

MORTALIDADE POR ACIDENTES DE TRÂNSITO EM PICOS, PIAUÍ, BRASIL

MORTALITY FROM TRAFFIC ACCIDENTS IN PICOS, PIAUÍ, BRAZIL

doi 10.36977/ercct.v21i2.274

Artigo Original

Eduardo Carvalho de Souza¹

 <https://orcid.org/0000-0002-2494-1177>

Eliziane Oliveira de Lima²

 <https://orcid.org/0000-0001-9243-4938>

George Jó Bezerra Sousa³

 <https://orcid.org/0000-0003-0291-6613>

Lucilane Maria Sales da Silva⁴

 <https://orcid.org/0000-0002-3850-8753>

Maria Rocineide Ferreira da Silva⁵

 <https://orcid.org/0000-0002-6086-6901>

Ana Suelen Pedroza Cavalcante⁶

 <https://orcid.org/0000-0002-2220-4333>

RESUMO

Objetivou-se analisar a tendência de mortalidade por acidentes de trânsito em Picos, Piauí. Trata-se de estudo ecológico de séries temporais (2000 e 2015), em ambos os sexos e em todas as faixas etárias de residentes de Picos-PI. Os dados foram obtidos por meio do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde e analisados segundo regressão polinomial. Foram registrados 355 óbitos, dos quais 85,63% eram do sexo masculino; a faixa etária mais prevalente foi entre 20 e 29 anos (34,65% dos casos). A tendência de mortalidade por acidentes de trânsito foi significativamente crescente ($r^2=0,84$; $p<0,001$), assim como para o sexo masculino ($r^2=0,88$; $p<0,001$). No que tange às faixas etárias, observou-se uma tendência crescente entre 20-29 anos ($r^2=0,70$; $p<0,001$), 40-49 anos ($r^2=0,52$; $p=0,04$) e 50-59 anos ($r^2=0,47$; $p=0,04$). Concluiu-se que a tendência de mortalidade por acidentes de trânsito foi crescente para o sexo masculino e para as faixas etárias entre 20-29 anos, 40-49 anos e 50-59 anos.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito. Epidemiologia. Registros de mortalidade. Saúde pública.



Revista de Cultura, Ciência e Tecnologia

www.uvanet.br/essentia

Recebido em: 27/05/2021

Aprovado em: 09/12/2021

Autor para correspondência:

Ana Suelen Pedroza Cavalcante

Fortaleza, Ceará, Brasil. CEP:

E-mail:



Copyright (c) 2020 Essentia - Revista de Cultura, Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Vale do Acaraú
This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

¹Doutor em Cuidados Clínicos em Enfermagem e Saúde pela Universidade Estadual do Ceará. Professor da Universidade de Ribeirão Preto dos cursos de enfermagem e medicina. Guarujá, São Paulo, Brasil. E-mail: eduardo_carvalho21@hotmail.com.

²Mestre em Saúde Coletiva pela Universidade Estadual do Ceará. Docente do curso de Enfermagem da Universidade Federal do Piauí. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: eliziane_oliveira29@hotmail.com

³Mestre em Cuidados Clínicos em Enfermagem e Saúde pela Universidade Estadual do Ceará. Doutorando do Programa de Pós-graduação em Cuidados Clínicos em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, Ceará, Brasil. E-mail: georgejobs@hotmail.com.

⁴Doutora em Enfermagem pela Universidade Federal do Ceará. Docente do Programa de Pós-graduação em Cuidados Clínicos em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, Ceará, Brasil. E-mail: lucilanemaria@yahoo.com.br

⁵Doutora em Saúde Coletiva Associação Ampla UECE-UFC. Docente dos Programas de Pós-graduação em Saúde Coletiva e em Cuidados Clínicos em Enfermagem e Saúde da Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza, Ceará, Brasil. E-mail: rocineideferreira@gmail.com

⁶Mestre em Saúde da Família pela Universidade Federal do Ceará. Doutoranda do Programa de Pós-graduação em Saúde Coletiva da Universidade Estadual do Ceará. E-mail: anasuelen15@hotmail.com

