

Análise dos acidentes de trânsito ocorridos em uma capital do Nordeste Brasileiro em 2006

Analysis of traffic accidents which took place in a capital of northeast Brazil in 2006

Francisco José de Paula Júnior¹, Emerson Luiz Lima Araújo²

1. Autarquia Municipal de Trânsito, Serviço Público e Cidadania de Fortaleza, Ceará. 2. Fundação de Saúde Parreiras Horta (Lacen – SE)

Resumo

Introdução: Este trabalho teve como objetivo descrever os acidentes de trânsito ocorridos na cidade de Fortaleza, capital do Ceará, no ano de 2006. Foi realizado um estudo descritivo, transversal, a partir de dados do Sistema de Informação de Acidentes de Trânsito de Fortaleza, que agrega todas as informações pertinentes aos acidentes de trânsito ocorridos na capital cearense, além de informações do Sistema de Informações Hospitalares. Esses dados foram analisados utilizando o software EPI INFO®. Em 2006, foram registrados 23.443 acidentes de trânsito. Desses, houve uma proporção de 2:1, entre homens e mulheres e os óbitos ocorreram principalmente na faixa etária de 30 a 59 anos, liderados por pedestres 141 (41,34%) e motociclistas com 76 (22,28%). Entre os tipos de acidentes 14.267 (60,85%) registraram-se colisões, tendo o mês de dezembro e o intervalo de 18 às 20 horas apresentado o maior número de registros. Em relação aos ferimentos, os motociclistas foram os mais lesionados, atingindo 5.634 (40,57%) pessoas. Parte significativa dos acidentes e óbitos envolveu adolescentes e adultos jovens, resultando em 341 (0,71%) vítimas que evoluíram para óbito. É fundamental estimular políticas públicas para melhoria nas condições de trânsito e um maior investimento para os sistemas que coletam informações sobre os acidentes.

Descritores: Acidentes de Trânsito. Causas Externas. Políticas Públicas.

Abstract

Introduction: This paper aims at identifying and describing the traffic accidents that took place in the city of Fortaleza, the capital of the State of Ceará, in 2006. A descriptive study through secondary data was collected in the Fortaleza's Traffic Accident Information System, which aggregates all relevant information to traffic accidents which have taken place in Fortaleza, plus data from the Hospital Information System, with tabulations and frequencies being performed by using EPI INFO®. In 2006, there were 23,443 traffic accidents; among these, there was a ratio of 2:1 involving men and women, and deaths occurred mainly in the age group from 30 to 59 years, led by pedestrian 141 (41.34%), followed by motorcyclists with 76 (22.28%). Among the types of accidents 14,267 (60.85%) were collisions, and the month of December and the interval between 6 pm to 8 pm presented the largest number of accidents recorded. As to injuries, motorcyclists are the most injured, reaching 5,634 (40.57%). A significant part of the accidents and deaths involved teenagers and young adults, resulting in 341 (0.71%) victims. Obviously, there is a great need for public policies to improve traffic conditions in Fortaleza and for major investments in the collection of information on accidents.

Descriptors: Accidents, Traffic. External Causes. Public Policies.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito representam um grande problema de saúde pública no mundo, por sua magnitude e transcendência, proporcionando grande impacto na morbimortalidade da população, elevando os custos econômicos e sociais e, principalmente, com os serviços de saúde no Brasil e no Mundo¹.

Os transtornos causados por acidentes o colocam entre as causas externas de maior incidência, com elevado número absoluto de internações, altos gastos hospitalares, despesas materiais, inclusive previdenciárias, tendo como ponto principal o sofrimento para as vítimas e seus familiares².

Estudos apontam que o número de pessoas que vão a óbitos cresce bruscamente, uma vez que cerca de 33 mil pessoas são mortas e 400 mil são feridas, apresentam sequelas ou tornam-se inválidas em decorrência dos acidentes de trânsito².

Os índices de vítimas fatais, no Brasil, são bem superiores aos dos países desenvolvidos, o que contribui para aumentar as causas de mortes prematuras da população economicamente ativa, com impacto na economia devido à perda de possível mão de obra qualificada².

