

## BOLETIM EPIDEMIOLÓGICO DE ACIDENTES FATAIS NO TRÂNSITO NA CIDADE DE GOIÂNIA-2017

### APRESENTAÇÃO

O Boletim Epidemiológico, editado pela Superintendência de Vigilância à Saúde da Secretaria Municipal de Goiânia, é uma publicação de caráter técnico-científico, acesso livre, formato eletrônico, os casos de monitoramento e investigação de óbitos no trânsito de Goiânia.

### INTRODUÇÃO

Acidente de trânsito (AT) é todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais e para assim se caracterizar é necessário que dois desses fatores estejam presentes(PORTAL DO TRÂNSITO, 2019).

Para a Organização Pan-americana de Saúde, (OPAS),2013, AT se configura como “ uma colisão ou incidente envolvendo pelo menos um veículo motorizado em movimento numa via pública ou privada a que a população tem direito de acesso, resultando em feridos ou mortos” Nessa conceituação estão incluídos colisões entre veículos, atropelamentos de pedestres e de animais, choque contra objetos fixos ou veículo parado.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS),2016, em todo o mundo, o número de pessoas que morrem a cada ano vítimas de acidentes de transporte terrestre é estimado em cerca de 1,2 milhões, já as que vivem com traumas ocasionados pelo trânsito é de, aproximadamente, 50 milhões ao ano. Os traumatismos no trânsito se constituem atualmente entre as principais causas de morte no mundo, e são a primeira causa de óbitos entre a população de 15 a 29 anos(OPAS, 2019).

A OMS propõe algumas premissas racionais sobre a causalidade dos traumas. As lesões causadas pelo trânsito são problemas provocados pelo ser humano que podem ser previstas e preveníveis por intervenções; a segurança no trânsito é uma responsabilidade multifatorial e intersetorial dos governos e sociedade (OMS,2014). Para a OPAS, 2019 “ ... o termo ‘acidente’ termina por adjetivar ou, no mínimo, sugerir um evento casual, fortuito, imprevisível e, portanto, algo sobre o que não há controle ”. No entanto, no caso do trânsito, essa noção de imprevisibilidade e inevitabilidade passada pelo uso de expressão, acidente, não se sustenta.

O Programa Vida no Trânsito (PVT), é uma estratégia do governo brasileiro e se constitui em um consórcio de parceiros e tem como estratégia promover intervenções efetivas de segurança no trânsito, a partir de evidências científicas na redução das mortes e feridos graves. O planejamento participativo e a intersetorialidade são umas das suas principais diretrizes (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2015).

### METODOLOGIA

Trata-se de uma análise descritiva realizada a partir do consolidado dos registros da Lista Única de óbitos no trânsito de Goiânia, obtida a partir do linkagem manual e digital dos bancos de dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM), Registro de Atendimento Integrado(RAI) da Secretaria de Segurança Pública do Estado de Goiás. São ainda utilizados, dados do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) da SMS e notícias na mídia sobre os acidentes de trânsito na cidade.

Foram considerados como óbitos no trânsito, no SIM, os registros que receberam os códigos do Capítulo XX, Subgrupo V, alguns do T e X da Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados com a Saúde, décima edição (CID-10). Foram agregados também óbitos que inicialmente estavam classificados como causa mal definidas(R99), mas que pelo estudo Códigos Garbage do Ministério da Saúde,2017, foram classificados como causa básica - acidentes de trânsito.

A partir da Lista Única de Vítimas e com o uso do Painel de Especialistas de Gunter et al,2008 (MINISTÉRIO DA SAÚDE,2015) definem-se os principais fatores e condutas de risco e sua respectiva relevância. Desse modo realizou-se o diagnóstico situacional dos óbitos por AT da cidade, os grupos de maior risco, o padrão de ocorrências espaciais e as tendências dos agravos na população.

Nas análise da determinação dos fatores, condutas de risco e nos fatores de gravidade utiliza-se pesos que estabelecem a relevância de cada uma das variáveis no AT.

Como critérios de inclusão dos acidentes fatais para as análises são utilizados, o tempo decorrido de 30 dias entre o acidente e o óbito e o fato do acidente de trânsito ter ocorridos nos limites geográficos da cidade de Goiânia.