ABSTRACT

The objective was to analyze the trend of mortality due to traffic accidents in Picos, Piauí. This is an ecological time-series study (2000 and 2015), covering both gender and all age groups of residents in Picos-PI. Data were obtained using the Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde and analyzed using polynomial regression. A total of 355 deaths were recorded, of which 85.63% were male; the most prevalent age group was between 20 and 29 years of age (34.65% of all cases). The mortality trend from traffic accidents proved to be increasing significantly ($r^2=0.84$; $p<0.001$), as well as for males ($r^2=0.88$; $p<0.001$). Regarding age groups, there was a growing trend between 20-29 years of age ($r^2=0.70$; $p<0.001$), 40-49 years ($r^2=0.52$; $p=0.04$), and 50-59 years ($r^2=0.47$; $p=0.04$). We concluded that the mortality trend from traffic accidents was increasing for males and for the age groups 20-29 years, 40-49 years, and 50-59 years.

Keywords: Traffic accidents. Epidemiology. Mortality records. Public health.

INTRODUÇÃO

Os transportes terrestres são considerados essenciais no mundo moderno, pois contribuem para mudanças expressivas nas relações sociais contemporâneas e no sistema econômico. Nesse contexto, os acidentes de trânsito são consequências desses meios de transportes, podendo ocasionar agravos e até mesmo a morte precoce, além de gerarem um crescimento dos custos para os serviços de saúde e encargos financeiros para diversos setores públicos (BRASIL, 2017; IPEA, 2015).

Os acidentes de trânsito são apontados como um grave problema de saúde pública em âmbito mundial, são cerca de 1,24 milhão de mortes a cada ano, o que representa mais de 3.400 mortes por dia. Globalmente, esses acidentes são a nona principal causa de morte, à frente da malária e do diabetes (WHO, 2013; WHO, 2015; IPEA, 2015).

A previsão da Organização Mundial da Saúde (OMS) é que em 2020 o número de óbitos atinja 2,3 milhões e seja a sexta causa de morte em todo o mundo, aumento ocasionado pelos países subdesenvolvidos, pois, ao contrário, nos países de alta renda, prevê-se um declínio dos óbitos em torno de 27% entre 2010 e 2020. Na América Latina, a previsão é de que haja uma elevação de 154 mil mortes em 2010 para 180 mil em 2020 (WHO, 2017).

No Brasil, anualmente, os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de 45 mil pessoas, além de deixarem mais de 300 mil com lesões graves, o que representa um alto impacto financeiro aos cofres públicos. Os acidentes em rodovias, por exemplo, custam cerca de 40 bilhões de reais por ano e os que ocorrem nas áreas urbanas custam aproximadamente 10 bilhões de reais (IPEA, 2015).

Quanto mais graves os acidentes, maiores os custos associados a eles, principalmente quando há vítimas fatais envolvidas, elevando

substancialmente o custo final, em função do componente perda de produção, que responde à maior fatia desses valores, seguido pelos custos hospitalares (IPEA, 2015; MALTA et al., 2007).

Nessa perspectiva, o Ministério da Saúde (MS) classifica os acidentes de trânsito como causas evitáveis ou reduzíveis de morte, sendo necessárias estratégias para a redução por meio de ações intersectoriais adequadas de promoção à saúde, prevenção e atenção aos acidentes de trânsito/transporte (MALTA et al., 2007).

A partir do contexto apresentado, torna-se necessário conhecer os dados epidemiológicos relacionados a esse agravo para se pensar em políticas públicas. Em razão disso, observa-se que o Piauí possui uma alta taxa de mortalidade por acidentes de trânsito, o que representa uma das maiores do Brasil (LADEIRA et al., 2017).

No estado do Piauí, o município de Picos é destaque por ser a terceira economia e a cidade com a terceira maior quantidade de habitantes, além de ser o segundo maior entroncamento rodoviário do Nordeste. Picos possui um grande fluxo de pessoas circulantes oriundas de outras cidades, que estão em trânsito em função do comércio, dentre outros. Esse município se destaca, ainda, devido à alta taxa de mortalidade por acidentes de trânsito. A partir dessa informação, suscitou-se o seguinte questionamento: Como está a tendência de mortalidade por acidentes de trânsito em Picos, Piauí?

Com isso, o presente estudo objetivou analisar a tendência de mortalidade por acidentes de trânsito em um período de 16 anos, no município de Picos, Piauí, segundo os parâmetros sexo e faixa etária.