Correspondência: Francisco José de Paula Júnior. QMSW, 05 – lote 02, ap. 220 Bloco “B”. Sudoeste. Brasília – DF. CEP: 70.680-500.
E-mail: juniorbiologia@yahoo.com.br

Conflito de interesse: Não há conflitos de interesse.

Recebido em 15 Nov 2012, Revisado em 22 Fev 2013, Aceito em 22 Jun 2013.

No Brasil, as causas externas representam em torno de 25% das mortes violentas e respondem por 20% das internações por lesões, ocupando, em 2000, o segundo lugar dentro os óbitos no conjunto de todas as causas³.

Pedestres, ciclistas e motociclistas são os grupos que apresentam maiores riscos, pela maior vulnerabilidade e exposição direta ao impacto com veículos ou com objetos fixos o que contribui para politraumatismos de maior gravidade⁴.

O impacto econômico gerado por acidentes em 2006 mostrou que o Brasil gastou aproximadamente 24,6 bilhões de reais com os desastres de trânsito e que morreram mais de 35 mil brasileiros⁵.

No Estado do Ceará, na última década, conforme dados do Instituto Médico Legal (IML), cerca de 12 mil pessoas morreram em acidentes de trânsito. Isso corresponde a, aproximadamente, três mortes por dia, durante esse período. Entre os anos 2004 e 2005 foi registrado um aumento de 21% no número de mortes no trânsito, tendo como principais ocorrências as colisões de veículos de quatro rodas, motos e atropelamentos⁶.

A cidade de Fortaleza, capital do Ceará é a quinta maior do Brasil; ela apresenta, dentro do Estado, a maior parcela de acidentes, o que corresponde a uma elevação no índice de mortalidade de trânsito, que passou de 15,0 para 18,1 por 100.000 habitantes, entre os anos de 2005 e 2007^{1,16}.

Diante de todo esse cenário, o presente estudo objetiva identificar e descrever as características dos acidentes de trânsito ocorridos na quinta maior capital do Brasil em 2006, para subsidiar políticas públicas que possam reduzir os óbitos e a gravidade dos acidentes.

MÉTODO

Foi realizado um estudo descritivo e quantitativo a partir de dados secundários fornecidos pela Autarquia Municipal de Trânsito de Fortaleza (AMC). Esses dados foram coletados a partir das ocorrências de trânsito do ano de 2006, que foram notificadas e consolidadas no Sistema de Informação de Acidentes de Trânsito do Município de Fortaleza (SIAT-FOR), por meio de Boletins de Ocorrência (BO) preenchidos por um Agente de Fiscalização e Operação de Trânsito. Este BO contempla os dados da caracterização geral do acidente como horário, dia, local, pessoas envolvidas no acidente, informações sobre as vias, assim como a possibilidade de confeccionar um croqui para conferência posterior e decisão por parte das autoridades, sobre quem ou o que causou o sinistro.

O SIAT-FOR foi desenvolvido com a finalidade de coligar informações de acidentes de trânsito oriundas dos seguintes órgãos: Divisão de Operação/Fiscalização - DIOFI/AMC/PMF, Controle de Tráfego em Área de Fortaleza – CTAFOR/AMC/PMF (Circuito Fechado de Televisão - CFTV), Juizado Especial Móvel (Poder Judiciário), Centro Integrado

de Operações de Segurança - CIOPS (Polícia Militar), Grupo de Salvamento de Urgência – GSU (Corpo de Bombeiros), Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN-CE, Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) - Fortaleza, Instituto de Criminalística - IC, Instituto Dr. José Frota – IJF e Instituto Médico Legal – IML.

