

MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO NO PIAUÍ: CARACTERIZAÇÃO DOS CASOS NO BIÊNIO 2012-2013

MORTALITY IN TRAFFIC ACCIDENTS IN PIAUÍ: CHARACTERIZATION OF CASES IN THE BIENNIUM 2012-2013

DÉBORA PASSOS COVER¹, EURANIA ARAÚJO BENVINDO NUNES², KHELYANE MESQUITA DE CARVALHO³

1. Psicóloga, Faculdade Integral Diferencial – FACID. Pós-graduanda em Saúde da Família; 2. Enfermeira, Universidade San't Anna, Pós-graduanda em Saúde da Família; 3. Doutoranda em enfermagem pela Universidade Federal do Piauí. Professora DI, Universidade Federal do Piauí - Bom Jesus, PI, Brasil.

* Rua Desembargador Helvídio Aguiar 1532, Bairro Morada do Sol, Teresina, Piauí, Brasil. CEP: 64056/485. khelyanemc@gmail.com

Recebido em 15/04/2016. Aceito para publicação em 05/07/2016

RESUMO

Devido a sua magnitude e severidade, os acidentes de trânsito são considerados com um problema de saúde pública. Desta forma, tem-se como objetivo a caracterização dos casos de acidente de trânsito no Piauí: biênio 2012-2013. A população estudada foi representada por todas as vítimas de acidentes de trânsito do Piauí entre 2012 a 2013. As informações foram obtidas através da análise do sistema DATASUS. Os resultados evidenciaram em ambos os anos que o sexo masculino tem maior representação em número de acidentes com 84,3% e 87% de casos respectivamente. Foi possível observar que a faixa etária entre 20 a 29 anos foi a que mais se sobressaiu. Além disso, aqueles que eram solteiros e com poucos anos de estudos foram os mais prevalentes em ambos os anos. Outro fato que se assemelhou refere-se às regiões com maior número de acidentes: Entre Rios e a região do Vale do Rio Guaribas. Além disso, os veículos de duas rodas foram os que mais provocaram acidentes de trânsito. Desta forma, fica evidente a importância da educação no trânsito. Portanto, as vítimas dos acidentes de trânsito e as modificações em decorrência do mesmo, devem ser levadas em consideração na escolha da terapêutica que será empregada, tendo em vista as condições clínicas e o perfil epidemiológico deste acidentado.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes de trânsito, mortalidade, jovens.

ABSTRACT

Because of its magnitude and severity of traffic accidents are considered with a public health problem. Thus, we have the objective to characterize the traffic accident cases in Piauí: 2012-2013 biennium. The population studied was represented by all victims of Piauí traffic accidents between 2012 and 2013. The information was obtained through the DATASUS system analysis. The results showed in both years that males have

greater representation in number of accidents with 84.3% and 87% of cases respectively. It was observed that the age group between 20 to 29 years was the most excelled. In addition, those who were single and with few years of schooling were the most prevalent in both years. Another fact that resembled refers to regions with the highest number of accidents: Entre Rios and the region of Vale do Rio Guaribas. In addition, two-wheeled vehicles were the most caused traffic accidents. Thus, it is evident the importance of education in traffic. Therefore, the victims of traffic accidents and changes as a result of it, should be taken into consideration in the choice of treatment to be used, in view of the clinical conditions and the epidemiological profile of this rough.

KEYWORDS: Traffic accidents, mortality, young.

1. INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são hoje uma das maiores causas de morte no planeta, os quais estão ligados à cultura dos povos, pois desde o princípio da civilização, no que diz respeito ao transporte, sempre existiram problemas na mobilização humana. Desde os tempos dos cavalos, das carruagens havia acidentes (OMS, 2012).

Acidente de trânsito é todo acidente com veículo ocorrido na via pública. Abrangendo mais esse conceito também pode ser definido como evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos (IPEA, 2003, DENATRAN, 2006).

Os acidentes no trânsito representam significativos impactos na economia do país, não só pelos altos custos com atendimento e internação das vítimas, como também por ser responsável pela morte de expressiva parcela da população economicamente ativa. Além disso, a prematuridade, das vítimas, e em geral, o modo repentino como essas mortes ocorrem, geram enorme sofrimento e

transtornos psicossociais às famílias envolvidas (ALVES, 2010).

A história dos acidentes de trânsito no Brasil é configurada pelo rápido crescimento no uso de meios motorizados de transporte, dentro de um ambiente político cultural e de circulação que, não estava planejado para tais mudanças (BACCHIERI; BARROS, 2011).

Em consequência do aumento expressivo do número de veículos circulantes e da alta frequência de comportamentos inadequados, aliados a uma vigilância insuficiente, os acidentes de trânsito envolvendo veículos a motor passaram a se constituir em causa importante de traumatismos na população mundial e, especialmente, na brasileira (BASTOS, 2005).