METODOLOGIA

Estudo ecológico, de séries temporais, com dados agregados de mortalidade por acidentes de trânsito em Picos-PI, entre 2000 e 2015. Para tanto, realizou-se um levantamento de dados no mês de maio de 2018, no Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), por meio da ferramenta Tabnet.

A busca dos dados aconteceu a partir do seguinte passo a passo: DATASUS; Acesso à informação; Informações de Saúde – Tabnet; Estatísticas vitais; Mortalidade – 2000 a 2015, pela Classificação Internacional de Doenças 10 (CID 10); Óbitos por causas externas – Piauí; Linha – Ano; Coluna – Faixa etária e sexo; Conteúdo – Óbito por residência; Períodos disponíveis – 2000 a 2015; Município – Picos; Grande Grupo CID10: V01-V99 Acidentes de transporte; Grupo CID10: Ciclista traumatizado em um acidente de transporte, Motociclista traumatizado em um acidente de transporte, Ocupante triciclo motorizado traumatizados acidentes de transporte, Ocupante automóvel

traumatizados acidentes de transporte, Ocupante caminhonete traumatizados acidentes de transporte, Ocupante veículo transporte pesado traumatizados acidentes de transporte e Ocupante ônibus traumatizados acidentes de transporte.

Para chegar à população correspondente a cada ano e calcular o coeficiente de mortalidade geral por acidentes de trânsito em Picos, assim como a estratificação por sexo e faixa etária, também utilizou-se da ferramenta Tabnet do DATASUS, a partir dos seguintes passos: DATASUS; Acesso à informação; Informações de Saúde – Tabnet; Demográficas e socioeconômicas; população residente; Estimativas população: município, sexo e idade 2000-2015 RÍPSA IBGE; Linha – Ano; Coluna – Sexo e Faixa Etária; Conteúdo – População residente; Período disponível – 2000 a 2015; Município – Picos.

O DATASUS on-line dispõe de dados que correspondem à mortalidade por acidentes de trânsito no período de 1996 a 2015, porém necessitava-se de dados referentes à população residente segundo sexo e faixas etárias, de todos os anos, para calcular a taxa de mortalidade e realizar a análise da tendência, como consta nos objetivos do presente estudo; por esse motivo, a pesquisa se restringiu ao período de 2000 a 2015, visto que estavam com as informações supracitadas disponíveis.

A partir das informações previamente expostas, os dados foram alocados em uma planilha do Microsoft Excel e, após isso, suas taxas foram calculadas utilizando-se como numerador o valor bruto da mortalidade, e o denominador, a população do período escolhido. Todos os dados foram normalizados para 10.000 habitantes devido à população da cidade ser inferior a 100.000 moradores.

A análise de tendência foi realizada utilizando o modelo de regressão polinomial considerando a taxa de mortalidade por acidentes de trânsito geral, por sexo e faixa etária, como variável dependente (Y), e os anos como variável independente (X). Foram construídos diagramas de dispersão entre a taxa de mortalidade e os anos, a fim de identificar a função que expressasse a relação entre eles e, com

isso, escolher a ordem do polinômio para a análise e o modelo de regressão polinomial.

No software, é possível indicar as ordens dos polinômios, que podem variar de 2 a 6. A melhor delas foi escolhida de acordo com o ajuste ao modelo segundo a medida de precisão do coeficiente de determinação (R²). Quando mais de um polinômio poderia ser escolhido, aquele de menor número de graus foi selecionado a fim de trazer mais simplicidade aos modelos. Por fim, a tendência foi considerada significativa quando o modelo estimado obteve $p < 0,05$.

Os cálculos das taxas de mortalidade e os gráficos contendo as séries temporais foram elaborados em planilhas do Microsoft Excel, e, para as análises de tendência, utilizou-se o SPSS 20.0.

Esta pesquisa não envolveu qualquer tipo de intervenção (direta ou indireta) com seres humanos. Foram utilizados elementos secundários, disponíveis em bancos de dados públicos on-line, e, por isso, não foi submetida à plataforma Brasil. No entanto, reafirma-se o compromisso ético dos autores em relação aos dados que foram manipulados, assim como recomenda a Resolução n.º 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.