Como definição de acidente de trânsito, adotou-se a do Departamento Nacional de Trânsito, que define acidente de trânsito como um evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículos. Foram incluídos todos os eventos notificados no período compreendido entre janeiro e dezembro de 2006 e, para isso, foram adotadas as seguintes definições¹⁷:

- Atropelamento: acidente em que um veículo em movimento, colhe uma pessoa ou animal, na pista ou na calçada;
- Colisão: é o impacto de dois ou mais veículos em movimento no mesmo sentido ou em sentidos opostos, na mesma faixa da pista, frente a frente ou pela traseira. Classifica-se em frontal (colisão entre dois veículos em movimento em sentidos opostos); traseira (idem, para o mesmo sentido) e engavetamento (colisão entre três ou mais veículos, podendo ser frontal ou de traseira);
- Abalroamento: ocorre quando um veículo em movimento é colhido lateral ou transversalmente por outro veículo, também em movimento;
- Choque: é o impacto de um veículo contra qualquer obstáculo fixo (poste, muro, árvore ou outro veículo estacionado);
- Capotamento: ocorre quando o veículo em movimento gira em qualquer sentido, ficando com as rodas para cima, mesmo que momentaneamente, ocupando depois a posição lateral ou de tombamento;
- Tombamento: ocorre quando um veículo em movimento tomba lateral ou frontalmente e permanece imobilizado nessa posição;
- Queda: acidente em que há impacto em razão da queda livre do veículo, ou de pessoas ou cargas por ele transportadas;
- Outros: qualquer acidente que não se enquadra nas definições acima, como incêndio, raio, explosão etc.

Na consolidação dos acidentes por intervalo de horário foi atribuída uma escala de ordem para melhor visualizar o intervalo com maior número de acidentes.

Todos os dados coletados foram tabulados no software EPI INFO®, tendo como base as seguintes variáveis: sexo, faixa etária, natureza e evolução do acidente, dia, mês e período do dia, categoria das vítimas e gravidade das lesões, para as quais foram utilizadas as frequências absolutas e relativas.

Trata-se de um estudo com dados administrativos, obtidos das bases de dados de domínio público e divulgados pela

prefeitura de Fortaleza que foram utilizados exclusivamente para os objetivos deste estudo, e as informações, elaboradas e apresentadas de forma coletiva, de tal maneira que nenhum dos resultados referiu um indivíduo nominal, tampouco implicou quaisquer prejuízos para as pessoas ou instituições envolvidas. Este trabalho foi autorizado pela AMC.

RESULTADOS

Em 2006 ocorreram 23.443 acidentes, com 47.416 vítimas, sendo 314 (0,8%) vítimas fatais.

Analisando a natureza dos acidentes, o número de colisões com 4.267 (60,85%) acidentes e atropelamentos com 2.689 (11,47%), destacaram-se como os de maiores proporções. O mesmo fato foi observado quando esses acontecimentos resultavam em vítimas fatais, com 145 (44,6%) e 131 (40,3%) óbitos respectivamente (tabela 1).

Os homens se envolveram mais em acidentes resultando em 26.269 (55,4%) registros. Porém, quanto à gravidade desses acidentes, observou-se o mesmo sexo com maior número de vítimas fatais, gerando uma proporção de aproximadamente 5:1 óbitos no sexo masculino, quando comparado às mulheres (tabela 2).

Com relação à idade, a maior ocorrência de acidentes foi na faixa etária de 30 a 59 anos, seguida da faixa etária de 18 a 29 anos, com 11.428 (24,1%) e 7.374 (15,6%), respectivamente. Os dados apresentados na tabela 3 evidenciam que, entre as vítimas fatais, 28 (8,21%) foram menores de 18 anos, 255 (74,78%) na faixa etária de 19 a 59 anos e 33.189 (70%) não sofreram nenhuma lesão. Outros 26.705 (56%) foram vítimas ilesas que não apresentaram informações referentes à idade (tabela 3).

Entre os tipos de vítimas fatais, os pedestres se destacam com 141 (41,34%) óbitos, seguidos por motociclistas e ciclistas

Tabela 1 - Tipo e evolução dos acidentes de trânsito ocorridos em Fortaleza, no ano de 2006