Dados da OMS mostram que, no mundo, cerca de 1.300.000 pessoas morrem por ano vítimas dos acidentes de trânsito, representando mais de 3.500 óbitos por dia. Além disso, cerca de 50.000.000 ficam com lesões, sequelas e traumas. Essas mortes estão concentradas, principalmente, nos países de média e baixa renda e envolve os usuários mais vulneráveis – pedestres, ciclistas, motociclistas e usuários de trânsito coletivo. Dez países – Índia, China, Estados Unidos, Rússia, Brasil, Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito – concentram 62% dessas mortes (LOPES, 2013)

Ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil, a quantidade de fatalidades em acidentes de trânsito cresceu de 2000 a 2007. De acordo com a base do Sistema Único de Saúde (SUS), houve um aumento de 30% nas mortes nesse período. Entre 1997 e 1999, as mortes em acidentes terrestres estavam caindo, mas voltaram a crescer a partir de 2000, atingindo um pico histórico em 2007, com 66.837 mortes segundo o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), um número extremamente elevado e alarmante, que coloca o Brasil entre os países com mais mortes no trânsito no mundo. A partir destes dados, pôde-se concluir que, em 2007, houve a média de 183 mortes por dia no trânsito brasileiro sendo 7,6 por hora (CNM, 2009).

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2015) A taxa de motorização aumentou sistematicamente a cada ano no Piauí, passando de 7,1 veículos por 100 habitantes em 2002 a 18,7 em 2010 (aumento de 163%). O índice de mortos em relação à população passou de 18,1 a 33,7 mortos por 100.000 habitantes (aumento de 86%). Outro aumento significativo de mortes devido acidentes de trânsito ocorreu entre 2010 e 2011 no Piauí, pois passou de 840 mortos para 1006.

E, por essa razão, torna-se necessária a análise das características desses casos de acidentes de trânsito no Piauí, pois ainda são escassas as informações sobre este aspecto. Além disso, quando este problema é analisado do ponto de vista da saúde pública, as informações ne-

cessárias são ainda mais escassas para relacionar os acidentes de trânsito como um problema para a saúde da população.

Sendo assim, observando que o grande número de vítimas do trânsito no Brasil tem se mostrado uma grave questão, principalmente nos grandes centros urbanos, pois a todo o minuto os noticiários apresentam uma enorme quantidade de acidentes de trânsito e o aumento de vítimas fatais que ocorrem diariamente; além disso, é possível observar também que a maioria é causada por motoristas alcoolizados ou vítimas de motocicletas.

Em decorrência de tais fatos, percebe-se a necessidade de uma atuação repressiva do governo, já que este tema vem sendo negligenciado. Com a chegada da Lei Seca, veio a participação do governo do estado com a Operação Lei Seca, que produz, resultados satisfatórios desde a sua implantação, assim como a implantação do posto da polícia rodoviária no sul do estado. Mesmo sendo uma novidade para o costume da população, foi notável o avanço ocorrido.

Dentre outros motivos, este é um que aponta o quanto importante é este tema, uma vez que, para os resultados se mantenham positivos, é necessária uma fiscalização contínua e a punição daqueles que ainda infringem a lei, como mostrará a pesquisa, além de apresentar os benefícios que a referida implantação trouxe para a população do Piauí.

Desta forma, a relevância desta pesquisa centra-se na magnitude dos casos de acidentes no trânsito que impactam na saúde coletiva em todos no estado do Piauí e na necessidade de demonstrar valores que venha despertar a necessidade de políticas direcionadas para a diminuição dos acidentes ocasionados. A realização da pesquisa poderá contribuir para uma reflexão ampla sobre problema, e, como consequência, fornecer respostas e soluções para as autoridades e para a população em geral, a fim de que sigam o rumo correto e enfrentem o trânsito com mais respeito, bem como influenciar para que cada vez mais os motoristas se conscientizem dos malefícios de infringir as leis do trânsito, de modo a tentar erradicar tais acidentes decorrentes da falta de conhecimento e informação sobre as leis que regem o trânsito.

Acompanhando o crescimento urbano, o fenômeno trânsito passou a ser relevante na gestão da cidade, principalmente em relação à qualidade e expectativa de vida dos cidadãos. Portanto, a responsabilidade dos técnicos e gestores municipais é grande no sentido de implementar ações visando a segurança nas vias. O código de trânsito brasileiro (CTB) e a legislação complementar em vigor mudaram profundamente o panorama institucional do setor.

Observando a magnitude dos acidentes de trânsito emergiu o seguinte problema de pesquisa: Quais as características dos acidentes de trânsito no Piauí no biênio 2012-2013? No intuito de responder a tal questionamen-

to o objetivo geral da pesquisa é caracterização dos casos de acidente de trânsito no Piauí: biênio 2012-2013, e como objetivos específicos pretende-se caracterizar perfil sociodemográfico das vítimas de acidente de trânsito no Piauí, descrever as características dos acidentes de trânsito segundo regiões de saúde do estado do Piauí, identificar o período de maior ocorrência de acidente de trânsito no Piauí.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Trata-se de um estudo transversal, descritivo de caráter quantitativo.

