ao momento à escala internacional confirmam que apesar da informação existente sobre as questões de segurança, não há assimilação do risco por parte dos pais e, por isso, não se verifica a alteração de comportamentos.

A Associação para a Promoção da Segurança Infantil (A.P.S.I.), é uma associação sem fins lucrativos que tem vindo a desenvolver desde os anos noventa campanhas de sensibilização para o transporte seguro das crianças. É talvez a entidade que actualmente debate mais este problema desenvolvendo várias campanhas, cursos e sessões de esclarecimento sobre esta temática e dirigindo-as, entre outros, aos pais, aos professores e aos educadores de infância.

Para aferir até que ponto os pais utilizavam ou não os dispositivos de segurança no automóvel, a A.P.S.I. realizou um estudo para comprovar a situação real do nosso país. Nos dias 1 e 2 de Setembro de 2001, em ambiente de auto-estrada e com o apoio da Brisa, os técnicos daquela Associação constataram que 60% das crianças até aos 12 anos viajavam sem qualquer tipo de protecção (ao colo ou à solta dentro do automóvel). Esta percentagem elevava-se aos 70% quando se consideravam as crianças dos 4 aos 12 anos tendo ainda verificado que havia uma utilização incorrecta dos sistemas de retenção nas crianças.

### **3. A Prevenção e a Segurança Rodoviárias no concelho de Guimarães**

#### **3.1. O papel da Rede Social**

A Rede Social foi criada através da resolução do Conselho de Ministros nº 197 de 18 de Novembro de 1997 tendo como objectivo fundamental fomentar a formação de uma consciência colectiva e responsável dos diferentes problemas sociais que atende e incentivar redes de apoio social, integrando o âmbito local e conjugando esforços de diferentes entidades locais e nacionais envolvidas.

O município de Guimarães aderiu à implementação da Rede Social em 2001 com o objectivo de promover o desenvolvimento social no concelho. Foram criados dois grupos de trabalho, estando um deles vocacionado para a detecção e solução de problemas relacionados com a formação, o emprego e a educação cívica. Os problemas diagnosticados para o concelho por aquele grupo de trabalho foram:

- baixos níveis de Formação/Educação;
- precariedade de Emprego (Inserção);
- défice de Educação Cívica (Prevenção e Segurança Rodoviárias e Recolha Selectiva dos Resíduos Sólidos Urbanos);
- falta de acesso à informação.

A metodologia de trabalho adoptada encontra-se equacionada no Quadro 3, prevendo-se que até 2005 pelo menos 75% das crianças integradas em jardins-de-infância adquiram competências, nomeadamente, na área da prevenção e segurança rodoviárias.

### Quadro 3 – Metodologia de trabalho da Rede Social



**Objectivo específico:** Em 2005, 75% das crianças integradas em jardins-de-infância adquirem competências na prevenção e segurança rodoviárias.

Actividade	Metodologia	Responsável	Com Quem	Data	Indicadores	Recursos
-Recolher informação estatística a nível da segurança rodoviária infantil	-Análise e tratamento de dados	CMG	UM	Até Dezembro de 2003	Percentagem de crianças que referem cumprir as regras de segurança rodoviária	Associação para a Promoção da Segurança Infantil (A.P.S.I.)
-Apresentar proposta às Direcções dos Jardins-de-Infância das IPSS	-Reuniões	CMG	UM	Até Janeiro de 2004		Associação de Pais IEC (Universidade do Minho)
-Apresentar proposta a outras entidades que podem apoiar o projecto	-Reuniões	CMG	UM	Até Janeiro de 2004	Percentagem de pais que referem cumprir as regras de segurança rodoviária	Prevenção Rodoviária
-Reforçar as competências das crianças e dos pais das crianças dos Jardins-de-Infância das IPSS, ao nível da prevenção e segurança rodoviárias	- Sessões práticas de informação/ formação	CMG	UM	Até Março de 2004		Escolas de Condução
-Elaborar um plano de acção	- Reuniões	CMG	UM	Até Maio de 2004	Número de IPSS que promovem programas de prevenção e segurança rodoviárias	Companhias Seguradoras
						Concessionários
						Ministério da Saúde

**Fonte:** Rede Social do concelho de Guimarães, 2004.

Até ao momento tem-se denotado uma forte interacção entre as diferentes entidades públicas e privadas levando a pensar que são exequíveis os resultados que nos propusemos atingir.