Natureza do Acidente	Fatais (%)	Feridos (%)	Ilesas (%)	Total (%)
Colisão	145 (44,62)	5395 (46,54)	8727 (75,72)	60,86
Choque c/ Obstáculo Fixo	16 (4,92)	584 (5,04)	314 (2,72)	3,9
Abalroamento Lateral	07 (2,15)	853 (7,36)	1620 (14,06)	10,58
Abalroamento Transversal	06 (1,85)	526 (4,54)	607 (5,27)	4,86
Abalroamento Lateral Sentido Oposto	0	09 (0,08)	07 (0,06)	0,07
Atropelamento	131 (40,31)	2557 (22,06)	01 (0,01)	11,47
Atropelamento de Animal	0	31 (0,27)	02 (0,02)	0,14
Capotamento	02 (0,62)	88 (0,76)	25 (0,22)	0,49
Engavetamento	01 (0,31)	19 (0,16)	159 (1,38)	0,76
Queda	05 (1,54)	1209 (10,43)	06 (0,05)	5,2
Tombamento	0 (0,00)	09 (0,08)	10 (0,09)	0,08
Outros	04 (1,23)	41 (0,35)	29 (0,25)	0,32
Não Informado	08 (2,46)	272 (2,35)	18 (0,16)	1,27
Total	325	11.593	11.525	100

Tabela 2 - Sexo das vítimas de envolvidas nos acidentes e gravidade da lesão, Fortaleza, 2006.

Sexo	Fatais (%)	Feridos (%)	Ilesas (%)	Total (%)
Masculino	283 (82,99)	9507 (68,46)	16479 (49,65)	26269 (55,40)
Feminino	58 (17,01)	2375 (17,10)	4855 (14,63)	7288 (15,37)
Não Informado	0	2004 (14,43)	11855 (35,72)	13859 (29,23)
Total	341	13.886	33.189	47.416

Tabela 3 – Faixa etária das vítimas de acidentes e gravidade da lesão, Fortaleza, 2006

Faixa Etária	Fatais (%)	Feridas (%)	Ilesas (%)	Total (%)
0 a 09	10 (2,93)	271 (1,95)	17 (0,05)	0,63
10 a 12	02 (0,59)	112 (0,81)	04 (0,01)	0,25
13 a 17	16 (4,69)	340 (2,45)	10 (0,03)	0,77
18 a 29	84 (24,63)	3667 (26,41)	3623 (10,92)	15,55
30 a 59	171 (50,15)	3921 (28,24)	7336 (22,10)	24,1
60 ou mais	44 (12,90)	369 (2,65)	714 (2,15)	2,38
Não informado	14 (4,11)	5206 (37,49)	21485 (64,74)	56,32
Total	341	13.886	33.189	100

com 76 (22,28%) e 58 (17,0%), óbitos respectivamente. Quando analisamos o percentual de vítimas com lesões, o quadro se inverte, sendo 5.634 (40,57%) motociclistas, seguidos pelos pedestres e ciclistas, com 2723 (19,60%) e 1884 (13,56%), respectivamente (tabela 4).

Em relação aos diferentes turnos do dia, verificou-se que as colisões apresentam um discreto predomínio diurno de 59,9%. A situação se inverte para os capotamentos e choques com objetos fixos, com aproximadamente 60% de predominância noturna em ambos os casos. Quanto aos atropelamentos, não são percebidas diferenças entre os períodos (figura 1).

O ano de 2006 apresentou uma média mensal de 27 (1,38%) acidentes com vítimas fatais, 966 (49,45%) feridos e 960 (49,16%) de ilesos, com 1.954 ocorrências mensais. Destacaram-se os meses de dezembro com 2.106 (8,98%), outubro com 2.052 (8,75%) e setembro com 2.039 (8,70%) do total dos acidentes, como sendo os meses os mais violentos (tabela 5).

Quanto ao horário dos acidentes, houve um predomínio nos intervalos de horários entre 18 e 19 horas com 927 vítimas, de 19 as 20 horas com 770 vítimas, seguido do horário de 17 as 18h, com 766 vítimas (tabela 6).

Tabela 4 – Número de vítimas segundo tipo e gravidade das lesões, Fortaleza 2006.