A população estudada foi representada por todas as vítimas de acidentes de trânsito do Piauí entre 2012 a 2013. As informações foram obtidas através da análise do sistema DATASUS, cujas informações foram transcritas por meio do Tabwin32 versão 3.0

As variáveis foram constituídas por indicadores sociodemográficos e de saúde. Tais como grau de escolaridade, sexo, faixa etária, local do acidente, período da ocorrência bem como região de maior ocorrência.

Como critérios de inclusão foram selecionados dados referentes aos acidentes de trânsito ocorridos no Piauí disponibilizados no DATASUS no biênio 2012-2013 que retratem o número de óbitos, o local de ocorrência, o gênero das vítimas, o tipo de veículo e o dia de ocorrência. Foram excluídos do estudo os acidentes de trânsito tais como aeronaves, embarcações e trens e também foram excluídos acidentes de trânsito fora do período indicado.

A análise foi realizada com a utilização do programa TABWIN32, versão 3.0, software desenvolvido pelo DATASUS que facilita a construção de indicadores de mortalidade.

É importante esclarecer que o tipo de coleta de dados não exige comitê de ética, uma vez que os dados utilizados foram referentes aos indicadores de saúde de domínio público presentes no DATASUS.

3. RESULTADOS

A Tabela 1 apresenta a caracterização sócio-demográficas dos óbitos por acidentes de transporte no Piauí no ano de 2012, onde foi possível constatar que o sexo masculino obteve o maior número de acidentes com 529 (84,23%) casos, contra apenas 99 (15,76%) óbitos do sexo feminino, a faixa etária com maior número de ocorrência encontra-se entre 20 a 29 anos, com 168 (26,75%) casos, seguido da faixa etária de 30 a 39 anos com 146 (23,24%) registros e da faixa etária entre 40 a 49 anos com 112 (17,83%) casos.. A escolaridade com maior número de anos estudado foi de 1 a 3 anos com 173 (27,543%), seguida de 4 a 7 anos com 154 (24,52%) e 8 a 11 anos com 125 (19,90%) das ocorrências. Quanto ao

estado civil vítimas solteiras se destacaram com 274 (43,63%).

Tabela 1. Características sociodemográfico dos óbitos devido acidentes de transporte no Piauí em 2012.

Variáveis	N	%
Sexo		
Feminino	99	15,76
Masculino	529	84,23
Faixa etária (anos)		
Menor 1 ano	1	0,15
1 a 4 anos	9	1,43
5 a 9 anos	2	0,31
10 a 14 anos	11	1,75
15 a 19 anos	48	7,64
20 a 29 anos	168	26,75
30 a 39 anos	146	23,24
40 a 49 anos	112	17,83
50 a 59 anos	66	10,50
60 a 69 anos	45	7,16
70 a 79 anos	18	2,86
80 anos e mais	2	0,31
Nível de escolaridade		
Nenhuma	76	12,10
1 a 3 anos	173	27,54
4 a 7 anos	154	24,52
8 a 11 anos	125	19,90
12 anos e mais	42	6,68
Ignorado	58	9,23
Situação conjugal		
Solteiro	274	43,63
Casado	196	31,21
Viúvo	15	2,38
Separado judicialmente	17	2,70
Outro	78	12,42
Ignorado	48	7,64

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM.

A Tabela 2 identifica os acidentes de transporte ocorridos no Piauí por regiões de saúde no ano de 2012. Os tipos de acidentes mais comuns foram motociclistas com trauma de acidente de transporte sem colisão com 82 casos, seguindo de motociclistas com trauma de outro acidente de transporte com 76 vítimas e em seguida motociclista com trauma de colisão com automóvel pick-up caminhão 58 ocorrências. Quanto às regiões com maior número de acidentes destaca-se a Entre Rios com 187 ocorrências, a região do Vale do Rio Guaribas com 104 casos e a região de cocais 67 óbitos.

É importante destacar que todos os valores abaixo ou iguais as 10 foram excluídos da tabela, devido sua baixa expressão em comparação aos outros tipos de acidentes.

A Tabela 3 apresenta a caracterização sócio-demográficas dos óbitos por acidentes de transporte no Piauí no ano de 2013. Foi possível identificar que o sexo masculino tem maior representação em número de acidentes com 547 (87%) casos, contra apenas 83 (13%) óbitos do sexo feminino. Foi possível observar que a

faixa etária entre 20 a 29 anos foi a que mais se sobressaiu com 186 (29,52%) casos, seguido da faixa etária de 30 a 39 anos com 130 (20,63%) registros e da faixa etária entre 50 a 59 anos com 84 (13,33%) casos. A escolaridade com maior número de anos estudado foi de 1 a 3 anos com 176 (27,93%), seguida de 4 a 7 anos com 155 (24,6%) e 8 a 11 anos com 128 (20,31%) das ocorrências. Quanto ao estado civil vítimas solteiras se destacaram com 275 (43,65%).