### **3.2. A sinistralidade no concelho de Guimarães**

O distrito de Braga é um dos distritos com maior índice de sinistralidade, a seguir aos de Setúbal, Porto e Lisboa. Segundo o Relatório da Comissão Distrital de Segurança Rodoviária, de 1 de Janeiro de 2002 a 31 de Dezembro de 2003, houve um decréscimo no número de acidentes, isto é, em 2002 ocorreram 319 acidentes dos quais resultaram 98 mortos e 296 feridos graves enquanto que em 2003 o número de acidentes foi de 308 tendo provocado 89 mortos e 271 feridos graves. A maior parte destes acidentes, quer em 2002 quer em 2003, aconteceram, de acordo com aquele Relatório, por colisão e atropelamento e ocorreram maioritariamente por excesso de velocidade, desrespeito de cedência de passagem e condução sob a influência do álcool. No que concerne a localização dos acidentes, estes acontecem, na maior parte das vezes, dentro das localidades (261 acidentes em 2002) e um número reduzido (55 no mesmo ano) fora destas.

Outro aspecto que é importante referir é o número de vítimas segundo a categoria do utente. Os condutores são as vítimas mortais que contribuem mais para os valores encontrados, quer em 2002 quer em 2003, apesar de ter ocorrido uma ligeira descida. O mesmo não aconteceu com o número de vítimas mortais da categoria “peões”, que em 2002 foi de 23 e em 2003 de 25 peões.

Contudo, o número de pontos negros do distrito sofreu uma diminuição passando de 54 para 19, envolvendo as EN14 (Braga/Famalicão) e 101 (Braga/Guimarães), que são os eixos rodoviários que registam um maior índice de sinistralidade no distrito e são estes concelhos que registam o maior número de vítimas mortais. Uma causa provável para o número de acidentes que aqui acontecem pode ser o facto do aumento do tráfego rodoviário que se tem verificado todos os anos. A recente construção da A<sub>11</sub> (Auto-estrada entre Guimarães e Braga) não deverá modificar este cenário devido ao baixo tráfego que tem, resultante, entre outros aspectos, do significativo montante da portagem que é requerido.

O concelho de Guimarães coloca-se em segundo lugar no número de acidentes que ocorrem no distrito. Todavia a segurança rodoviária é uma preocupação constante

da Câmara Municipal, nomeadamente, da Divisão de Trânsito e Transportes. O seu trabalho incide, sobretudo, na revisão da sinalização, no reforço da iluminação das passagens de peões com o objectivo de proporcionar uma maior visibilidade, na colocação de sistemas semafóricos associados a travessias de peões e na revisão das marcas rodoviárias.

A prevenção também é importante e por esse motivo a Câmara concretizou uma campanha de sensibilização no “Dia sem Carros” que se realizou entre 20 e 22 de Setembro de 2003 e também se associou à campanha “Família Vigilante e Segura” que incidiu na prevenção rodoviária infantil e que foi dirigida essencialmente aos pais e crianças. Esta campanha foi realizada em Maio e Junho de 2003 em Guimarães e Braga pelo grupo Filinto Mota e pelo sector de Acção Educativa da Prevenção Rodoviária Nacional.

### **3.3. Avaliação do modo de transporte de crianças no concelho de Guimarães**

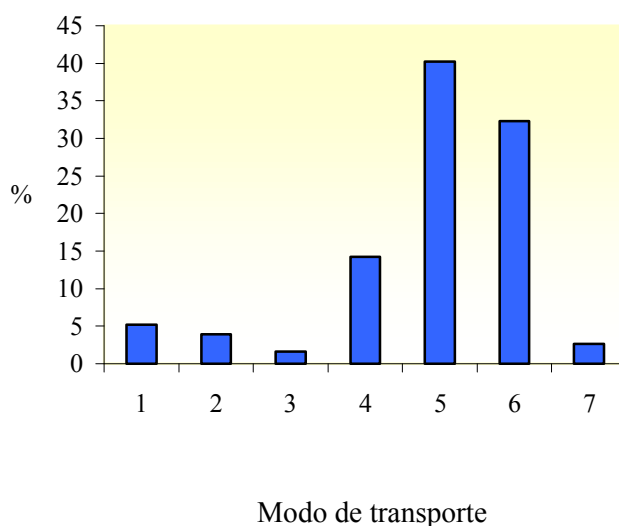
Para comprovarmos que ainda há muito a fazer no concelho de Guimarães fizemos uma avaliação da situação de transporte das crianças em automóvel, entre os três e os seis anos de idade, em cinco infantários (localizando-se dois dentro da cidade e os outros três na periferia) do concelho de Guimarães, nos dias 5 e 7 de Janeiro e 9, 10, 11 e 12 de Fevereiro de 2004. Os jardins-de-infância seleccionados foram: o Centro Social Padre Manuel Joaquim de Sousa (freguesia de Caldelas), o Centro Infantil de Pevidém (freguesia de S. Jorge de Selho), o Centro Social da Paróquia de Penselo (freguesia de Penselo), o Lar Santa Estefânia (centro da cidade – freguesia de Oliveira) e o Colégio de Vila Pouca (centro da cidade – freguesia de Oliveira).