RESULTADOS

No período de 2000 a 2015, foram registrados 355 óbitos, em Picos-PI, de pessoas que residiam no município, por acidentes de trânsito. Das vítimas, 85,63% eram do sexo masculino e a faixa etária com maior prevalência foi a de 20-29 anos, correspondendo a 34,65% dos casos.

Com relação ao comportamento dos coeficientes de mortalidades, observaram-se algumas oscilações no período analisado, porém, quando comparado o ano de 2000 com o ano de 2015, encontra-se um crescimento significativo do coeficiente, passando de 1,002 para 3,920 por 10 mil habitantes.

Foi possível estimar modelos de regressão estatisticamente significativos para o total de mortes ($p < 0,001$), sexo masculino ($p < 0,001$) e para as faixas etárias de 20-29 anos ($p < 0,001$), 40-49 anos ($p = 0,040$) e 50-59 anos ($p = 0,044$) (Tabela 1).

Tabela 1 – Análise da tendência de mortalidade por acidentes de trânsito geral, por sexo e faixa etária, em Picos, Piauí, Brasil, 2000 a 2015. **Continuação na página 42.**

	Função Polinomial						R ²	P-valor
	β ₀	β ₁	β ₂	β ₃	β ₄	β ₅		
Geral	0,28	0,44	- 0,17	0,02	-1.10 ²	3.10 ⁻⁵	0,8497	<0,001
Sexo								
Masculino	0,37	0,69	-0,24	0,03	-3.10 ⁻³	5.10 ⁻⁵	0,8896	<0,001
Feminino	0,19	0,22	-0,10	0,01	-1.10 ⁻³	2.10 ⁻⁵	0,4997	0,070

Faixa Etária	Função Polinomial						R ²	P-valor
	β_0	β_1	β_2	β_3	β_4	β_5		
0-4 anos	0,01	0,07	-0,02	2.10^{-3}	-7.10^{-5}		0,251	0,190
5-9 anos	0,02	-4.10^{-3}	-1.10^{-3}	4.10^{-4}	-2.10^{-5}		0,2553	0,213
10-14 anos	-0,87	0,83	-0,26	0,03	-2.10^{-3}	5.10^{-5}	0,7067	0,222
15-19 anos	2,17	-0,56	0,05	-1.10^{-3}			0,1257	0,633
20-29 anos	1,04	-0,03	2.10^{-4}				0,7056	<0,001
30-39 anos	4,41	-1,17	0,04	0,01	-1.10^{-3}	5.10^{-5}	0,3249	0,371
40-49 anos	-1,03	1,01	-0,30	0,04	-2.10^{-3}	6.10^{-5}	0,5284	0,040
50-59 anos	0,01	-0,49	0,31	-0,05	3.10^{-3}	-9.10^{-5}	0,4729	0,044
60-69 anos	1,64	-0,74	0,12	-9.10^{-3}	2.10^{-4}		0,1908	0,150
70-79 anos	0,61	-0,12	0,01	-8.10^{-4}			0,2071	0,526
≥ 80 anos	-1,91	1,81	-0,57	0,08	-5.10^{-3}	1.10^{-4}	0,9498	0,106

R² – Coeficiente de determinação.