Categoria	Fatais (%)	Feridas (%)	Ilesas (%)	Total (%)	% Óbitos	% Feridos
Condutor	19 (5,57)	1565 (11,30)	29888 (90,05)	66,37	0,06	4,97
Passageiro	32 (9,38)	1542 (11,10)	16 (0,05)	3,35	2,01	96,98
Pedestre	141 (41,35)	2723 (19,60)	01 (0,00)	6,04	4,92	95,04
Ciclista	58 (17,01)	1884 (13,56)	120 (0,36)	4,35	2,81	91,36
Motociclista	76 (22,29)	5634 (40,57)	1725 (5,20)	15,68	1,02	75,77
Outros	10 (2,93)	357 (2,57)	113 (0,34)	1,01	2,08	74,37
Não informado	05 (1,47)	181 (1,30)	1326 (4,00)	3,20	0,33	11,97
Total	341	13.886	33.189	100,00	0,71	29,28

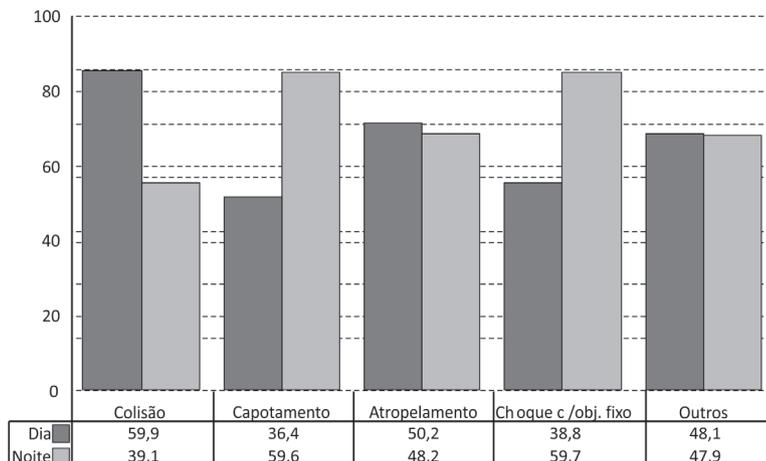
Figura 1: Percentual de Acidentes com vítimas por tipo de acidente e período, Fortaleza 2006.

Tabela 5 – Número de acidentes por mês, segundo a gravidade, Fortaleza 2006

Vítimas	Meses												Estatística			
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	total	Média	DP	CV. Pearson
Fatais	40	24	26	35	20	33	21	31	23	26	18	28	325	27	6,61	24,41
Feridos	989	873	901	1.036	957	1.003	971	924	1.002	975	944	1.018	11.593	966	48,8	5,05
Sem feridos	926	850	944	867	1.025	964	869	989	1.014	1.051	966	1.060	11.525	960	71,8	7,47
Total	1.955	1.747	1.871	1.938	2.002	2.000	1.861	1.944	2.039	2.052	1.928	2.106	23.443	1.953	97,2	4,98

Tabela 6 – Número mensal de acidentes com vítimas, por intervalo horário, Fortaleza 2006.

Horário	Meses												Total	escala
	Jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez		
0h à 1h	33	23	17	27	27	26	24	16	14	23	16	26	272	19º
1h às 2h	21	15	09	19	19	20	23	22	17	18	19	32	234	20º
2h às 3h	21	13	19	20	18	24	15	13	15	21	13	16	208	21º
3h às 4h	23	10	14	25	09	10	17	17	15	11	14	15	180	25º
4h às 5h	16	09	11	24	8	12	17	14	15	19	25	20	190	24º
5h às 6h	16	21	10	18	12	15	09	16	19	19	18	17	190	23º
6h às 7h	20	17	27	25	22	26	26	25	17	33	39	29	306	18º
7h às 8h	35	47	51	38	35	47	31	45	34	53	49	50	515	14º
8h às 9h	29	39	29	37	31	36	34	43	39	35	36	41	429	16º
9h às 10h	34	31	35	39	37	39	53	35	45	36	27	41	452	15º
10h às 11h	46	45	40	48	38	41	43	40	44	39	43	52	519	13º
11h às 12h	42	34	44	55	44	53	50	36	53	54	40	54	559	10º
12h às 13h	71	45	45	46	44	49	35	36	55	37	47	54	564	9º
13h às 14h	49	31	41	40	61	47	46	51	51	39	39	37	532	12º
14h às 15h	45	51	54	53	58	35	46	67	58	54	48	33	602	8º
15h às 16h	51	43	46	62	49	61	48	43	56	48	54	46	607	7º
16h às 17h	53	41	59	48	62	60	59	51	60	62	62	70	687	5º
17h às 18h	73	63	57	65	65	72	78	52	69	48	74	50	766	3º
18h às 19h	85	77	64	85	92	89	77	70	77	80	68	63	927	1º
19h às 20h	67	56	69	75	57	60	60	58	67	70	65	66	770	2º
20h às 21h	58	70	61	62	53	65	55	48	60	48	60	67	707	4º
21h às 22h	59	45	47	69	44	48	51	57	45	52	43	64	624	6º
22h às 23h	42	43	48	46	57	45	39	39	40	40	32	66	537	11º
23h às 24h	40	18	22	32	23	42	37	28	25	29	17	34	347	17º
Não Informado	0	10	08	13	12	14	19	33	35	33	14	03	194	22º
Total	1.029	897	927	1.071	977	1.036	992	955	1.025	1.001	962	1.046	-	-