“O levar o filho ao infantário” para muitos pais significa que a distância que têm de percorrer é curta e como tal não necessitam de utilizar o sistema de retenção, que muitas vezes também não é utilizado pelos próprios. Embora o uso de sistemas de retenção seja obrigatório por lei, as pessoas não se sentem intimidadas pela mesma, apesar de estar provado que a utilização do sistema de retenção reduz significativamente a probabilidade de a criança sair magoada em caso de acidente.

O total de crianças avaliadas foi de 381 correspondendo a um total de 371 pais/mães. Segundo os dados recolhidos verificamos que nas freguesias avaliadas do concelho de Guimarães somente 32,3% dos pais/mães transportam a criança no

automóvel com um sistema de retenção (cadeira de segurança) *versus* 40,2% que não utilizam qualquer tipo de protecção (Figura 1).

**Figura 1 – Modo de transporte da criança em veículo automóvel**



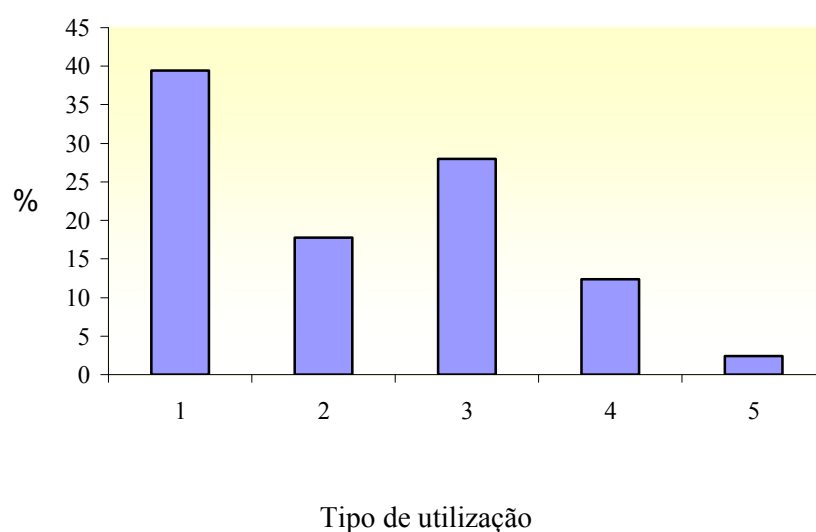
- 1- Criança com cinto de segurança no banco da frente
- 2- Criança sem cinto de segurança no banco da frente
- 3- Criança ao colo no banco da frente
- 4- Criança com cinto de segurança no banco de trás
- 5- Criança sem cinto de segurança ou sistema de retenção (S.R.) no banco de trás
- 6- Criança com sistema de retenção (S.R.)
- 7- Criança transportada a pé

**Fonte:** Avaliação realizada por nós em Janeiro e Fevereiro de 2004.

Todavia, se contabilizarmos apenas o número de crianças que foram transportadas em veículo a motor, o número de crianças que viajam totalmente desprotegidas aumenta cerca de um ponto percentual, ou seja, em vez de 40,2% de crianças a viajarem desprotegidas passamos a ter 41,2%.

Contudo, os pais parecem mais “zelosos” no que concerne à sua própria segurança (Figura 2), pois dos 371 pais/mães avaliados 67,4 % utilizam o cinto de segurança. Os pais utilizam mais o cinto de segurança (39,4%) do que as mães (28,0%), embora o número de pais que levam os filhos ao infantário seja em maior número do que as mães, nomeadamente, 212 pais *versus* 150 mães.