Foram estimadas frequências absolutas e relativas.Todos os dados foram analisados por meio dos programas Excel 2016 (Office Microsoft)

## RESULTADOS

### Série histórica do PVT no Município de Goiânia.

O PVT tem apresentado produtos da Vigilância em Saúde dos AT desde 2012, ano de sua implantação em Goiânia. Nessa época foram catalogados os 10 pontos da cidade que apresentaram maior número de óbitos. Ações voltadas para segurança viária foram desencadeadas e as mortes foram reduzidas nesses locais.

Nos anos de 2015, 2016 e 2017 foram consolidados 197, 228 e 190 óbitos respectivamente.

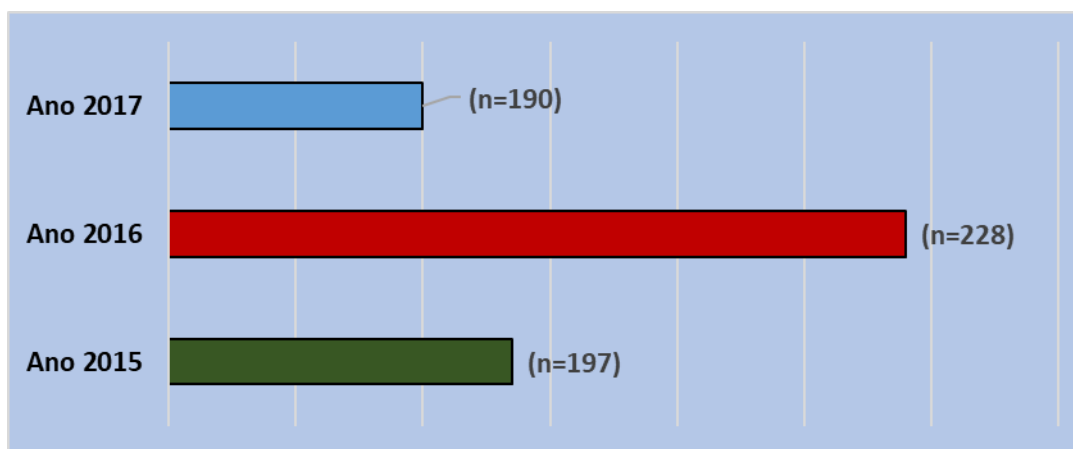


Gráfico 1- Série histórica de análises dos óbitos no trânsito de Goiânia no Programa Vida no Trânsito,2015 - 2017.

Ao longo desse período muitas intervenções foram desencadeadas quanto a engenharia de tráfego, fiscalizações e ações educativas. As instituições parceiras construíram Planos de Ações compartilhados e a partir de suas próprias competências tem avançado na prevenção dos acidentes nas vias.

### **Perfil Epidemiológico dos óbitos por Acidentes de Trânsito em Goiânia no ano de 2017.**

No ano de 2017 ocorreram 190 óbitos, sendo que por grupo de vítimas, o motociclista foi o com maior número de óbitos, perfazendo 51%, seguido dos pedestres com 21% (Gráfico 2). Os homens foram os mais atingidos (76%). A maioria das vítimas eram residentes na capital (78%), 58% dos óbitos ocorreram no local do acidente, denotando a gravidade e magnitude dos acidentes. Se diferenciando dos dados apresentados em São Paulo, 2016, em que 30% das vítimas morreram no local.

Quanto a situação da vítima, os condutores foram em maior número (67%), tanto de 2 quanto de 4 rodas, seguido dos pedestres (21%).