Tabela 2. Óbitos por ocorrência por Região de Saúde (CIR) segundo Categoria CID10 acidentes de transporte no Piauí no ano de 2012.

Categorias	Variáveis										Total
	Regiões de saúde										
Categoria CID10	Carnaubais	Chapada das Mangabeiras	Cocais	Entre Rios	Plantão Litorânea	Vale do Camindé	Vale do Rio Guaribas	Vale do Sambito	Vale Rio Piauí/Itaueiras		
V02	2	1	4	3	2	-	4	1	-	-	17
V03	1	1	3	5	1	-	3	-	-	-	15
V09	1	-	1	7	3	-	2	2	2	-	18
V20	3	2	3	7	1	2	5	1	2	-	24
V22	1	1	5	9	-	1	8	1	1	-	27
V23	3	7	3	22	1	1	13	5	3	-	58
V24	3	8	2	22	1	3	6	1	3	-	49
V27	1	3	4	10	4	1	7	-	4	-	34
V28	5	2	11	10	-	6	27	11	10	-	82
V29	6	6	12	21	7	5	8	2	9	-	76
V43	-	-	3	7	-	-	1	1	-	-	12
V44	-	1	1	6	1	1	2	4	3	-	19
V48	5	5	-	2	-	4	4	3	1	-	24
V49	1	8	-	6	2	4	2	2	-	-	25
V89	2	-	2	27	5	-	2	-	1	-	39
Total	41	46	67	187	30	32	104	38	46	554	

Legenda: V02= Pedestre trauma colisão veículo motor 2 ou 3 rodas; V03= Pedestre trauma colisão automóvel pickup caminhões; V04= Pedestre trauma colisão veículos transporte pesado ônibus; V09= Pedestre trauma outro acidente de transporte e NE; V20= Motociclista trauma colisão pedestre animal; V22= Motociclistas trauma colisão veículo motor 2 ou 3 rodas; V23= Motociclista trauma colisão automóveis pickup caminhões; V24= Motociclista trauma colisão veículos transporte pesado ônibus; V27= Motociclistas traumas colisão objeto fixo parado; V28= Motociclista trauma acidentes transporte s/colis; V29= Motociclista trauma outra acidente transporte e NE; V43= Ocupante de automóvel trauma colisão auto pickup caminhões; V44= Ocupante automóveis trauma colisão veículos transporte pesado ônibus; V47= Ocupante automóvel trauma colisão objetivo fixo parado; V48= Ocupante automóvel trauma acidente transporte s/colis; V49= Ocupante automóvel trauma outro acidente transporte e NE; V54= Ocupante caminhões trauma colisão veículo transporte pesado ônibus; V68= Ocupante veículo transporte pesado trauma acidente transporte s/colis; V89= Acidente veículo motor n-mot tipos de veículos NE.

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM

A Tabela 4 identifica os acidentes de transporte ocorridos no Piauí por regiões de saúde no ano de 2013. Os tipos de acidentes mais comuns foram motociclistas com trauma de acidente de transporte sem colisão com 79 casos, seguindo de motociclistas com trauma de outro acidente de transporte com 59 vítimas. Quanto às regiões com maior número de acidentes destaca-se a Entre Rios

com 220 ocorrências, a região do Vale do Rio Guaribas com 87 casos e a região da Chapada das Mangabeiras com 76 casos.

Tabela 3. Determinação do perfil sociodemográfico dos óbitos devido a acidentes de transporte no Piauí em 2013.

Variáveis	n	%
Sexo		
Feminino	83	13
Masculino	547	87
Faixa etária (anos)		
15 a 19 anos	50	7,93
20 a 29 anos	186	29,52
30 a 39 anos	130	20,63
40 a 49 anos	94	14,92
50 a 59 anos	84	13,33
60 a 69 anos	42	6,66
70 a 79 anos	23	3,65
Nível de escolaridade		
Nenhuma	88	13,96
1 a 3 anos	176	27,93
4 a 7 anos	155	24,6
8 a 11 anos	128	20,31
12 anos e mais	36	5,71
Ignorado	47	7,46
Situação conjugal		
Solteiro	275	43,65
Casado	181	28,73
Viúvo	20	3,17
Separado judicialmente	12	1,9
Outro	100	15,87
Ignorado	42	6,66

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM.

4. DISCUSSÃO

Por meio da análise dos dados foi possível identificar que os anos de 2012 e 2013 se assemelharam em relação aos dados sócio-demográficos, pois as faixas etárias de adultos jovens, do sexo masculino, solteiros e com poucos anos de estudos foram os mais prevalentes em ambos os anos.