Entre todos os 11.918 acidentes com vítimas, quando distribuídos por dias da semana, destacaram-se os sábado e os domingos cada um com aproximadamente 2.300 (19,50%) acidentes, sendo os finais de semana responsáveis por quase 40% dos acidentes registrados (tabela 7).

DISCUSSÃO

Esse estudo sobre 23.441 acidentes de trânsito e que ocasionou 47.416 vítimas no ano de 2006, no município de Fortaleza, capital do Estado do Ceará, permitiu-nos caracterizar a população envolvida, mesmo diante de um expressivo número de variáveis sem o registro adequado dos dados.

Houve um predomínio das colisões, assim como o estudo realizado em 2002 na cidade de Uberlândia/MG, que relatou 46% dos acidentes como consequentes de colisões⁸, apontando que mesmo nas cidades menores, é essa a principal causa de acidentes, relacionando, ainda que a proporção do número de acidentes está diretamente proporcional ao tamanho das cidades e ao seu desenvolvimento econômico.

Entre todos os acidentes, a maior parte envolveu o sexo masculino, tendo do total das vítimas 0,8% ido a óbito. Destas fatalidades, a maior proporção também foi do sexo masculino, sendo que, para cada cinco homens mortos decorrentes dos acidentes, apenas uma mulher chegou a óbito no momento do acidente. Trabalhos realizados na cidade de Maringá/PR mostraram, também, que a predominância dos acidentes envolveu os homens, apresentando, em 1992, um percentual de 76,9% e em 1999, 86,5%, para esse sexo. Ainda no mesmo Estado e no ano de 2006, foi registrada uma proporção de 3:1 o número de acidentes entre o sexo masculino e o feminino¹¹.

Provavelmente, se fossem avaliados apenas os condutores dos veículos, esse percentual seria mais significativo para o número de acidentados do sexo masculino. O fato de ser o sexo predominante dentre os envolvidos em acidentes e os que mais evoluíram a óbito é destacado por outros estudos, o que pode ser justificado por associação com a ingestão de bebida alcoólica e outras drogas, maior utilização de veículos e a frágil fiscalização por parte das autoridades de trânsito¹⁷.

Quando analisados os dados apresentados na tabela 3, em que 56% de todas as vítimas não tiveram a informação em relação ao sexo, o mesmo foi encontrado em outros estudos apontando uma limitação na notificação dos acidentes, tanto na falha do preenchimento da Declaração de Óbito, assim como quanto dos BO(s), resultando em um grande percentual de acidentes sem classificação ou de natureza não específica. Com isso, podemos levantar hipóteses de que os achados do presente estudo indicam um possível viés de informação, devido à grande ausência de registros^{10, 11, 14}. Além disso, ainda existe a possível subnotificação de acidentes causados por jovens menores de 18 anos. Esse aspecto é pouco discutido na literatura brasileira específica, por envolver uma questão jurídica, que diz respeito a menores de 18 anos na condução de veículos e tendo seus responsáveis assumido a responsabilidade, ocultando o verdadeiro autor e dificultando a comprovação no ato do acidente, o que pode mascarar a faixa etária real dos condutores dos veículos⁷.

