

PANORAMA DO PROGRAMA VIDA NO TRÂNSITO: UMA PESQUISA DO TIPO ESTADO DA ARTE

OVERVIEW OF THE “VIDA NO TRANSITO” PROGRAM: A STATE OF THE ART SURVEY

Jair Garcia dos Santos¹

Máriam Trierveiler Pereira²

Resumo: Em 2009, a Organização das Nações Unidas (ONU) elaborou um relatório com dados de 178 países sobre o Estado de Segurança Rodoviária. O documento demonstrou a situação preocupante do trânsito no mundo, segundo o qual mais de um milhão de vidas são ceifadas todos os anos nas vias públicas, além de um alto número de vítimas acometidas por lesões e sequelas temporárias ou permanentes, como é o caso de pessoas com deficiência adquirida por acidentes de trânsito. Em 2010, a ONU lançou o projeto “Road Safety in Ten Countries” ou RS 10, com apoio de parceiros internacionais. Também, destaca-se a importância da “Agenda 2030”, proposta pela ONU em 2015, por meio de Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), especificamente o ODS 11, que trata da sustentabilidade no trânsito. Assim, o Brasil aderiu o RS 10 com o título de “Projeto Vida no Trânsito” - PVT. A princípio, o PVT foi implantado em cinco capitais brasileiras, inclusive em Curitiba, capital paranaense. Atualmente, sua expansão alcançou vários municípios brasileiros. Diante dessa complexa e instigante realidade, surgiu a necessidade de realizar uma pesquisa sobre esta temática, a qual apresenta abordagem qualitativa do tipo estado da arte, cujo objetivo foi mapear e analisar o resultado das pesquisas acadêmicas, teses e dissertações, disponibilizadas na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES, publicadas entre os anos de 2010 a 2022 sobre o PVT. Foram localizadas 20 pesquisas, das quais foram analisadas 8. Como exclusão, foi usado o critério de a pesquisa não se relacionar com o PVT nacional. De forma geral, os resultados das pesquisas *stricto sensu* analisadas apontam que o PVT tem demonstrado ser uma política pública estratégica e de fundamental importância para a diminuição do número de acidentes, lesões e mortes de pessoas no trânsito.

Palavras-chave: Dissertações. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). PVT. Sustentabilidade. Teses.

Abstract: In 2009, the United Nations (UN) prepared a report with data from 178 countries on the State of Road Safety. The document demonstrated the worrying situation of traffic in

¹ Mestrando em Sustentabilidade, Instituto Federal do Paraná (IFPR), Campus Umuarama, jair.garcia@ifpr.edu.br

² Doutora em Engenharia Química, docente do Instituto Federal do Paraná (IFPR), Campus Umuarama, mariam.pereira@ifpr.edu.br

the world, according to which more than a million lives are claimed every year on public roads, in addition to a high number of victims affected by injuries and temporary or permanent sequelae, as is the case of people with disabilities acquired by traffic accidents. In 2010, the UN launched the project “Road Safety in Ten Countries” or RS 10, with the support of international partners. Currently, its expansion has reached several Brazilian municipalities. We also highlight the importance of the “Agenda 2030” proposed by the UN in 2015, through sustainable development goals (SDGs), specifically SDG 11, which deals with sustainability in traffic. Thus, Brazil adhered to RS 10 with the title of “Projeto Vida no Trânsito” - PVT. At first, the PVT was implemented in five Brazilian capitals, including Curitiba, capital of Paraná. Faced with this complex and thought-provoking reality, the need arose to carry out research on this subject, which presents a state-of-the-art qualitative approach, whose objective was to map and analyze the results of academic research, theses and dissertations, available in the Brazilian Digital Library of Theses and Dissertations (BDTD) and in the Catalog of Theses and Dissertations of CAPES, published between the years 2010 to 2022 on the PVT. We located 20 surveys, of which we analyzed 8 of them. As an exclusion criterion, we defined research that was not related to the national PVT. In general, the results of the *stricto sensu* surveys analyzed indicate that the PVT has proven to be a strategic public policy of fundamental importance for reducing the number of accidents, injuries and deaths of people in traffic.

Keywords: Dissertations. Sustainable Development Goals (SDGs). PVT. Sustainability. Theses.