Esse cenário faz refletir sobre as normas socialmente aceitas, onde o homem assume a condução do veículo na maioria das situações. Necessitando, outrora, de um olhar especial na formação desses condutores. O maior percentual do sexo masculino envolvido com os acidentes de trânsito também foi encontrado em pesquisa realizada por Soares et al. (2010).

Segundo Nardoto, Diniz e Cunha (2011), o sexo masculino tende a ser mais violento por injeção principalmente cultural e biológica, propiciando o fato de ele ser mais vulnerável à morte por causas externas, como por exemplo, na condução de veículos com maior velocidade, manobras mais arriscadas, uso de álcool, entre outros. Já Ladeira e Barreto (2008), ao avaliarem a vítima feminina verificaram que a maioria esteve associada ao acidente na posição de passageira, ao contrário dos ho-

mens, que se traumatizaram principalmente como condutores.

Tabela 4. Tabela 4: Identificação dos acidentes por transporte nas regiões de Saúde do Piauí no ano de 2013.

Categorias	Variáveis								Total
	Regiões de saúde								
Categoria CID10	Carnaubais	Chap Mangabeiras	Cocais	Entre Rios	Plan. Litorânea	V. Rio Guaribas	V. Sambito	V. R. Pi/Itaueiras	
V03	-	1	2	9	1	-	-	-	13
V04	1	4	-	4	-	3	-	-	12
V09	-	-	2	8	1	1	1	3	16
V20	2	1	1	2	1	3	3	-	13
V22	5	3	2	19	-	9	1	-	39
V23	4	4	5	23	1	11	2	4	50
V24	1	-	3	4	-	7	2	7	24
V27	2	2	5	16	5	6	2	5	43
V28	3	9	15	12	7	18	7	8	79
V29	4	6	7	26	7	6	1	2	59
V43	-	1	-	11	-	1	1	-	14
V44	-	3	-	14	-	1	6	-	24
V47	-	5	1	10	1	1	-	1	19
V48	-	4	2	7	1	3	2	8	27
V49	1	4	1	5	1	-	2	2	16
V54	-	6	-	1	-	3	-	-	10
V68	-	2	-	1	-	6	1	1	11
V89	2	3	3	24	4	8	-	-	44
Total	25	76	53	220	30	87	31	41	513

Legenda: V03= Pedestre trauma colis automovel pickup caminhões; V04= Pedestre trauma colisão veículos transporte pesado ônibus; V09=Pedestre trauma outro acidente de transporte e NE; V20= Motociclista trauma colis pedestre animal; V22= Motociclistas trauma colisão veículo motor 2 ou 3 rodas; V23= Motociclista trauma colisão automóveis pickup caminhões; V24= Motociclista trauma colis veículos transporte pesado ônibus; V27= Motociclistas traumas colis objeto fixo parado; V28= Motociclista trauma acidentes transporte s/colis; V29= Motociclista trauma outra acidente transporte e NE; V43= Ocupante de automovel trauma colisão auto pickup caminhões; V44= Ocupante automóveis trauma colisão veículos transporte pesado ônibus; V47 = Ocupante automovel trauma colisão objetivo fixo parado; V48= Ocupante automovel trauma acidente transporte s/colis; V49= Ocupante automovel trauma outro acidente transporte e NE; V54=Ocupante caminhões trauma colisão veículo transporte pesado ônibus; V68= Ocupante veículo transporte pesado trauma acidente transporte s/colis; V89= Acidente veículo motor n-mot tipos de veículos NE. **Fonte:** MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade - SIM.

Outro fato que se assemelhou entre os anos analisados refere-se às regiões com maior número de acidentes destacando-se a Entre Rios e a região do Vale do Rio

Guaribas. Os dados também se assemelharam entre os acidentes de transito que envolveram, em sua maioria, veículos de duas rodas. Essas regiões são as maiores do Estado do Piauí.

A região Entre Rios corresponde a uma área de 19.952,00 Km² e é composto por 30 municípios: Agri-colândia, Água Branca, Alto Longá, Altos, Amarante, Angical do Piauí, Beneditinos, Coivaras, Demerval Lobão, Hugo Napoleão, Jardim do Mulato, José de Freitas, Lagoa Alegre, Lagoa do Piauí, Miguel Alves, Miguel Leão, Monsenhor Gil, Palmeirais, Passagem Franca do Piauí, Santo Antônio dos Milagres, São Gonçalo do Piauí, São Pedro do Piauí, Teresina, União, Barro Duro, Curralinhos, Lagoinha do Piauí, Regeneração, Pau D'Arco do Piauí e Olho D'Água do Piauí.