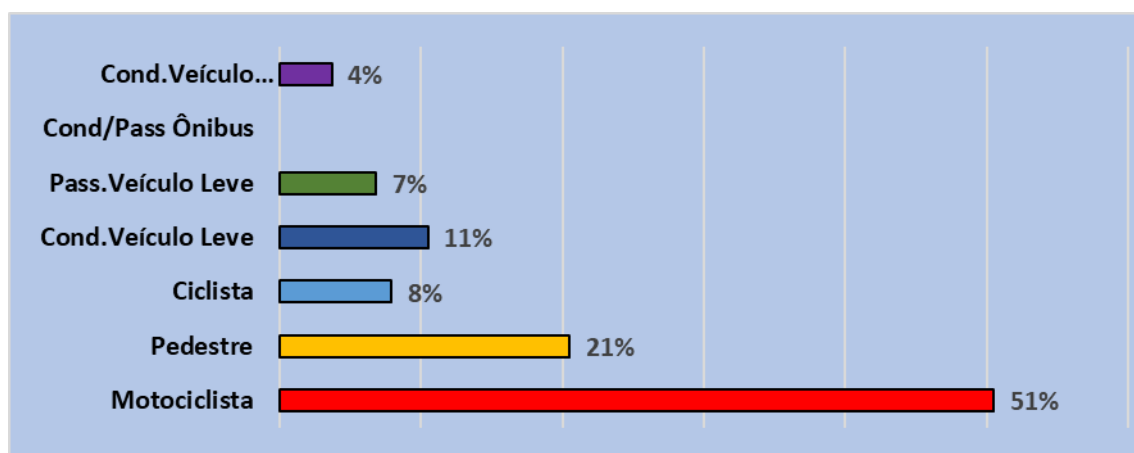


Gráfico 2- Percentagem de óbitos por grupo de vítimas, Goiânia, 2019.

Os vulneráveis (motociclistas, pedestres e ciclistas) são 80% de todas as mortes no trânsito da cidade. Esse valor se diferencia dos dados apresentados pelas Américas em termos gerais, que apresentaram, no grupo dos vulneráveis a proporção de 41% (OPAS, 2015).

Os óbitos por atropelamento têm se mostrado estáveis nos anos analisados pelo PVT, denotando que ações devem ser desencadeadas para a proteção e segurança desse grupo de indivíduos. Os riscos que um transeunte corre são bem documentados e envolvem uma rede de complexos fatores, que incluem o comportamento dos condutores, a infraestrutura de calçadas, projeto viário da cidade, características e existência de canteiros centrais, a qualidade dos serviços de atendimento pós trauma, a visibilidade da via e do indivíduo e o desenhos dos automóveis, dentre outros (OPAS, 2013). Os AT não podem ser aceitos como casualidade, porque são previsíveis e evitáveis.

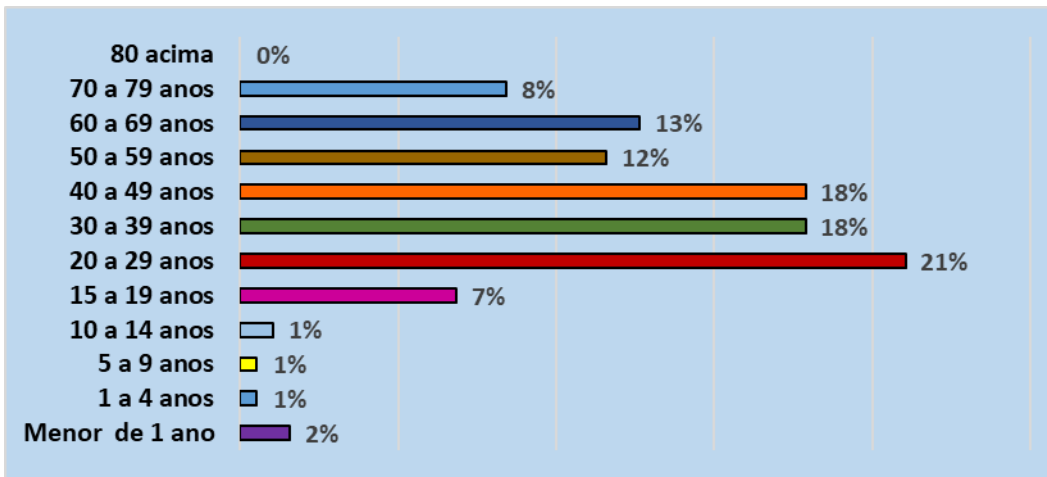


Gráfico 3- Faixa Etária das vítimas fatais por AT, Goiânia, 2019.

Os adultos jovens na faixa etária de 20 a 29 anos predominam, seguido das faixas de 30 a 49 anos e dentre esses, a maioria foram do sexo masculino. O risco de um homem morrer por AT. Em Goiânia foi quase três vezes maior que o de uma mulher.

Os dados encontrados neste boletim são semelhantes aos apresentados no Saúde Brasil (2016) que apresentaram predomínio de acidentes de transporte em indivíduos do sexo masculino e da faixa etária de 20 a 39 anos.

Quanto aos horários dos acidentes (Gráfico 4), o período matutino e o noturno foram os que mais tiveram AT fatais. Nesses períodos estão contidos os horários de maior fluxo de veículos, pois se configuram nos horários do trajeto residência – trabalho-escola.