1 INTRODUÇÃO

O Relatório Mundial sobre o Estado da Segurança Rodoviária, elaborado pela Organização da Nações Unidas (ONU, 2009), contabilizou cerca 1,2 milhão de óbitos por acidente de trânsito em 178 países pesquisados, o que somou cerca de 3 mil mortes por dia nas vias públicas, dentre 50 milhões de sobreviventes com sequelas temporárias ou permanentes. O mesmo documento alertou que se não fossem tomadas medidas a esse respeito, 1,9 milhões de pessoas seriam vitimadas no trânsito em 2020, e 2,4 milhões em 2030.

Esse mesmo estudo apresentou os acidentes de trânsito como a nona maior causa de mortes no mundo, e na faixa etária de 15 a 29 anos, a primeira delas. Diante de fatos tão graves, a ONU (2009), além de estabelecer, recomendou aos Estados-membros, que fosse criado um plano para reduzir o índice de mortalidade no trânsito.

Nesse ano, o Brasil apareceu em quinto lugar entre os 10 países do mundo com o maior índice de mortes no trânsito, precedido por Índia, China, Estados Unidos da América e Rússia, e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito (ONU, 2009).

Ainda no ano de 2009, foi realizada a Conferência de Moscou, cuja temática foi “Tempo de Agir”. Esse evento foi organizado com base em informações postas pelo Relatório da ONU sobre uma das principais causas de morte e de lesões, e sobretudo pelo motivo de mais de 90% dos óbitos acontecerem em países pobres. A referida conferência resultou na Declaração de Moscou, que fez com que a ONU proclamasse os anos de 2011-2020 como a Década de Ação e Segurança no Trânsito (OBSERVATÓRIO DA BICICLETA, 2009).

Assim, segundo o Boletim Epidemiológico, do Programa Vida no Trânsito (PARANÁ, 2020), em 2010, foi aprovada a Resolução A/RES/64/255 da Assembleia Geral das Nações Unidas, a qual criou a “Década de Ação

pela Segurança no Trânsito (2011-2020)”, lançada em 110 países, tendo como objetivo principal “salvar milhões de vidas por meio de medidas para melhoria da gestão do trânsito, da segurança das vias e dos veículos, do comportamento dos usuários das vias e, também, dos serviços de emergência” (PARANÁ, 2020, p. 17) e contou com cinco pilares: gestão da segurança do trânsito; infraestrutura mais segura e mobilidade; veículos mais seguros; usuários mais seguros; e atendimento às vítimas.

A Segunda Conferência Global Ministerial sobre Segurança no Trânsito, também proporcionada pela ONU e dessa vez realizada no Brasil, em novembro de 2015, na cidade de Brasília, possibilitou a avaliação e revisão das responsabilidades empenhadas na Rússia em 2009, e também as diretrizes da Década de Ação 2011-2020, na qual os países membros haviam cumprido 50% das ações acordadas (BRASIL, 2015).

Pavarino Filho (2016) salientou que a Conferência de Moscou, em 2009, aconteceu concomitantemente aos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM) de 2000, já a Conferência e a Declaração de Brasília aconteceram ao mesmo tempo do lançamento dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030, realizada em setembro de 2015, e definiu os objetivos e metas para o desenvolvimento sustentável.

Neste contexto, o Objetivo Global 11 (ODS 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis), que visa “tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”, incorporou, até 2030, a meta 11.2, que objetiva oferecer transporte com mais segurança, acessibilidade, sustentabilidade e com custo acessível para todos, garantindo segurança rodoviária por meio da ampliação dos transportes públicos, prioritariamente às pessoas em situação de vulnerabilidade social (IPEA, 2019).

Marcando o fim da Década de Ação para a Segurança no Trânsito das Nações Unidas, em fevereiro de 2020, aconteceu em Estocolmo/Suécia a

Terceira Conferência Global para a Segurança no Trânsito, a qual trouxe o alerta de que os acidentes viários continuam extirpando 1,3 milhão de vidas por ano. Propôs, por meio da Carta de Estocolmo, alterar a previsão de 500 milhões de mortes na década seguinte e intentou aos países signatários que envidasse esforços para atenuar pela metade as mortes no trânsito, até 2030, nos diferentes grupos, principalmente entre os vulneráveis (ONU, 2020).