Já a região do Vale do Rio Guaribas corresponde a uma área de 22.822,40 Km² e é composto por 39 municípios: Francisco Macedo, Aroeiras do Itaim, Acauã, Bocaina, Caldeirão Grande do Piauí, Campo Grande do Piauí, Fronteiras, Jaicós, Paulistana, Picos, Pio IX, São João da Canabrava, São José do Piauí, Alagoinha do Piauí, Alegrete do Piauí, Belém do Piauí, Betânia do Piauí, Caridade do Piauí, Curral Novo do Piauí, Dom Expedito Lopes, Francisco Santos, Geminiano, Itainópolis, Jacobina do Piauí, Marcolândia, Massapê do Piauí, Monsenhor Hipólito, Padre Marcos, Paquetá, Patos do Piauí, Queimada Nova, Santana do Piauí, Santo Antônio de Lisboa, São Julião, São Luis do Piauí, Simões, Susuapara, Vera Mendes e Vila Nova do Piauí.

As motocicletas foram apontadas em outras pesquisas como o principal veículo precursor, de acidentes de trânsito. Tais ocorrências estão diretamente relacionadas às imprudências de seus condutores, tais como: ultrapassagens perigosas, excesso de velocidade e consumo de bebidas alcoólicas (GOLIAS; CAETANO, 2013; NARDOTO; DINIZ; CUNHA, 2011; MALVESTIO; SOUSA, 2008).

Estudos que buscaram caracterizar o perfil dos acidentes e suas vítimas têm encontrado a motocicleta como o meio de transporte mais citado (IPEA, 2009; OLIVEIRA; SOUZA, 2004). Ainda que pedestres formem a maior categoria de óbitos nestes acidentes, a proporção das mortes de motociclistas tem tido tendência ascendente.

No Piauí, acidentes com motociclistas foram responsáveis por 761 óbitos entre 2012 a 2013. Segundo o Detran-PI (2015) este percentual tem mantido significativa constância nos últimos cinco anos. No entanto, a instalação do posto da Polícia Rodoviária Federal (PRF) na maioria das passagens de cidades foi um dos recursos para diminuir os acidentes de transito.

Em parte, estes números decorrem do fato das motocicletas estarem sendo cada vez mais utilizadas no país, independentemente da região ou do tamanho do município. Suas vendas têm batido recordes seguidos, ensejando

preocupações e reflexão. Além de ser um transporte rápido e de baixo custo, tanto de aquisição quanto de manutenção, com maior facilidade de deslocamento nos congestionamentos, tem sido utilizado também como instrumento de trabalho. Tal fato evidencia-se no Piauí, principalmente em cidades menores e do interior do estado, onde este meio de transporte é o mais observado nas ruas.

Em outro estudo, percebeu-se o elevado percentual de envolvimento de motocicletas (30,9%), quando comparadas aos carros de passeio (18,9%), vans ou caminhões (2,3%), nos acidentes de trânsito (AT). Além disso, as motocicletas estão sendo bastante utilizadas nos serviços de entrega a domicílio, cuja necessidade de rapidez, exigida pela natureza do trabalho, acaba se tornando um importante fator de risco para ocorrência de acidente (ANJOS *et al.*, 2007).

Segundo Golias e Caetano (2013), o tipo de acidente de trânsito mais frequente é aquele em que uma motocicleta e um automóvel estão envolvidos, o que pode decorrer de ser os dois tipos de veículos mais comuns nas vias urbanas. O automóvel apresenta uma maior extensão em lataria do que a motocicleta, além de serem aquele que disputa espaço no trânsito caótico de várias cidades.

Segundo Honorato (2009), a ocorrência de acidentes de trânsito fatais está associada à falta de experiência, ao limitado poder de decisão, à velocidade excessiva e às infrações. Como o trânsito exige decisões rápidas, torna-se necessário considerar o estilo de conduzir, o modo pelo qual as pessoas fazem julgamentos e tomam decisões; entre elas, as de ultrapassar, mudar de pista e avançar sinal, ou seja, torna-se importante avaliar o seu comportamento no trânsito.

Desta forma, o que se observa é que uma moto colidir com um carro passou a ser fato cotidiano, usualmente com maior risco para o motociclista, em função da maior vulnerabilidade por exposição direta ao impacto e, portanto, sujeito a traumas múltiplos de maior gravidade. Além disso, observa-se maior vulnerabilidade do usuário de moto. No impacto dos acidentes de motocicleta, a ocorrência de um choque desigual, com veículos de maior porte, é bastante frequente. 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.

Bastos, Andrade e Soares (2005) realizaram uma pesquisa por meio de inquéritos policiais devido a acidentes de trânsito em Londrina-PR e identificaram que a maioria das vítimas era do sexo masculino e motociclistas. Desta forma, deve-se dar uma atenção especial a esse grupo no planejamento de ações preventivas e de controle de acidentes de trânsito em Londrina. Estes autores ressaltam a importância da educação e sensibilização sobre o risco, visto que a aceitação do risco é algo cultural e por isso deve haver uma intervenção direta, efetiva e

contínua; por conseguinte, os índices da aceitação de risco poderiam baixar de forma real, sem sofrer deslocamento para outros comportamentos arriscados.