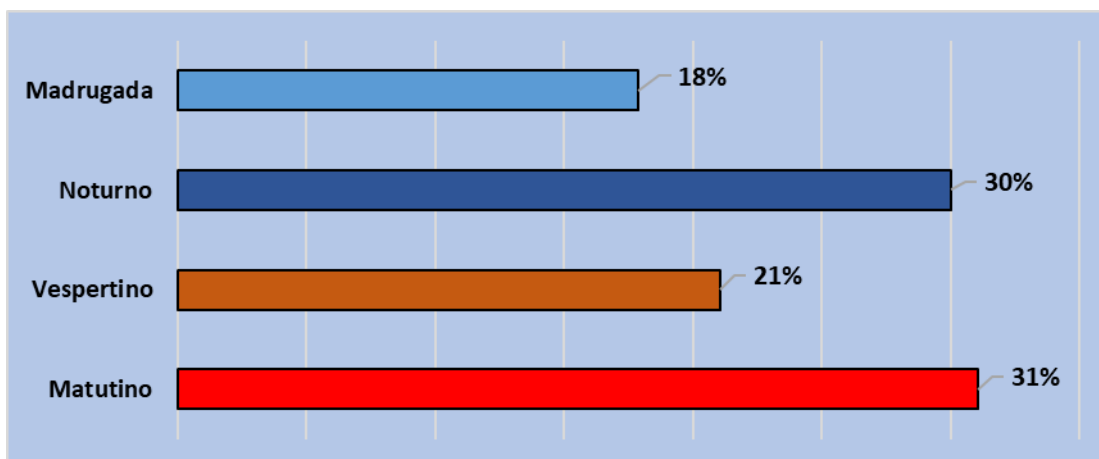


Gráfico 4- Óbitos por Acidentes de Trânsito por períodos do dia, 2019.

No ano de 2017 foi incorporado como variável, a ocupação da vítima. Utilizou-se a descrição contida na Declaração de Óbito e nos RAI da Polícia Militar. Dos 190 óbitos, 20%, nas DO, esse campo estava em branco e nos RAIs esse dado apareceu esporadicamente.

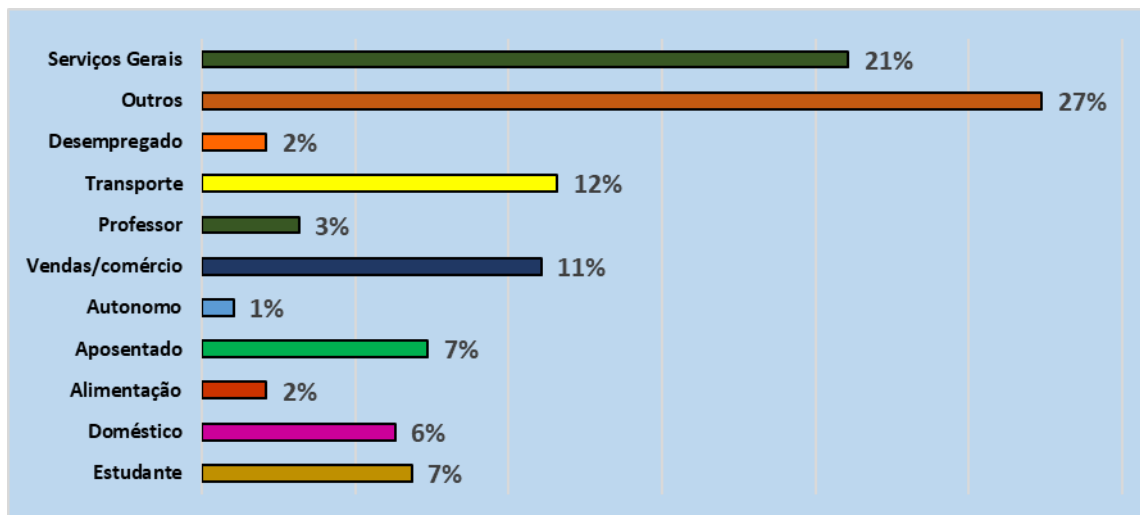
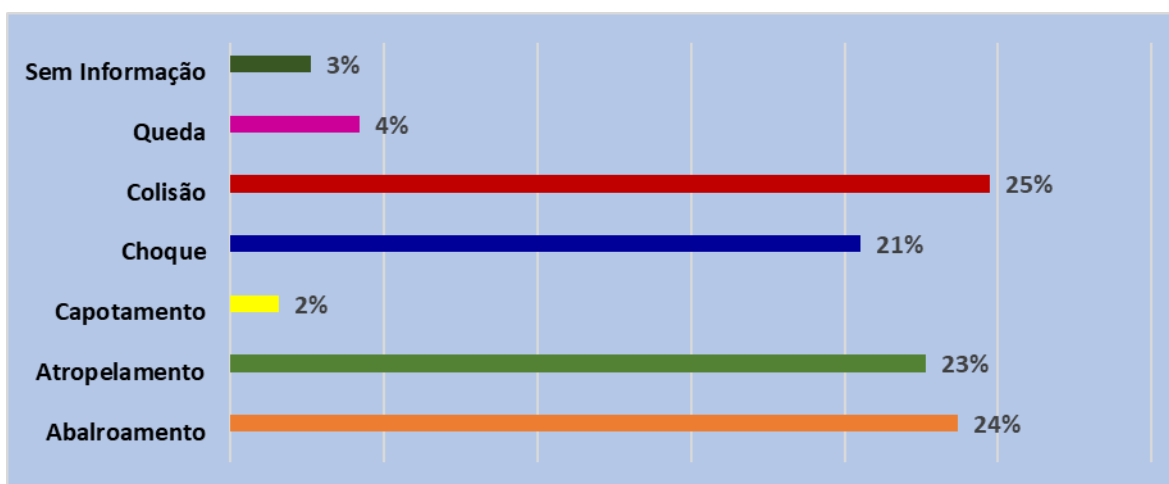