Em 2010, a ONU lançou o projeto “Road Safety in Ten Countries” ou RS 10, com apoio de parceiros internacionais, o qual foi intitulado no Brasil “Projeto Vida no Trânsito”, e teve sua adesão. A princípio, foi implantado em cinco capitais: Belo Horizonte/MG, Campo Grande/MS, Curitiba/PR, Palmas/TO e Teresina/PI (BRASIL, 2017). Para isso, por meio da Portaria Interministerial nº 2.268, de 10 de agosto de 2010, foi instituída uma Comissão Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do projeto no Brasil (BRASIL, 2010)

Em decorrência dos resultados satisfatórios alcançados pelo Projeto Vida no Trânsito no país em 2013, o Ministério da Saúde expandiu a estratégia para todas as capitais e municípios acima de um milhão de habitantes (BRASIL, 2017).

Na atualidade, várias cidades brasileiras aderiram ao referido programa, coordenado pelo Ministério da Saúde, com articulação interministerial e parceria com a Organização Pan-Americana da Saúde (BRASIL, 2017)

Curitiba, a capital paranaense, faz parte do Programa Vida no Trânsito (PVT) desde seu início em 2011 e, em 2013 os municípios de São José dos Pinhais e Foz do Iguaçu aderiram ao Programa. Entre os anos de 2017 e 2018 também adotaram o programa os municípios de Campo Mourão, Cascavel, Francisco Beltrão, Londrina, Maringá, Paranaguá, Paranavaí, Ponta Grossa e Toledo (BRASIL, 2017).

Em 2022, o município de Umuarama, no Paraná, por meio do Decreto Municipal nº 162, de 31 de maio de 2022, aderiu ao PVT e instituiu a “Comissão Municipal Intersetorial de Prevenção de Acidente e Segurança no Trânsito” (UMUARAMA, 2022).

Em continuidade às ações para implantação do PVT, a gestão municipal de Umuarama publicou a Portaria nº 2.454, de 25 de julho de 2022, a qual nomeou os membros para composição da referida Comissão Intersetorial e da “Subcomissão de Gestão de Dados e Qualificação das informações do Programa Vida no Trânsito” (UMUARAMA, 2022). A Secretaria Municipal de Segurança, Trânsito e Mobilidade Urbana, além de compor a comissão, é a responsável, por meio da Diretoria de Trânsito - UMUTRANS, em coordenar os trabalhos e zelar pelo bom funcionamento das ações propostas.

O Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná - IFPR Campus Umuarama, é uma das demais instituições que compõem a comissão, com a participação de um representante titular e um suplente. Além do IFPR, participam também: a Secretaria Municipal de Saúde; Secretaria Municipal de Educação; Secretaria Municipal de Meio Ambiente; Serviço Móvel de Urgência - SAMU; 25º Batalhão da Polícia Militar; 7ª Subdivisão de Polícia de Umuarama; Guarda Municipal; 6º Subagrupamento de Bombeiros Independentes de Umuarama; 20º CIRETRAN; Hospital UOPECCAN; Universidade Paranaense - UNIPAR; UNIALFA; Universidade Estadual de Maringá - UEM, Campus Umuarama; 12ª Regional de Saúde do Estado do Paraná; SEST/SENAT; Conselho de Segurança - CONSEG, de Umuarama; Ordem dos Advogados do Brasil - OAB, Subseção Umuarama; Hospital Nossa Senhora Aparecida; Hospital CEMIL; NOROSPAR; Associação Comercial, Industrial e Agrícola de Umuarama - ACIU; Sociedade Civil Organizada de Umuarama - SOCIYOU; e Polícia Científica - IML (UMUARAMA, 2022).

Quanto à metodologia do programa, conforme consta no Guia Vida no Trânsito, inclui “[...] componente intersetorial, planejamento integrado e monitoramento contínuo, utilizando informações qualificadas dos setores de saúde e de trânsito” (BRASIL, 2017, p, 34).

De acordo com o Boletim Epidemiológico nº 1, do Programa Vida no Trânsito Paraná, esse movimento é uma resposta significativa para o avanço do Estado no alcance dos ODS 3 (saúde e bem-estar) e 11 (cidades e comunidades sustentáveis), fortalecendo o compromisso com a Agenda 2030 (PARANÁ, 2020).