**Figura 2 – Utilização do cinto de segurança pelos pais**

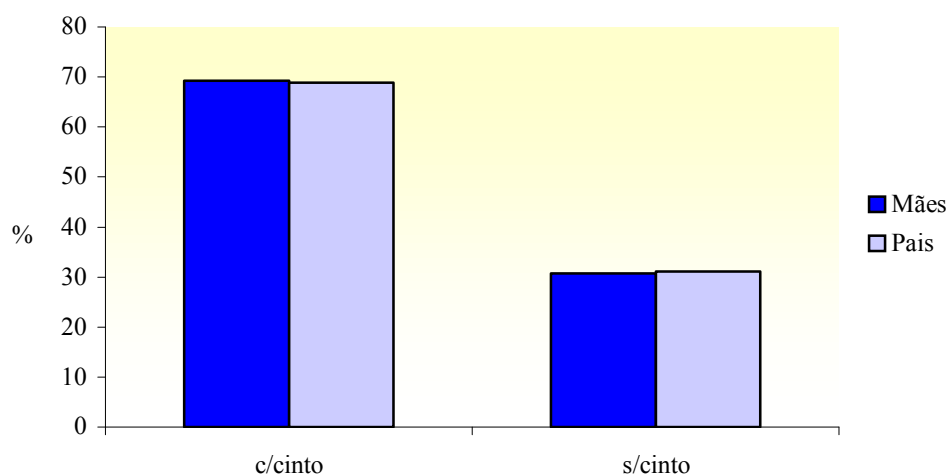


- 1- Pai com cinto de segurança
- 2- Pai sem cinto de segurança
- 3- Mãe com cinto de segurança
- 4- Mãe sem cinto de segurança
- 5- Pais que transportaram a criança a pé

**Fonte:** Avaliação realizada por nós em Janeiro e Fevereiro de 2004.

Todavia, se analisarmos o comportamento no seio de cada sexo, o sexo feminino utiliza mais frequentemente o cinto de segurança (69,3% das mães *versus* 68,9% dos pais - Figura 3).

**Figura 3 – Utilização do cinto de segurança pelos condutores**



**Fonte:** Avaliação realizada por nós em Janeiro e Fevereiro de 2004.

Comparativamente com o estudo realizado em 1995/1996 nos concelhos de Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Fafe e Guimarães, REMOALDO, P.C. (1998) verificou que 37,3% dos pais transportavam sempre a criança num sistema de retenção em veículos automóveis. A percentagem ligeiramente mais elevada decorre do facto do estudo efectuado por esta autora se ter preocupado com o transporte de crianças até um ano de vida. Desta forma podemos inferir, de acordo com os dados recolhidos, que os pais tendem a preocupar-se mais com a segurança dos filhos até aos três anos de idade.

O que mais se denota desta avaliação é o facto de a maioria das crianças viajar sem qualquer tipo de sistema de segurança não coincidindo com os comportamentos dos pais que normalmente viajam com cinto de segurança. Estes resultados comprovam que é necessário continuar a realizar acções de informação educativas dirigidas aos pais e às crianças.

### **3.4. Dicotomia rural/urbano**

Denotámos uma influência da localização dos jardins-de-infância no uso ou não de dispositivos de segurança por parte da criança e do cinto de segurança por parte dos pais/mães. Assim, enquanto nas freguesias urbanas 63% dos pais usam o cinto de segurança nas de *facies* mais rural a percentagem ascende a 77%, provavelmente porque, apesar de actualmente ser obrigatório o uso de cinto de segurança dentro e fora

das localidades, parte dos condutores continua a percepcionar um menor risco de acidente dentro das mesmas.

Relativamente ao modo de transporte das crianças é nas freguesias urbanas que a utilização dos dispositivos de segurança é mais significativa (32,9% *versus* 20,2% nas de *facies* rural). O principal factor que deve contribuir para que haja uma menor utilização dos dispositivos de segurança em freguesias rurais tradicionais é, na nossa opinião, a existência de uma população menos instruída e menos preocupada com a adopção de comportamentos preventivos, que outras investigações revelaram, desenvolvidas na década de noventa e relacionadas com os concelhos de Guimarães, Fafe, Cabeceiras e Celorico de Basto (REMOALDO, P.C., 1998).