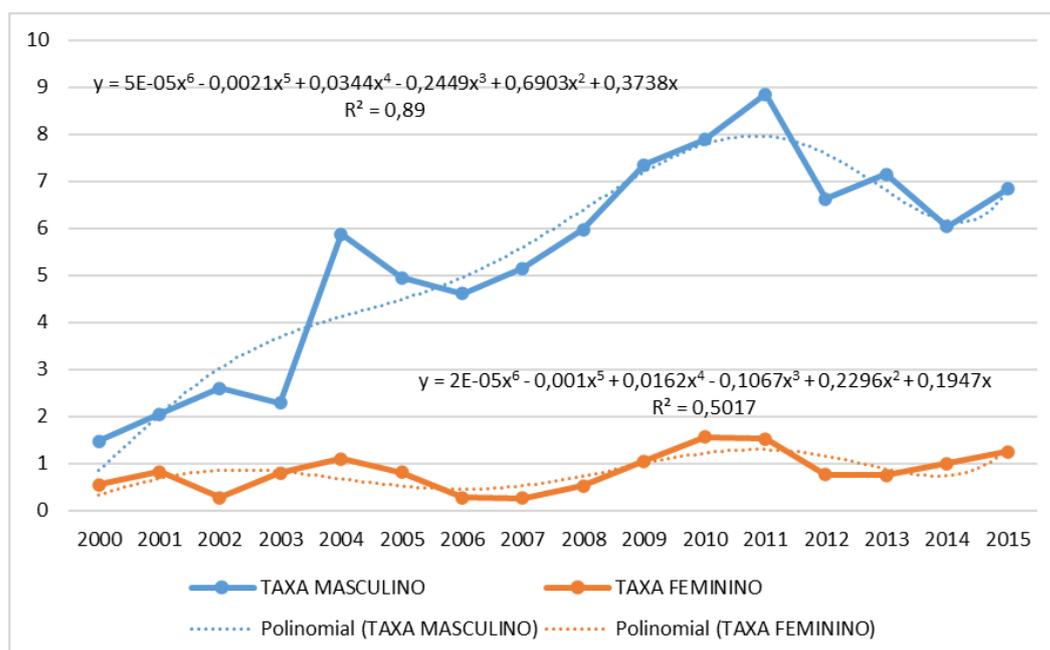
Fonte: Elaboração própria.

Mediante o incremento anual, é possível afirmar que a tendência geral de mortalidade por acidentes de trânsito foi crescente (R²=0,8497; p<0,001), assim como para o sexo masculino (R²=0,8896; p<0,001) e para as faixas etárias de 20-29 anos (R²=0,7056; p<0,001), 40-49 anos (R² = 0,5284; p=0,040) e 50-59 anos (R² = 0,4729;

p=0,044). Torna-se válido ressaltar que a tendência para o sexo feminino e demais faixas etárias foram consideradas estacionárias.

Na figura a seguir, observa-se a tendência de mortalidade de acordo com o coeficiente de mortalidade, por sexo, a partir de uma função polinomial (Figura 1).

Figura 1 – Coeficientes de mortalidade por acidentes de trânsito em Picos, Piauí, de pessoas que residem no município, de acordo com sexo e ano de ocorrência. Picos, Piauí, Brasil, 2000 a 2015.



Fonte: DATASUS, 2018.

Os coeficientes de mortalidade variaram ao longo dos anos: para o sexo masculino, de modo crescente; para o feminino, estável, como foi posto anteriormente, mas o modelo masculino mostrou-se mais ajustado do que o feminino devido ao valor de R².

DISCUSSÃO

O estudo apresenta dados alarmantes no que tange à mortalidade por acidentes de trânsito no município de Picos. A tendência geral crescente indica a necessidade de implementação de ações intersectoriais no âmbito de políticas públicas que visem à mudança dessa realidade.

Nesse contexto, é importante a compreensão da mortalidade por acidentes de trânsito a partir de aspectos que proporcionem uma reflexão acerca do problema ao longo do tempo, bem como fatores relacionados a esse agravo.

Sendo assim, foi possível verificar que, entre os anos de 1977 a 1988, havia uma tendência de mortalidade por acidentes de trânsito crescente no Brasil, o que correspondia a quase a metade dos óbitos por causas externas. A maioria dos coeficientes de mortalidade padronizados eram superiores a 20 por 100.000 habitantes, ou seja, elevados, quando comparados a outros países (JORGE; LATORRE, 1994).

Com o passar dos anos, é perceptível que a tendência de mortalidade continua ascendente; entre 2000 e 2010, ela passou de 18 para 22,5 óbitos/100 mil habitantes. Nesse período, observa-se que os acidentes de transportes terrestres demonstraram mudanças relevantes quanto ao risco de morte. O estado do Piauí ganha destaque dentre os que pioraram suas posições quanto à taxa de mortalidade, passando de 21^o para o 7^o lugar. No que se refere ao aumento nos riscos de acidentes e mortes para os ocupantes de veículos, o Piauí também apresenta uma posição de destaque, chegando a ter um aumento de 91% (MORAIS-NETO et al., 2012).

Também foi possível verificar um aumento da taxa de mortalidade nas regiões Nordeste, Norte e Centro-oeste, fato que pode estar associado ao desenvolvimento econômico, ocasionado pelo surgimento de novas fronteiras agrícolas e do agronegócio, como é o caso dos estados do Piauí, Maranhão, Bahia e Tocantins (MARTINS; BOING; PERES, 2013).