Diante do cenário e dos dados apresentados, surge a seguinte indagação: o que dizem as pesquisas *stricto sensu* sobre as contribuições do Programa Vida no Trânsito para a efetivação da meta que prevê a diminuição das mortes e lesões por acidentes de trânsito no Brasil?

Portanto, surgiu a necessidade de fazer uma pesquisa de abordagem qualitativa do tipo estado da arte, cujo objetivo foi mapear e analisar o resultado das pesquisas acadêmicas, teses e dissertações, disponibilizadas na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), publicadas entre os anos de 2010 a 2022 sobre o PVT.

2 METODOLOGIA

Para Vosgerau e Romanowski (2014), a investigação do tipo estado da arte tem por finalidade a compreensão do movimento em determinada área, bem como a análise crítica indicando tendências, recorrências e lacunas.

Por conseguinte, de acordo com o objetivo proposto, foi realizada uma revisão de literatura, de natureza qualitativa, do tipo “estado da arte” na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e no Catálogo

de Teses e Dissertações da CAPES, publicadas entre os anos de 2010 a 2022. Esse recorte temporal foi escolhido por ser o tempo de vigência do PVT no Brasil.

No processo de busca, foram utilizados os descritores “Programa Vida no Trânsito” e “Projeto Vida no Trânsito”. Inicialmente, foram identificadas 6 pesquisas pela BDTD e 18 pelo Catálogo CAPES, totalizando 24 estudos, entre teses e dissertações. Destes, verificou-se que 4 trabalhos são repetidos nas duas bases de dados, então o volume inicial a ser analisado foi de 20 documentos.

A partir de leitura flutuante dos resumos para identificação da temática, foram aplicados como critérios de inclusão para definição do *corpus* de análise, a divulgação autorizada para consulta dos trabalhos; e como critério de exclusão, a pesquisa que não se relacionava com o PVT nacional.

Assim, foram selecionados 8 trabalhos por atenderem aos critérios estabelecidos. Para a análise das publicações foram utilizados os resultados e as considerações finais das respectivas pesquisas.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados encontrados pela pesquisa estão descritos no Quadro 1, divididos em tipo do trabalho, o ano de publicação, o título, a autoria e a instituição onde foi realizada a pesquisa.

Quadro 1 – Distribuição das pesquisas por tipo do trabalho, ano de publicação, título, autoria e instituição onde foi realizada a pesquisa

Tipo	Ano	Título	Autoria	Instituição
Tese	2021	Impactos da Implantação do Programa Vida no Trânsito na Morbimortalidade em Campo Grande-MS 2011-2018	Renan da Cunha Soares Júnior	Universidade Católica Dom Bosco
Tese	2020	Análises de Impacto de Intervenções para Segurança Viária	Cristiane de Mesquita Tabosa	Universidade Federal da Paraíba

Dissertação	2020	Análise do perfil sociodemográfico, percepção e comportamento de risco dos condutores brasileiros que bebem e dirigem	Nathália Moreira Jacques Gomes	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Dissertação	2020	Análise da Eficácia do Programa Vida no Trânsito no combate à Violência Viária em Palmas-TO, no período entre 2011 e 2018	Junia Ferreira	Universidade Federal do Tocantins
Dissertação	2018	Traumatismo Cranioencefálico e os Acidentes de Trânsito - Impacto do Projeto Vida no Trânsito no Brasil entre os anos de 2008 e 2016	Lorena Laira Moraes dos Santos	Universidade Cesumar
Dissertação	2017	Compreensão da Rede Vida no Trânsito: Discurso do Sujeito Coletivo	Mirela Schmidt Vergílio	Universidade Federal de Santa Catarina
Dissertação	2015	Trânsito e Saúde da Família: Um Estudo Avaliativo do Projeto Vida no Trânsito na Cidade de Aracajú	José Paulo Andrade de Araujo	Universidade Estácio de Sá
Dissertação	2014	Velocidade Excessiva nas vias Urbanas de Belo Horizonte: prevalência e características associadas	Daniele Falci de Oliveira	Universidade Federal de Minas Gerais

FONTE: elaboração dos autores a partir de:

Biblioteca Digital de Teses e Dissertações, exclusivamente
Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES, exclusivamente
Ambas as fontes