Gráfico 5- Ocupação das Vítimas fatais nos acidentes de trânsito, Goiânia, 2019.

Observou-se que as ocupações com mais vítimas foram a miscelânea intitulada “outros” seguida dos indivíduos trabalhadores nos serviços gerais e setor de transporte (12%).

A colisão se apresentou como o tipo mais frequente de acidentes (25%) isso denota o não respeito as distâncias mínimas entre os veículos e o não respeito as faixas de rolagem das vias.



Quanto aos fatores de risco que ocasionaram os acidentes fatais, a velocidade foi o mais expressivo, tendo o carro como o veículo que mais contribuiu com a velocidade, seja inadequada ou excessiva. Os dados referentes ao álcool foram coletados dos registros efetuados pelo agente /policia! do trânsito e são sub notificados.

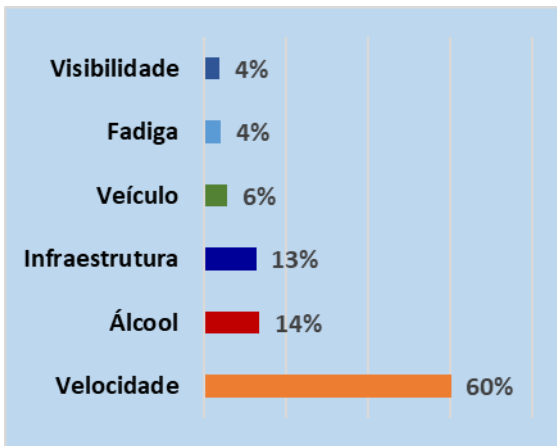


Gráfico 6- Fatores de Risco nos AT fatais, Goiânia, 2019.

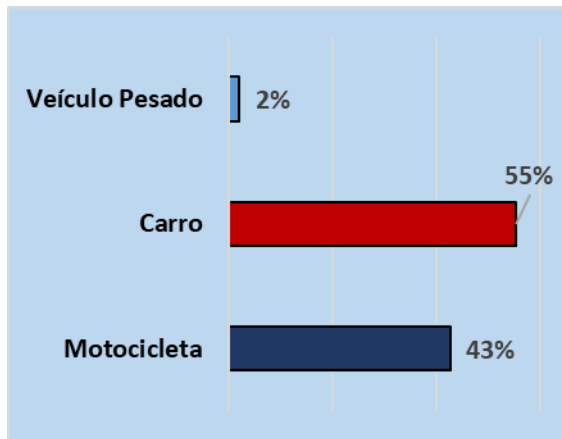


Gráfico 7 - Usuário contributivo do fator de risco velocidade

A OPAS, 2019 aponta que o aumento na velocidade média está diretamente relacionado ao risco de ocorrência dos AT e influencia também na severidade das consequências. Cada aumento de 1% na velocidade média produz um aumento de 4% no risco de mortes e um aumento de 3% no risco de acidente grave.