Seguindo uma linha do tempo, encontrou-se uma Revisão Integrativa da Literatura (RIL) que contemplou estudos publicados entre 2009 e 2013, o que permitiu visualizar o crescente número de acidentes de trânsito no Brasil, corroborando a discussão aqui construída. A RIL aponta que o veículo mais relacionado aos acidentes foi a motocicleta, isso por conta de ser um meio de transporte de fácil manuseio e baixo custo, além de

ser prático para se deslocar, o que facilita o tráfego no trânsito caótico de muitas cidades, podendo ser utilizada também como instrumentos de trabalho (COSTA; MANGUEIRA, 2014).

O crescimento alarmante da frota de veículos, com destaque para o número de motocicletas comparado ao de automóveis, é considerado como um sério problema que contribui para o aumento da mortalidade por acidentes de trânsito. Porém, existem outros pontos que necessitam ser considerados em relação a essa problemática, como a proporção da população que saiu da faixa da pobreza, mudança do estilo de vida, as características individuais dos condutores, as condições locais de tráfego, comportamento de risco na população geral e educação para o trânsito (JESUS et al., 2017; KANCHAN et al., 2012).

Nas diferentes cidades brasileiras, os envolvidos nos acidentes de trânsito são, em quantidade considerável, adultos jovens e menores de idade, com predominância do sexo masculino. Trata-se de uma faixa etária produtiva, causando grandes impactos econômicos e sociais (COSTA; MANGUEIRA, 2014). Assim como identificado neste estudo, a OMS aponta que os acidentes de trânsito são a principal causa de morte mundial entre jovens de 15-29 anos (MANGUEIRA, 2014; WHO, 2013; WHO, 2015; WHO, 2017).

Em relação ao sexo das vítimas que foram a óbito por acidentes de trânsito, há também uma prevalência do sexo masculino (ASCARI et al., 2013; KANCHAN et al., 2012; MARÍN-LEÓN et al., 2012; PAIXÃO et al., 2015; WHO, 2013), como foi evidenciado no estudo em questão. Cerca de 72% dos casos de atendimentos realizados às vítimas de acidentes automobilísticos em um pronto-socorro no meio-oeste catarinense foram relacionados a esse sexo (ASCARI et al., 2013). Em consonância a isso, observou-se que, no Piauí, as vítimas de trauma por acidentes de moto atendidas em um serviço público de emergência eram predominantemente do sexo masculino, correspondendo a 85,8% (SANTOS et al., 2008).

Em relação às faixas etárias das vítimas de acidentes de trânsito, percebeu-se que as de 20-29 e 30-39 anos apresentam maior frequência, porém o grupo etário de maior evidência em números absolutos foi o de 20 a 24 anos (JESUS et al., 2017). Similarmente, em Marília, São Paulo, a faixa etária mais afetada foi a dos jovens de 20 a 29 anos, seguida pelas idades de 30 a 39 anos. Embora o número de acidentes tenha sido mais prevalente entre jovens, o maior número de óbitos ocorreu na faixa etária de 50 a 59 anos (BIFFE et al., 2012), diferentemente da realidade encontrada em Belo Horizonte, Minas Gerais, na qual mais da metade das vítimas que foram a óbito por acidentes de trânsito eram adultos jovens (PAIXÃO et al., 2015).

Acredita-se que o sentimento de liberdade ao qual os jovens estão expostos na atualidade pode provocar uma carência de experimentar/testar

novos limites, o que, por vezes, culmina na associação de álcool e direção, excesso de velocidade e manobras perigosas, que causam expressivo número de jovens envolvidos em acidentes de trânsito (ASCARI et al., 2013).

Como consequência dos acidentes, a morte prematura de uma população economicamente ativa, importante força de trabalho e provedora de suas famílias é considerada como uma perda irreparável para a sociedade. Mostra ainda que o cenário de violência no trânsito necessita de ações intersetoriais integradas e mantidas, promovendo a realização de intervenções preventivas e protetivas (PAIXÃO et al., 2015).