#### **4. Conclusões**

A sinistralidade é um grave problema da sociedade actual sendo considerada pela O.M.S. como um problema de saúde pública que ainda não atraiu a atenção necessária dos governos e da sociedade civil.

Portugal apresenta uma taxa de mortalidade por acidentes de viação muito superior à taxa dos restantes países comunitários, sendo o segundo pior da União Europeia. Diferenciando por grupos etários, verificamos que Portugal atinge médias muito elevadas, nomeadamente, no grupo etário dos 18 aos 24 anos (+29%) e no grupo das crianças (+34%).

No âmbito da prevenção rodoviária verificamos que as campanhas não têm tido significativos impactos nos comportamentos adoptados pelos utentes das infra-estruturas rodoviárias, apesar de as mesmas já existirem desde os anos setenta do século XX.

Os resultados encontrados no nosso estudo revelam que as campanhas e os *spots* de sensibilização realizados até ao momento no nosso país sobre a segurança rodoviária são ainda insuficientes e que o mesmo se aplica à vontade política demonstrada para mudar o cenário. Por outro lado, é necessário que as autoridades competentes desempenhem um papel mais aceso na fiscalização dos comportamentos dos condutores. Em países mais desenvolvidos e com um nível cultural mais elevado do que o nosso ficou provado que só com a intervenção das autoridades competentes e com uma legislação séria se consegue melhorar significativamente o cenário!...

## **Bibliografia**

CORDEIRO, M.J.G. (1990), *Transporte da criança no automóvel: resultado de dois inquéritos e de um estudo de observação*, “Saúde infantil”, Coimbra, 12(3), Dez., pp. 213-221.

CORDEIRO, M.J.G.; NASCIMENTO, S. (1999), *Três quartos das crianças portuguesas continuam a viajar em perigo!*, Lisboa, A.P.S.I., nº 8, Jan.-Mar., pp. 4-5.

EUROSTAT (2000), *Annuaire Eurostat: le guide statistique sur l'Europe – données 1994-1995*, Luxembourg.

EUROSTAT (2001), *Annuaire Eurostat: le guide statistique sur l'Europe – données 1995-1997*, Luxembourg.

FERREIRA, J.M., ROSA, M.A. (2004), *Manual Prático de Legislação Rodoviária*, Edição 2002.

GOVERNO CIVIL DO DISTRITO DE BRAGA (2004), *Relatório 2002/2003*, Braga, Comissão Distrital de Segurança Rodoviária.

MENEZES, H.C. (2001), *Segurança Rodoviária: O estado da Nação*, Lisboa, A.P.S.I., nº 8, Jan.-Dez..

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA (2003), *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*, Lisboa.

REMOALDO, P.C. (1998), *A Morbilidade e a Mortalidade Infantil em Territórios Amostra do distrito de Braga*, Dissertação de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho (policopiada).

REMOALDO, P.C. (2002), *Desigualdades territoriais e sociais subjacentes à mortalidade infantil em Portugal*, Série Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Ministério da Ciência e da Tecnologia (Fundação para a Ciência e a Tecnologia), 586 págs..

## **World Wide Web**

<http://www.apsi.org.pt> (Associação para a Promoção da Segurança Infantil)

<http://www.dgv.pt> (Direcção Geral de Viação)

<http://www.acp.pt> (Automóvel Clube de Portugal)

<http://www.aca-m.org.pt> (Associação de Cidadãos Auto-Mobilizados)

<http://www.crp.pt> (Centro Rodoviário Português)

*<http://www.gov-civil-braga.pt> (Governo Civil de Braga/Comissão Distrital de Segurança Rodoviária)*

*<http://www.ine.pt> (Instituto Nacional de Estatística)*

*<http://www.mai.gov.pt> (Ministério da Administração Interna)*

*<http://www.parlamento.pt/forumrodoviario/> (Assembleia da República)*

*<http://www.prp.pt> (Prevenção Rodoviária Portuguesa)*

*<http://www.paz-na-estrada.blogspot.com>. (Imagens de acidentes de viação)*

*<http://www.segurancarodoviaria.pt> (Edições Segurança Rodoviária)*

*[http://www.who.int/whorl-healthday/2004/informaterials/whorl\\_report/](http://www.who.int/whorl-healthday/2004/informaterials/whorl_report/) (Relatório da O.M.S. sobre a saúde no mundo em 2003)*