Na análise das condutas de risco, a ausência de CNH foi a que mais contribuiu para os AT fatais, seguido do avanço de sinal. Essa identificação aponta para a necessidade de maior rigor nas fiscalizações dos condutores de veículos na capital, pois em princípio, o indivíduo sem habilitação não deveria estar na via conduzindo veículos.

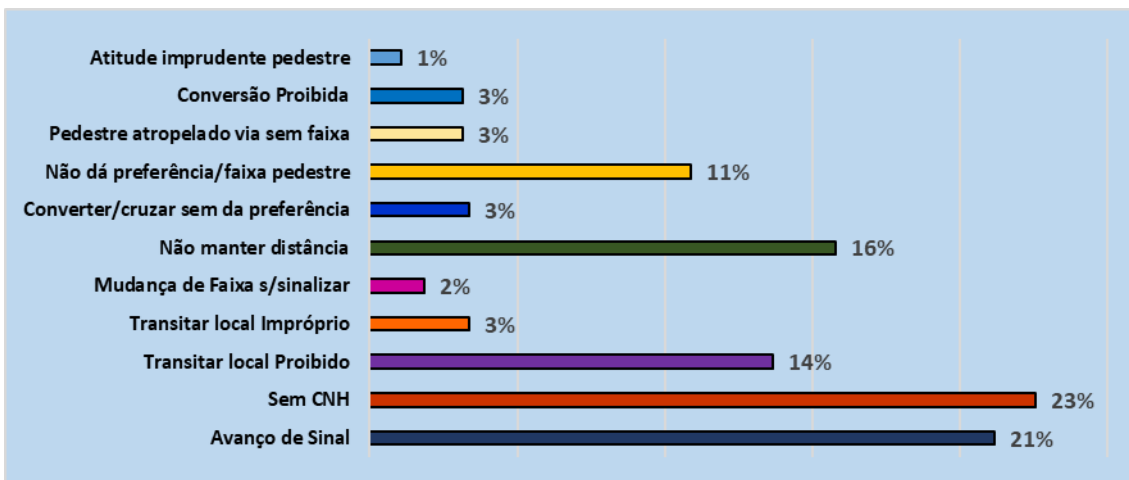


Gráfico 8- Condutas de risco nos AT fatais, Goiânia, 2019.

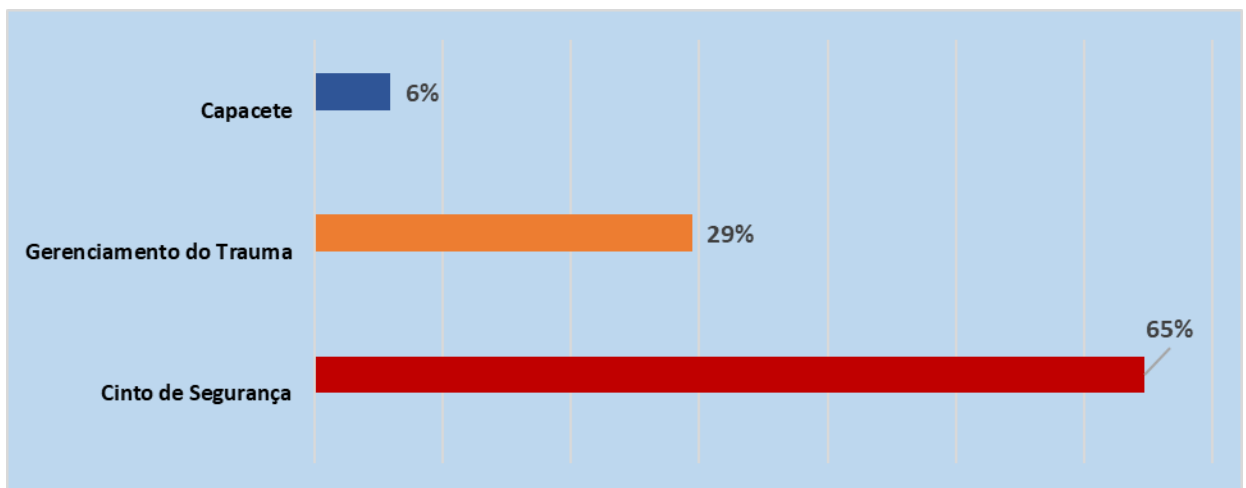


Gráfico -Fatores de agravamento do trauma nos AT fatais, Goiânia,2019.