Em meio à discussão aqui construída, observam-se informações voltadas a uma tendência crescente dos acidentes de trânsito e do número de óbitos como consequência de tal agravo. Porém, existem contrapontos, como é o caso da tendência decrescente por acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, a partir de 1997 (MARÍN-LEÓN et al., 2012).

Não obstante, é importante destacar a análise de um estudo voltado aos acidentes de transporte terrestre, que descreveu sua carga global no Brasil e Unidades Federadas (UF), entre 1990 e 2015, o qual aponta que houve uma redução da taxa de mortalidade do grupo "acidentes de transporte", na ordem de 30,6%, sendo que, para o subgrupo "acidentes de transporte terrestre", a diminuição foi de 32,8%. A taxa de mortalidade apresentou redução em 26 das 27 UF do Brasil, com variação de 2,5 (Tocantins) a 52,3% (Distrito Federal). A única exceção foi o estado do Piauí, que apresentou um crescimento de 9,7%, de 33,1 para 36,3 por 100 mil habitantes (LADEIRA et al., 2017).

Entre as capitais do Nordeste, Teresina se destaca por ter as taxas totais de mortes por acidentes de trânsito como as mais elevadas para ambos os sexos; enfatiza-se que a mortalidade masculina (151,34 óbitos para cada 100 mil homens) foi quase seis vezes maior que a feminina (25,83 óbitos para cada 100 mil mulheres). A capital em questão também apresenta a taxa de mortalidade mais elevada de motociclistas, para ambos os sexos, pedestres mulheres e total de vítimas para homens e mulheres (BERTHO et al., 2016).

Contextualizando com os resultados encontrados em Picos, Piauí, observa-se que em muitos pontos há uma similaridade quanto à mortalidade por sexo, a faixa etária e com uma tendência crescente em alguns períodos no tempo. Entretanto, é possível identificar que a tendência de mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil vem decrescendo e o Estado do Piauí está na contramão dessa realidade.

Como foi visto, o Piauí apresenta indicadores desfavoráveis acerca dos acidentes de trânsito e a mortalidade ocasionada por eles. E, quando o coeficiente de mortalidade é comparado entre

Picos e Piauí, no ano de 2015, verifica-se que o coeficiente do município supera o do estado.

Em vista dos dados apresentados, faz-se necessário o uso e/ou formulação de políticas públicas e do trabalho intersetorial, como a realização de pesquisas, intervenções pontuais e assertivas, campanhas educativas e de sensibilização, fiscalização eficiente, dentre outras ações, com o intuito de prevenir acidentes, em diversas esferas (JESUS et al., 2017).

CONCLUSÃO

A tendência de mortalidade por acidentes de trânsito em Picos-PI no período analisado foi crescente, e, quando estratificada por sexo, encontrou-se uma tendência crescente para o gênero masculino e estável para o feminino. Quanto à faixa etária, observou-se uma tendência crescente entre 20-29 anos, 40-49 anos e 50-59 anos, as demais faixas etárias encontraram-se estáveis.

Observa-se que os resultados desta pesquisa apresentam indicativos de uma tendência crescente de acidentes de trânsito entre os homens e pessoas economicamente ativas no município de Picos. Nesse contexto, estudos podem trazer impactos e repercussões positivas para a saúde pública, sendo importante reconhecer que ainda há carência de evidências científicas atuais que auxiliem na construção de políticas públicas que visem à superação desse problema tão complexo.

REFERÊNCIAS

- Ascari, R.A.; Chapieski, C.M.; Silva, O.M.; et al. Perfil epidemiológico de vítimas de acidente de trânsito. *Revista de Enfermagem de UFSM, Santa Maria*, v 3, n 1, p 112-21, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/reufsm/about/displayMembership/626>>. Acesso em: 18 jan. 2018.
- Bertho, A.C.S.; Veiga, A.C.; Aidar, T.; et al. Mortes por acidentes de trânsito nas capitais do Nordeste e do Sudeste: diferenças regionais. In: VII Congresso de la Asociación Latino Americana de Población e XX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 2016, Foz do Iguaçu. Anais... Foz do Iguaçu, 2016.
- Biffe, C.R.F.; Harada, A.; Bacco, A.B.; et al. Perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito em Marília, São Paulo, 2012. *Epidemiologia e Serviços de Saúde, Brasília*, v 26, n 2, p 389-98, 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-96222017000200389&lng=en>. Acesso em: 18 dez. 2017.
- Brasil. Ministério da Saúde. Síntese de evidências para políticas de saúde reduzindo a morbimortalidade por acidentes de trânsito em Sobral, Ceará. Brasília (DF): Ministério da Saúde, 2017.

