



ESTUDO DA PREVALÊNCIA DAS OCORRÊNCIAS DE APH POR FAIXA ETÁRIA DE VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO VEÍCULOS AUTOMOTORES NO MUNICÍPIO DE CATALÃO/GO, NA TRECHO DA BR 050 ENTRE OS ANOS DE 2000-2006

VICTORIA VAZ DA COSTA ESTRELA¹, BRUNA CAROLINA GONÇALVES DA SILVA¹, LETÍCIA CRISTINA DOS SANTOS ALVES¹, ROSELMA LUCCHESI^{1,2}, IVÂNIA VERA^{1,2}, RODRIGO LOPES DE FELIPE¹, INAINA LARA FERNANDES¹, PAULO ALEXANDRE DE CASTRO^{2,3}

1. Departamento de Enfermagem, Regional Catalão da Universidade Federal de Goiás
victoria-vc@hotmail.com, brunac_enf@hotmail.com
leticiaenfer19@gmail.com, roselmalucchese@hotmail.com,
ivaniavera@gmail.com, rlfarmaceutico@bol.com.br,
inainalara@hotmail.com
2. Programa de Mestrado Profissional em Gestão Organizacional, Regional Catalão da Universidade Federal de Goiás
ivaniavera@gmail.com, roselmalucchese@hotmail.com,
padecastro@gmail.com
3. Departamento de Física e Programa de Mestrado Profissional em Ensino de Física, Regional Catalão da Universidade Federal de Goiás
padecastro@gmail.com

Recebido em: 28/10/2014 – Aprovado em: 05/11/2014 – Publicado em: 06/11/2014

RESUMO

estudo da prevalência das ocorrências de atendimento pré-hospitalar segundo faixas etárias das vítimas de acidentes de trânsito envolvendo veículos motores terrestres no Município de Catalão/GO. **Material e métodos:** Estudo descritivo exploratório, quantitativo, e retrospectivo com dados secundários oriundos dos formulários preenchidos pela Polícia Rodoviária Federal de Catalão (GO) na BR-050, durante o atendimento às vítimas de acidentes no período 2000 a 2006. Os dados foram coletados entre setembro de 2012 a maio de 2014 e, analisados no SPSS for Windows 18.0. A variável desfecho foi a idade, dicotomizada em maiores de 18 anos e menor que sessenta anos ($\geq 18 \leq 60$) e idade maior ou igual à sessenta anos (≥ 60). **Resultados:** Das 1203 fichas analisadas, a média de idade foi 37,88 anos. Os resultados mais prevalentes com envolvimento dos condutores foram: sexo feminino (96,7%), óbito como resultado da lesão (94,1%), estado civil solteiro (97,0%), mais de 10 horas dirigindo desde o ponto de partida (96,6%), período da madrugada (99,5%), às terças-feiras (96,7%), outros tipos de acidentes, como ultrapassagem, derrapagem, desavença entre condutores, perda de controle de direção (96,1%); por condições externas, como distração, excesso de carga, desequilíbrio da motocicleta, cruzamento (97,0%), em pista molhada (94,3%), com presença de sinalização vertical (95,8%), com veículos tipo ciclomotor (96,2%). **Conclusões:** sexo feminino, estado civil solteiro, óbito como resultado da lesão, excesso de horas ao volante, na madrugada, durante a semana, em pista molhada, ciclomotores e utilitários além de atos imprudentes foram às

características dos condutores maiores de 18 (dezoito) anos e menor que 60 (sessenta) anos.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes de trânsito, Adulto jovem, Condução de veículo, Enfermagem, Idoso, Prevalência.

ABSTRACT

study of the prevalence of cases of pre-hospital care by age of victims of traffic accidents involving motor vehicles in the city of Catalão-Goiás-Brasil. **Material and methods:** exploratory, quantitative and retrospective descriptive study using secondary data from the forms filled by the Federal Highway Police city of Catalão in the BR-050, during attending to victims of accidents in the period 2000 to 2006. Data were collected between September 2012 and May 2014 and analyzed using SPSS for Windows 18.0. The key variable was the age dichotomized at 18 years and less than sixty ($\geq 18 \leq 60$) years old and greater than or equal to sixty (≥ 60) years old. **Results:** Of 1203 records analyzed, the average age was 37.88 years. The most prevalent outcomes involving drivers were female (96.7%) died as a result of injury (94.1%), unmarried (97.0%), more than 10 hours driving from the point of departure (96.6%), during of dawn (99.5%), Tuesdays (96.7%), other types of accidents such as overtaking, skidding, tussle between conductors, loss of steering control (96.1%); by external conditions, such as distraction, excessive load, imbalance motorcycle, crossing (97.0%), in the wet (94.3%), with presence of vertical signage (95.8%), with vehicle type moped (96.2%). **Conclusions:** female, unmarried, died as a result of injury, excessive hours behind the wheel, at dawn, during the week, in wet, mopeds and utilities track beyond reckless acts were the characteristics of the major drivers of eighteen (18) years old and less than sixty (60) years old.