A ausência do cinto de segurança se constituiu como o fator que mais contribuiu para o agravamento dos AT fatais (65%). Ele é um dispositivo que protege o indivíduo de ser ejetado do veículo em caso de acidentes e impede que ocorra o choque com o volante, painel e para brisas. É de uso obrigatório segundo o Código de Trânsito Brasileiro, 1997.

## CONCLUSÕES

De todos os desafios com os quais as pessoas têm de lidar diariamente, o trânsito é um dos mais complexos e perigosos, apresentando, em todo mundo, muitos mortos e sequelados a cada ano. As lesões e os óbitos ocorridas no trânsito provocam perdas de várias magnitudes, sejam pessoais, familiares, sociais e econômicas para os indivíduos e para os países.

Os custos individuais e para o sistema de saúde são relevantes.

Medidas de prevenção aos AT se mostram necessárias e ações intersetoriais são as que mais demonstram efetividade, pois as causas do AT são multifatoriais.

## AÇÕES E DESAFIOS

Mapeamento das vias com maior número de AT fatais e por conseguinte subsidiar conhecimentos para que as intervenções intersetoriais, dos órgãos do trânsito sejam direcionadas aos fatores de risco prioritários (álcool e direção, velocidade excessiva ou inadequada) sejam baseadas em evidências científicas;

- Qualificação das informações dos AT fatais e o monitoramento e vigilância epidemiológica dos óbitos por AT;
- Desenvolvimento de ações educativas, preventivas e de promoção à saúde em articulação com outros setores governamentais e com a sociedade civil;
- Construção do Plano de Ação pela Comissão Intersectorial do PVT;

- Articulação intersetorial e advocacy com o legislativo municipal e com os setores de infraestrutura, planejamento urbano, transporte e trânsito e outros setores de governo na promoção de espaços seguros, saudáveis e sustentáveis voltadas para a mobilidade humana, acessibilidade e na prevenção de AT.

Como desafios temos o crescente aumento da circulação de motocicletas na cidade, o uso discriminado de smartphones/celulares nas vias, que ocasionam a distração no dirigir, o progressivo aumento do compartilhamento de espaços nas vias com ciclistas; Uso de álcool e outras drogas pelos condutores e as dificuldades da cultura de paz no trânsito.

## REFERÊNCIAS

Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Saúde Brasil 2015/2016 : uma análise da situação de saúde e da epidemia pelo vírus Zika e por outras doenças transmitidas pelo *Aedes aegypti* [recurso eletrônico] / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília : Ministério da Saúde, 2017

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Painel de Monitoramento da Mortalidade por Causas Básicas Inespecíficas ou Incompletas (*Garbage Codes*). Disponível em: <http://svs.aims.gov.br/dantps/centrais-de-conteudos/paineis-de-monitoramento/mortalidade/codigos-garbage/>. Acessado em: 12/04/19

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Programa Vida no Trânsito. Brasília, 2015.

OMS. Organização Mundial de Saúde. Prevenção de lesões causadas pelo trânsito. Manual de treinamento. Brasília: OPAS, 2011.

OPAS. Folha Informativa, 2019. Disponível em:

[https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5147:acidente-s-de-transito-folha-informativa&Itemid=779](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidente-s-de-transito-folha-informativa&Itemid=779). Acessado 12/04/19.

OPAS. Informe sobre segurança no trânsito na região das Américas. Washington, DC: OPAS, 2015.

OPAS. Segurança de Pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área. Brasília, DF: OPAS, 2013.

OPAS. Trânsito: Um olhar da Saúde sobre o tema. Brasília: OPAS, 2019.

PORTAL DO TRÂNSITO. Disponível em:

[http://www.transitobr.com.br/index2.php?id\\_conteudo=8](http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=8). Acessado em: 18/02/19.

SÃO PAULO. Acidentes de trânsito. Relatório Anual, Campanha de engenharia de Tráfego 2016.

Elaboração: Sandra Cristina G Bahia Reis; Mary Sinhorelli F. Lima; Sirlene Gomes; Marta Maria A. da Silva; Adriana Crispim; Railda G. Martins; Arleide Maria dos Santos; Maria Aparecida A. Silva