É preciso considerar também que muitas ações, ou a falta delas, prejudicaram o processo de redução dos acidentes de trânsito desde a obrigatoriedade da indicação de localização de radares, o veto da lei que proibia a circulação de motocicletas nos corredores, redução de penas e parcelamento de multas até a não implementação do programa de educação para o trânsito e o incipiente controle da propaganda relacionada à bebida e à velocidade, entre outros. Além disso, a fiscalização tem um caráter mais punitivo do que educativo e que por esse motivo é possível que a mesma pessoa sofra mais de uma vez o mesmo tipo de acidente.

Segundo Barría *et al.* (2010), diante do crescente número de óbitos por acidentes de trânsito, exigiu-se do poder público referida evolução na intensificação das medidas de prevenção voltadas para a redução dos acidentes. Por isso inclui-se, portanto, no ano de 1995 o uso obrigatório do cinto de segurança pelos condutores, através de fiscalização rigorosa e punições mais severas para os infratores, acarretando resultados positivos tanto na redução da gravidade dos acidentes, quanto na redução significativa da taxa de mortalidade. Contudo, apesar de tantos anos, a fiscalização deve ser contínua e ríspida para que os resultados continuem sendo positivos.

Desta forma, fica evidente a importância da educação no trânsito, a qual é definida como um conjunto de conhecimentos e métodos que visam ensinar e convencer as pessoas a se comportarem de maneira apropriada no trânsito, para que a circulação de veículos e pedestres nas vias urbanas e rurais seja realizada com segurança, eficiência e comodidade.

Outras medidas simples para os condutores evitarem os acidentes de trânsito foram relacionadas na pesquisa de Macías (2009), que apontam: importância do conhecimento a respeito das leis do trânsito pelos condutores, passageiros e pedestres, uso do cinto de segurança, conhecimento detalhado do veículo, manutenção do veículo sempre em boas condições de funcionamento, feitura da previsão da possibilidade de acidentes capaz de evitá-los, tomada de decisões corretas com rapidez nas situações de perigo, não aceitação de desafios e provocações, não dirigir cansado, sob efeito de álcool e drogas, não abusar de autoconfiança para não colocar a própria nem a de outros em risco.

Portanto, as vítimas dos acidentes de trânsito e as modificações em decorrência do mesmo, devem ser levadas em consideração na escolha da terapêutica que será empregada, tendo em vista as condições clínicas e o perfil epidemiológico deste acidentado.

5. CONCLUSÃO

Os resultados desta pesquisa apontam que os grupos

de maior risco para os acidentes de trânsito são adultos jovens, com pouca escolaridade, ocupantes de motocicletas e a população masculina em geral. As ações para a conscientização acerca da segurança no trânsito e a promoção de mudança de comportamentos que já são desenvolvidas pelas Secretarias de Transporte e de Saúde devem continuar a ser aprimoradas e especialmente desenvolvidas para a essa população.

Outro item relevante seria a capacitação periódica dos profissionais mototaxistas cadastrados e a fiscalização aos clandestinos, ou uma capacitação relacionada à prevenção de acidentes de trânsito, abrangendo direção defensiva e outras atualizações de seus conhecimentos, estendendo-se não apenas aos condutores de motos, mas a todos os outros condutores de veículos que podem evitar tal agravo.

Por meio dos resultados desta pesquisa, fica evidente que as ações de promoção e prevenção de acidentes no trânsito devem prioritariamente focar os acidentes com veículos de duas rodas que com frequência envolvem uma única pessoa, não habilitada, do sexo masculino, em horários noturnos, em finais de semana e nas vias onde se desenvolvem maiores velocidades.

Portanto, diante dos resultados obtidos, seria de grande relevância a implantação de uma educação continuada no trânsito e uma fiscalização preventiva ou até mesmo ostensiva nos períodos propícios a agravos de trânsito. Além disso, nos últimos 6 meses a fiscalização modificou de maneira ainda tímida pela instalação de postos da PRF, principalmente no interior do Piauí. Dessa maneira, ainda são necessárias medidas de maneira contínua e sistemática para ações de fiscalização, bem como educação em saúde envolvendo a participação da PRF, da escola e da equipe multiprofissional da saúde.