Houve um predomínio de acidentes ocorridos principalmente nos horários entre 18 e 19 horas e nos finais de semana, assim como descrito por Andrade, que em Londrina/PR, constatou um maior número de vítimas nos finais de semana¹⁵ e Scalassara, que, em seu trabalho em Maringá/PR, mostrou que a gravidade dos acidentes é notadamente mais acentuada nos finais de semana, o que não difere com os achados para a cidade de Fortaleza, registrados pela AMC¹⁰, que apontaram também o mês de dezembro como o mais violento no trânsito.

Os registros dos Boletins de Ocorrência, utilizados neste estudo, foram realizados por agentes de trânsito treinados e em regime de plantão de seis horas, pois compete à autarquia municipal de trânsito de Fortaleza atender a todos os registros de acidentes de trânsito, segundo a Lei Municipal nº 8.419 de 31 de março de 2000¹. Importante destacar que algumas variáveis dos BO(s) não foram preenchidas adequadamente. Esse aspecto pode ter ocorrido, possivelmente, por motivo da falta de documentação dos condutores, evasão ou socorro prestado às vítimas antes da chegada dos agentes de trânsito. Dessa forma, percebe-se a necessidade de criação de melhores instrumentos para a coleta de dados, além de um maior

Tabela 7 - Acidentes com vítimas fatais e feridas distribuídas por dia da semana, Fortaleza, 2006.

Dia da Semana	Total (%)	Media Mensal	DP
Domingo	2.330 (19,55)	194,17	28,96
Segunda	1.391 (11,67)	115,92	19,20
Terça	1.296 (10,87)	108,00	22,57
Quarta	1.383 (11,61)	115,25	14,40
Quinta	1.494 (12,54)	124,50	13,15
Sexta	1.700 (14,26)	141,67	23,55
Sábado	2.324 (19,50)	193,67	29,36
TOTAL	11918 (100,00)	993,18	51,66

empenho no ato do preenchimento dessas informações pelos agentes de trânsito.

Para a Organização Pan-americana da Saúde, são necessários maiores investimentos no policiamento ostensivo e fiscalização das leis de trânsito, melhoria e ampliação das equipes de socorro e investimento na melhoria das rodovias, para que se consiga reduzir de forma significativa os acidentes¹⁶.

CONCLUSÃO

Diante da realização deste estudo foi possível descrever as principais características dos acidentes e das vítimas no município de Fortaleza, no ano de 2006. Destacaram-se as colisões, tendo como principal condutor o sexo masculino, o que levou a um número cinco vezes maior de óbitos entre os homens.

A faixa etária de 30 a 59 anos foi responsável por ocasionar mais acidentes, porém dentre os óbitos, mais de 8% foram de jovens menores de 18 anos, e principalmente entre os pedestres. Identificou-se que as colisões ocorreram mais no período diurno, diferentemente dos capotamentos e choques com obstáculos fixos, os quais apresentaram

predomínio no período noturno. De forma estratificada, verificou-se que, entre 18 e 19 horas ocorrem mais acidentes, e principalmente nos finais de semana.

Diante da realidade encontrada, reforçamos a necessidade de políticas mais enérgicas que venham fortalecer a segurança no trânsito, medidas que deverão compreender desde campanhas educativas de grande impacto até uma fiscalização mais eficaz e efetiva. Recomendamos, ainda, a necessidade de mais estudos e avaliações periódicas que possam subsidiar as autoridades diante das decisões a serem tomadas na propositura de novas políticas públicas de segurança no trânsito, que venham a contribuir de forma impactante para a redução da morbimortalidade da população. Entre as limitações deste estudo, destacamos a utilização de dados secundários.

AGRADECIMENTOS

Agradecemos ao Sr. Flávio Patrício, da AMC, por ter autorizado a utilização dos dados para análise apresentada e ao Núcleo de Vigilância Epidemiológica da Secretaria de Saúde do Município de Fortaleza por viabilizar o acesso às informações.