- Costa, M.J.C.; Mangueira, J.O. Perfil epidemiológico de ocorrências no Trânsito no Brasil - revisão integrativa. *Sanare, Sobral*, v 13, n 2, p 110-16, 2014. Disponível em: <<https://sanare.emnuvens.com.br/sanare/article/view/582>>. Acesso em: 28 jan. 2018.
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea: relatório de pesquisa. Brasília (DF): IPEA, 2015.
- Jesus, V.F.; Siqueira, L.G.; Ferreira, A.S.S.; et al. Causas associadas aos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas: revisão integrativa. *Revista de Enfermagem do Centro-Oeste Mineiro*, v 7, p 1-8, 2017. Disponível em: <<http://www.seer.ufsj.edu.br/index.php/recom/article/view/1514/1733>>. Acesso em: 30 jan. 2018.
- Jorge, M.H.P.M.; Latorre, M.R.D. O Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. *Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro*, v 10, suppl 1, p S19-S44, 1994. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X1994000500003&lng=en. Acesso em: 17 dez. 2017.
- Kanchan, T.; Kulkarni, V.; Bakkannavar, S.M.; et al. Analysis of fatal road traffic accidents in a coastal township of South India. *Journal of Forensic and Legal Medicine*, v 19, n 8, p 448-51, 2012. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1752928X1200056X>>. Acesso em: 17 jan. 2018.
- Ladeira, R.M.; Malta, D.C.; Morais-Neto, O.L.; et al. Acidentes de transporte terrestre: estudo Carga Global de Doenças, Brasil e unidades federadas, 1990 e 2015. *Revista Brasileira de Epidemiologia, São Paulo*, v 20, suppl 1, p 157-70, 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2017000500157&lng=en. Acesso em: 17 dez. 2017.
- Malta, D.C.; Duarte, E.C.; Almeida, M.F.; et al. Lista de causas de mortes evitáveis por intervenções do Sistema Único de Saúde do Brasil. *Epidemiologia e Serviços de Saúde, Brasília*, v 16, n 4, p 233-44, 2007. Disponível em: <http://scielo.iec.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742007000400002&lng=pt>. Acesso em: 17 dez. 2017.
- Marín-León, L.; Belon, A.P.; Barros, M.B.A.; et al. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. *Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro*, v 28, n 1, p 39-51, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2012000100005&lng=en>. Acesso em: 18 dez. 2017.
- Martins, E.T.; Boing, A.F.; Peres, M.A. Mortalidade por acidentes de motocicleta no Brasil: análise de tendência temporal, 1996-2009. *Revista de Saúde Pública, São Paulo*, v 47, n 5, p 931-41, 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102013005000931&lng=en>. Acesso em: 18 dez. 2017.
- Morais-Neto, O.L.; Montenegro, M.M.S.; Monteiro, R.A.; et al. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. *Ciência & Saúde Coletiva, Rio de Janeiro*, v 17, n 9, p 2223-36, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000900002&lng=en>. Acesso em: 18 dez. 2017.
- Paixão, L.M.M.M.; Gontijo, E.D.; Mingoti, S.A.; et al. Óbitos no trânsito urbano: qualificação da informação e caracterização de grupos vulneráveis. *Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro*, v 31, suppl 1, p 92-106, 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2015001300092&lng=en>. Acesso em: 18 dez. 2017.
- Santos, A. M. R.; Moura, M.E.B.; Nunes, B.M.V.T.; et al. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. *Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro*, v 24, n 8, p 1927-38, 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2008000800021&lng=en>. Acesso em: 18 dez. 2017.
- World Health Organization (WHO). Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Luxembourg: WHO, 2013.
- World Health Organization (OMS). Reporting on road safety: a guide for journalists. Geneva: WHO, 2015.
- World Health Organization (WHO). Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 74ª Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, 2 set. 2020. Nova York: ONU, 2020. Disponível em: <http://www.who.int/roadsafety/en/>. Acesso em: 18 dez. 2017.