REFERÊNCIAS

- [01] ALVES, E. F. Características dos acidentes de trânsito com vítimas de atropelamento no município de Maringá-PR, 2005-2008. *Saud Pesq.*, Maringá, v. 3, n. 1, p. 25-32, mai. 2010. Disponível em: <<http://periodicos.unicesumar.edu.br/index.php/saudpesq/article/view/1224/1039>>. Acesso em: 10 out. 2015.
- [02] ANJOS, K. C. *et al.* Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do serviço social na emergência. *Acta Ortopédica Brasileira*, São Paulo, v. 15, n. 5, p. 262-66. Set. 2008. Disponível em: <<http://scielo.iec.pa.gov.br/pdf/ess/v19n1/v19n1a09.pdf>>. Acesso em: 17 dez. 2015.
- [03] BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Rev Saude Publica*, Rio de Janeiro, v. 45, n. 5, p. 949-63, mai. 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v45n5/2981>>. Acesso em: 10 fev. 2015.
- [04] BASTOS, Y. G. *et al.* Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Cad. Saúde Pública*, v. 21, n. 3, p. 815-822, 2005. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/csp/v21n3/15.pdf>. Acesso em: 22 out. 2015.
- [05] BARRÍA, A. C. R. *et al.* Comportamento do universitário da área de biologia da Universidade de São Paulo, em relação ao uso de drogas. *Rev Psiquiatr Clín. São Paulo*, v. 27, n. 4, p. 215-24, fev. 2010. Disponível em: <<http://www.scielo.org/pdf/rsp/v40n2/28533.pdf>>. Acesso em: 26 jan. 2016.
- [06] BASTOS, Y. G. L.; ANDRADE, S. M.; SOARES, D. Ant. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 21, n. 3, p. 815-22, set. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v21n3/15.pdf>>. Acesso em: 12 dez. 2015.
- [07] Confederação Nacional dos Municípios - CNM, ESTUDOS TÉCNICOS: Mapeamento das Mortes por Acidentes de Trânsito no Brasil. Disponível em: <portal.cnm.org.br/.../Estudos/Transito/EstudoTransitooversaoconcurso.pdf>. Acesso em: 15 out. 2015.
- [08] DENATRAN, 2006. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/Instrucao%20Basica%20de%20Estatistica%20de%20Transito/1-3.htm>>. Acesso em 19 out. 2015.
- [09] DENATRAN, 2015. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_estaduais/estatisticas_de_acidentes_no_piaui>. Acesso em: 19 out. 2015.
- [10] Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito em aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo. 2003. Disponível em: <www.pedestre.org.br/.../Ipea Sintese Acidentes Transito Maio 2003.pdf>. Acesso em: 20 out. 2015.
- [11] GOLIAS, A. R. C.; CAETANO, R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. *Ciênc. saúde coletiva*. São Paulo, v. 18, N. 5, p. 1235-246, mar. 2013. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v18n5/08.pdf>>. Acesso em: 12 dez. 2015.
- [12] HONORATO, C. M. O trânsito em condições seguras. Campinas, São Paulo: Millenium. 2009.
- [13] LADEIRA, R. M.; BARRETO, S. M. Fatores associados ao uso de serviço de atenção pré-hospitalar por vítimas de acidentes de trânsito. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 2, p. 287-294, Feb. 2008. Disponível em: <www.scielo.br/scielo.php>.
- [14] LOPES, H. A. M. Espaço urbano e a mobilidade das pessoas como construções sociais: aspectos estatísticos dos acidentes de trânsito com vítimas na Rodovia Federal BR 316, 2013.
- [15] MACÍAS, G.R. A complexidade da situação epidemiológica dos acidentes de trânsito. 2009. Tese (doutorado) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009. MALVESTIO, M. A. A.; SOUSA, R. M. C. Sobrevivência após acidentes de trânsito: impacto das variáveis clínicas e pré-hospitalares. *Rev. Saúde Pública*. São Paulo, v. 42, n. 4, p. 639-47, 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v42n4/639-47.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2015.

- em:<<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v42n4/6529.pdf>>.
Acesso em: 26 dez. 2015.
- [16] NARDOTO, E. M^a. L.; DINIZ, J. M^a. T.; CUNHA, Carlos Eduardo Gouvêa da. Perfil da vítima atendida pelo serviço pré-hospitalar aéreo de Pernambuco. *Rev. esc. enferm. São Paulo*, v. 45, n. 1, p. 237-42, mar. 2011. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v45n1/33.pdf>>.
Acesso em: 10 fev. 2016.
- [17] OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. *Rev. esc. enferm., São Paulo*, v. 46, n. 6, p. 1379-3, 2012. Disponível em:<<http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v46n6/14.pdf>>.
Acesso em: 11 fev. 2016.
- [18] Organização Mundial da Saúde (OMS). Mundial sobre Prevenición de los Traumatismos el Tránsito. 2012. Disponível em:
<whqlibdoc.who.int/paho/2004/92753159>. Acesso em: 22 out. 2015.
- [19] SOARES, R. A .S. et al. Caracterização das vítimas de acidentes de trânsito atendidas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) no Município de João Pessoa, Estado da Paraíba, Brasil, em 2010. *Epidemiol. Serv. Saúde, Brasília*, v. 21, n. 4, p. 589-00, out-dez. 2012. Disponível em:
<<http://scielo.iec.pa.gov.br/pdf/ess/v21n4/v21n4a08.pdf>> . Acesso em: 20 dez. 2015.