No primeiro trabalho, de acordo com Soares Junior (2021), houve uma redução bastante considerável no número de acidentes, caindo de 16,6 mortes por 100 mil habitantes, em 2011, para 9,8 mortes por 100 mil habitantes em 2018. Outro dado muito importante foi a diminuição da taxa de mortes por 10 mil veículos, caindo de 3,1 mortes, em 2011, para 1,5 mortes, em 2018. A partir desses dados, foi possível verificar que os objetivos preconizados pela Organização Mundial de Saúde estavam sendo cumpridos parcialmente, pois apesar da diminuição nos índices relatados, no caso dos acidentes graves e mortes de mulheres, as estatísticas não foram satisfatórias. Para o autor, no entanto, a análise geral dos dados permitiu concluir que a implementação do PVT em Campo Grande/MS contribuiu significativamente na redução das mortes por acidentes de trânsito.

No segundo estudo, de acordo com Tabosa, (2020), os resultados demonstraram que a partir da criação e implementação da Lei do Farol Aceso, o número de acidentes nas rodovias brasileiras diminuiu substancialmente, sendo 20,26% nas taxas de acidentes diurnos e 17,58% no período noturno. Para a autora, a partir da análise da implementação do PVT, foi possível perceber repercussão média na redução das taxas de mortes por acidentes de trânsito nas capitais brasileiras em relação ao período avaliado, sendo de 2,55 mortes por 100.000 habitantes, o que equivale a 750 mortes poupadas por ano, aproximadamente.

Na terceira pesquisa, Gomes (2020) concluiu dizendo que os resultados apontaram que os brasileiros com histórico de beber e dirigir demonstram ter, ao mesmo tempo, menor percepção de risco e maior comportamento de risco, denotando ser um grupo propenso a cometer infrações. Mesmo sendo expressamente proibido ao motorista pela lei de trânsito fazer uso de bebida alcoólica e dirigir, prevalece a displicência de parcela considerável da população, que não considera ser este um comportamento de risco. Para a autora, é fundamental que haja novos estudos visando melhor conhecimento dos perfis destes condutores, a fim de contribuir com o aprimoramento do trabalho dos profissionais de psicologia de trânsito nos processos de avaliação para concessão da primeira habilitação, bem como quando dos pedidos de renovação, com vistas a uma melhor prevenção de comportamentos de risco e colisão de trânsito.

De acordo com o estudo realizado no quarto trabalho, Ferreira (2020) concluiu que, apesar de Palmas/TO? ser a mais nova capital brasileira, já apresenta problemas típicos de cidades brasileiras e mundiais, tanto na esfera social e econômica quanto nas questões urbanas e de trânsito. Para a autora, o PVT, durante o período de 2011 e 2018, contribuiu positivamente na diminuição da violência e morte por acidente de trânsito, porém ainda se apresenta como uma política pública frágil, necessitando de mais e melhor atenção, além da necessidade de ações contínuas de capacitação dos

profissionais responsáveis participantes, mais investimentos financeiros e melhora na atuação dos gestores.

No quinto trabalho, Santos (2018) indicou a necessidade de o PVT ampliar suas ações, de modo a qualificar a rede assistencial, contemplando melhores práticas em saúde e segurança, além de garantir programas de reabilitação, considerando a concepção de integralidade como fator primordial na garantia de uma melhor qualidade de vida. Ainda, de acordo com a autora, também são necessárias ações de conscientização sobre a não-violência e a cultura de paz como estratégias para a diminuição de acidentes e mortes no trânsito, promovendo uma melhor convivência e harmonia entre as pessoas.

No sexto estudo, Vergílio (2017) trouxe como principais apontamentos ser necessário o PVT qualificar os dados e estatísticas, ampliando o acesso às informações da população sobre os acidentes de trânsito. Recomendou também priorizar investimentos para projetos e programas que desenvolvam educação para o trânsito, e também reforçar as ações de intersetorialidade e a busca de novas parcerias como estratégia de reforçamento na continuidade do programa.

De acordo com o estudo realizado na sétima pesquisa, para Araujo (2015), o PVT, na cidade de Aracajú, estava implementado apenas institucionalmente, e poucas ações efetivas aconteciam, sendo estas ainda na esfera da secretaria de saúde e alguns órgãos ligados ao trânsito. Para o autor, após ter passado dois anos da adesão da cidade em questão, o projeto estava ainda se organizando para atender aos objetivos propostos, por meio da instalação do Comitê Gestor Intersetorial.