REFERÊNCIAS

1. Prefeitura Municipal de Fortaleza (BR). SIAT-FOR. Sistema de Informações de acidentes de trânsito do município de Fortaleza. Estatística anual – 2005. Fortaleza: Prefeitura de Municipal de Fortaleza; 2006.
2. Maciel WV, Maciel SV, Farias AHC, Silva ETC, Gondim LAM, Oliveira TF. Internações hospitalares por fraturas do crânio e dos ossos da face no nordeste brasileiro. *Rev AMRIGS*. 2009;53(1):28-33.
3. Jorge MHPM, Koizumi MS. Current direct costs of hospital admissions due to external causes: analysis in the State of São Paulo, 2000. *Rev bras epidemiol*. 2004;7(2):228-38.
4. Soares DFP; Barros MBA. Fatores associados ao risco de internação por acidentes de trânsito no Município de Maringá-PR. *Rev bras epidemiol*. 2006;9(2):193-205.
5. Koizumi MS. Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. *Rev Saúde Pública*. 1992;26(5):306-15.
6. Vasconcelos P. Crimes no trânsito. *Diário do Nordeste* [Internet]. 2006 Fev 19 [acesso 2011 Ago 15]: Trânsito: [cerca de 3 p.]. Disponível em: <http://diarionordeste.globo.com/materia.asp?codigo=316694>.
7. Sousa MC, Ferreira DL. A análise dos acidentes de trânsito e sua contribuição para a gestão municipal do trânsito – Uberlândia, 2004 a 2006. In: *Anais da 4ª Semana do servidor e 5ª semana Acadêmica* [Internet]; 2008 [acesso 2012 Fev 1]; Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia; c2008. Disponível em: http://www.geografiaememoria.ig.ufu.br/downloads/Denise_Labrea_Ferreira_A_ANALISE_DOS_ACIDENTES_DE_TRANSITO_E_SUA_CONTRIBUICAO.pdf.
8. Andrade SM, Jorge MHPM. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. *Rev Saúde Pública*. 2000;34(2):318-320.
9. Andrade LM, Lima MA, Silva CHC, Caetano JA. Acidentes de motocicleta: características das vítimas e dos acidentes em hospital de Fortaleza-CE, Brasil. *Rev RENE*. 2009;10(4):52-9.
10. Santos AMR, Batista MM, Teixeira NBMV, Mendes TJB. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. *Cad Saúde Pública*. 2008;24(8):1927-38.
11. Scalassara MB, Souza RKT, Soares DFP. Characteristics of mortality in traffic accidents in an area of Southern Brazil. *Rev Saúde Pública*. 1998;32(2):125-132.
12. Marin L, Queiroz, MS. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad Saúde Pública*. 2000;16(1):7-21.
13. Sauer MTN, Wagner MB. Acidentes de trânsito fatais e sua associação com a taxa de mortalidade infantil e adolescência. *Cad Saúde Pública*. 2003;19(5):1519-1526.
14. Andrade SM; Mello-Jorge MHP. Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. *Rev Saúde Pública*. 2003;35(3):318-320.
15. Leitão FBP. IV – Relato de experiência quanto à prevenção de acidentes de trânsito: um modelo usado pela Organização Panamericana de Saúde. *Rev Saúde Pública*. 1997;31(4):47-50.
16. Waiselfisz JJ. Mapa da Violência 2012: Os novos padrões da violência homicida no Brasil [Internet]. São Paulo: Instituto Sangari; 2011 [acesso 2012 Fev 1]. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_web.pdf
17. Sinal de Trânsito. In: *Dicionário: Glossário de termos técnicos* [Internet]. 2013 [acesso 2013 Mar 10]. Disponível em http://www.sinaldetransito.com.br/entrada_dos_dicionarios.php.

Como citar este artigo / How to cite this article:

Paula Júnior FJ, Araújo EL. Análise dos acidentes de trânsito ocorridos em uma capital do Nordeste Brasileiro em 2006. *J Health Biol Sci*. 2012 Abr-Jun;1(2):66-72.