No último estudo, de acordo com Oliveira (2014), a pesquisa contribuiu para uma melhor compreensão da conduta de motoristas em relação aos radares, confirmando que esta modalidade de controle não é eficaz para um grande número de condutores no que diz respeito ao cumprimento das leis. Para a autora, os motociclistas são os que dirigem

com as maiores velocidades, intensificando os riscos de acidentes e mortes no trânsito. Afirma ainda que são necessárias estratégias educativas bem planejadas, que possam ir além das punições previstas em lei, com a finalidade de promover mudanças de comportamento individual dos motoristas e de toda a comunidade.

Pôde-se perceber que as pesquisas sobre o assunto estão sendo realizadas em diversas regiões do todo o país, com exceção da Região Norte, que não apresentou estudo sobre o PVT durante seu período de vigência. Obviamente, a quantidade de trabalhos deveria ser maior para que o acompanhamento do programa pudesse ser mais satisfatório.

Mesmo assim, com os oito estudos, pôde-se perceber que, no geral, foi concluído que o PVT conseguiu reduzir o número de mortes no trânsito. Como sugestão de alguns autores, é preciso que haja investimentos em educação no trânsito, pois percebe-se que a conscientização é um fator primordial para redução de infrações, mais do que as punições.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse artigo foi realizada uma pesquisa do tipo estado da arte, somando oito trabalhos *stricto sensu* realizados em programas de pós-graduação de instituições públicas e privadas. Para isso, foram mapeadas e analisadas duas teses e seis dissertações, disponibilizadas na Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD) e no Catálogo de Teses e Dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), publicadas entre os anos de 2010 a 2022 sobre o PVT.

Conforme exposto ao longo do texto, o PVT é um importante projeto coordenado pelo Ministério da Saúde e também conta com o apoio da Organização Pan-americana de Saúde, dentre outros parceiros. Em síntese, trata-se de uma iniciativa dirigida para a vigilância e prevenção de lesões e

mortes no trânsito e promoção da saúde, em resposta aos desafios que acometem milhões de vítimas do trânsito no Brasil e no mundo.

Também foram feitas referências aos ODS, pois são proposições importantes da ONU voltadas ao desenvolvimento da qualidade de vida e a sustentabilidade das pessoas para o período de 2015 a 2030, conforme preconizado na “Agenda 2030”. Em específico, foram observadas as ações contidas no ODS 11, que tratam da preservação, qualidade de vida e mobilidade urbana mais sustentáveis, aspecto que diz respeito à temática discutida no presente trabalho.

No que se refere às análises que compõem o *corpus* desta pesquisa, concluiu-se que o PVT, ao longo dos doze anos de sua implantação no mundo e no Brasil, tem demonstrado ser uma política pública estratégica e de fundamental importância para a diminuição do número de acidentes, lesões e mortes de pessoas no trânsito, porém ainda se faz necessário o desenvolvimento de novas formas de controle e publicização dos dados e informações, capacitação especializada e contínua para as equipes responsáveis pelo monitoramento e execução, desenvolvimento de programas mais robustos de conscientização e educação para a convivência pacífica e harmoniosa no trânsito, e maior envolvimento dos gestores públicos.

Por fim, recomenda-se que outras pesquisas dessa natureza sejam realizadas, haja vista que se localizou um número reduzido de textos que investigaram a implementação e resultados do PVT nas cidades brasileiras e até mesmo fora do país, isso porque a problemática que envolve o trânsito é assunto que deve estar presente nas políticas públicas sustentáveis que preservam vidas, pois ainda é grande o número de vítimas nas vias públicas.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Jose P. A. **Trânsito e saúde da família**: um estudo avaliativo do Projeto Vida no Trânsito na cidade de Aracaju. Dissertação (Mestrado em Saúde da Família) - Universidade Estácio de Sá, Rio de Janeiro, 2015.

BRASIL. Ministério da Saúde. Gabinete do Ministro. **Portaria Interministerial nº 2.268, de 10 de agosto de 2010.** Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2010/pri2268_10_08_2010_rep.html>. Acesso em: 25 out 2022.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Declaração de Brasília – **Segunda Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito** – Brasília, 18-19 de novembro de 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/segunda-conferencia-global-de-alto-nivel-sobre-seguranca-no-transito#eng>. Acesso em: 15 nov. 2022.

BRASIL, Ministério da Saúde; Universidade Federal de Goiás. **Guia Vida no Trânsito.** Brasília: MS 2017. Disponível em: <https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/guia_vida_transito_2017.pdf>. Acesso em 24 out 2022.

FERREIRA, Junia. **Análise da Eficácia do Programa Vida no Trânsito no combate à Violência Viária em Palmas-TO, no período entre 2011 e 2018.** Dissertação (Mestrado em Gestão de Políticas Públicas) - Universidade Federal do Tocantins, Palmas, 2020.

GOMES, Nathália M. J. **Análise do perfil sociodemográfico, percepção e comportamento de risco dos condutores brasileiros que bebem e dirigem.** Dissertação (Mestrado em Prevenção e Assistência em Saúde Mental e Transtornos Aditivos) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.** 2019. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html>>. Acesso em 25 out 2022.

OBSERVATÓRIO DA BICICLETA. **Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança Rodoviária: Tempo de Agir.** 2009. Disponível em: <<https://observatoriodabicicleta.org.br/acervo/primeira-conferencia-ministerial-global-sobre-seguranca-rodoviaria-tempo-de-agir/>>. Acesso em: 15 nov. 2022.

OLIVEIRA, Daniele F. **Velocidade excessiva nas vias urbanas de Belo Horizonte: prevalência e características associadas.** Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2014.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Relatório Mundial sobre o Estado da Segurança Rodoviária.** 2009. Disponível em: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/70041/WHO_NMH_VIP_09.01_por.pdf?sequence=2&isAllowed=y>. Acesso em: 15 nov. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU, 2020). **Declaración de Estocolmo Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030**. Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020. Disponível em: <<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-spanish.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2022.

PARANÁ. Secretaria de Estado da Saúde. **Programa Vida no Trânsito Paraná - Boletim Epidemiológico nº 1**. Paraná: SSEP 2020. Disponível em: <https://www.saude.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2021-03/boletim_epidemiologico_01_2020_programa_vida_no_transito_parana.pdf>. Acesso em 24 out 2022.

PAVARINO FILHO, R. V. Organização Pan-Americana da Saúde Brasil. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciência & Saúde Coletiva**, v.21, n.12, pp.3649-3660, 2016. Brasília: OPAS/OMS, 2016. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/csc/a/J5hDrVRjt58w7zmKcS3NRyv/?lang=pt>>. Acesso em 24 out 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UMUARAMA. Secretaria Municipal de Administração. **Decreto nº 162/2022**. Umuarama, 2022. Disponível em: <<https://www.umuarama.pr.gov.br/files/Atos/arquivo/decreto-162-22-1654084823.pdf>>. Acesso em 25 out 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE UMUARAMA. Secretaria Municipal de Administração. **Portaria nº 2.454/2022**. Umuarama, 2022. Disponível em: <<https://www.umuarama.pr.gov.br/files/Atos/arquivo/portaria-2454-22-1659009275.pdf>> Acesso em 25 out 2022.

SANTOS, Lorena L. M. **Traumatismo cranioencefálico e os acidentes de trânsito – impacto do Projeto Vida no Trânsito no Brasil entre os anos de 2008 e 2016**. Dissertação (Mestrado em Promoção da Saúde) - Universidade Cesumar, Maringá, 2019.

SOARES JÚNIOR, Renan C. **Impactos da implantação do Programa Vida no trânsito na morbimortalidade em Campo Grande-MS 2011-2018**. Tese (Doutorado em Psicologia) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2021.

TABOSA, Cristiane de M. **Análises de impacto de intervenções para segurança viária**. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2020.

VERGÍLIO, Mirela S. **Compreensão da Rede Vida no Trânsito**: Discurso do Sujeito Coletivo. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2017.

VOSGERAU, Dilmeire Sant'Anna Ramos; ROMANOWSKI, Joana Paulin. Estudos de revisão: implicações conceituais e metodológicas. **Diálogo Educacional**, Curitiba, v. 14, n. 41, p. 165-189, jan./abr. 2014. Disponível em: <<http://educa.fcc.org.br/pdf/de/v14n41/v14n41a09.pdf>>. Acesso em 18 nov 2022.