KEYWORDS: Traffic accidents, Young adult, Driving a vehicle, Nursing, Aged, Prevalence.

INTRODUÇÃO

A origem do fenômeno trânsito perde-se no tempo, levando-se em consideração que toda a atividade humana está relacionada ao deslocamento de um local para outro (FRANZ & SEBERINO; 2012). Nesta perspectiva, o avanço quanto aos meios de transportes ocorreu com a invenção da roda, que possibilitou o aperfeiçoamento de novos veículos criados para atender as necessidades de locomoção e transporte do homem (HONORATO 2004).

Foi somente com a Revolução Industrial (1760-1830) que se deu o desenvolvimento do motor a combustão e conseqüentemente inventou-se o automóvel (FRANZ & SEBERINO 2012). No Brasil, a criação automobilística nacional, a partir do governo de Juscelino Kubitschek, o automóvel antes exclusivo às pessoas com alto poder aquisitivo, tornou-se objeto de consumo de outras classes, sobretudo a classe média. Com o progresso e desenvolvimento em nível social multiplicaram-se as estradas, as avenidas e estacionamentos para acomodar um número cada vez maior de veículos (FRANZ & SEBERINO 2012).

A evolução do trânsito no Brasil até os dias atuais tem causado um aumento significativo dos problemas de circulação, devido ao acúmulo de pessoas em grandes centros. Hoje congestionamentos são comuns em muitas cidades do país, por isso exige que os órgãos competentes tenham uma observação atenta às mudanças para inovar as leis e adequá-las à realidade (FRANZ & SEBERINO 2012).

Em meio a este aumento progressivo da frota de veículos, estudo comprovou que nas últimas duas décadas do século XXI, os acidentes de trânsito no Brasil, ocuparam posição

de destaque nas causas de morte (PEREIRA & LIMA, 2006). Isso assinala o acidente de trânsito como um grave problema de saúde pública, com altos custos sociais e econômicos. Fator agravante, considerando-se que são os adultos jovens, classe economicamente ativa no país, os maiores envolvidos (VIEIRA et al., 2011; REZENDE NETA, 2012).

Os acidentes de trânsito estão relacionados a uma cadeia de causalidade. O primeiro passo é conhecer a descrição de como ele sobrevém. Quanto maior o número de informações colhidas sistematicamente, melhores serão as medidas passíveis de se garantir o comportamento adequado dos indivíduos no trânsito, como dados sobre a extensão, características e consequências desse problema, bem como a influência desse na vida das vítimas (MASCARENHAS & PEDROSA, 2008; REZENDE NETA, 2012).

O Relatório Mundial sobre a segurança rodoviária 2013 apresenta informações sobre a segurança rodoviária, representando quase 99% da população do mundo, indicando que em todo o mundo o número total de mortes de trânsito continua muito alto, cerca de 1,24 milhões por ano. Apenas 28 países, representando 7% da população mundial, apresentam leis de segurança viária sobre os seguintes fatores de risco: beber e dirigir, excesso de velocidade, e não usar capacetes para motociclistas, cintos de segurança e sistemas de retenção (WORLD HEALTH ORGANIZATION, 2013).

No município brasileiro de Catalão GO, campo de estudo para esta pesquisa, sua população e frota de veículos cresceu em ritmo acelerado. No ano 2000 havia 64.347 habitantes, com uma frota de automóveis de 20.142. Em 2011 a população era de 86.647 habitantes com uma frota de automóveis de 54.522, configurando um crescimento de 34.380 automóveis, o que representa um aumento de 170,68% (IBGE, 2010; CATALÃO, 2011).

Tendo em vista a relevância dos efeitos gerados pelos acidentes de trânsito, conhecer os fatores epidemiológicos, socioeconômicos e demográficos permite a compreensão do fenômeno e a identificação de áreas prioritárias de intervenção. Favorecerá ainda subsídios para ações de planejamento, prevenção e controle das causas externas de morbidade e mortalidade, com vistas à promoção de melhoria viária (OLIVEIRA et al., 2008).

Neste sentido, este trabalho tem por objetivo, descrever a prevalência das ocorrências de atendimento pré-hospitalar segundo faixas etárias das vítimas de acidentes de trânsito envolvendo veículos motores terrestres no Município de Catalão/GO.

MATERIAL E MÉTODOS

Estudo descritivo, exploratório, quantitativo e retrospectivo. Os dados analisados são secundários, oriundos dos formulários preenchidos pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Catalão (GO) na BR-050, do percurso entre o Km 120 aos 314, da cidade de Domiciniano Ribeiro/GO à divisa Goiás/Minas Gerais.

O local de estudo é a cidade de Catalão (GO), localizado no Sudeste goiano. O município apresenta área total de 3.821.463 km², densidade demográfica de habitantes 22,67/m² (IBGE, 2010).

Consideraram-se os Boletins de Ocorrência (BO) preenchidos pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), preenchidos no período de 01 de janeiro de 2000 a 31 de dezembro de 2006. Excluíram-se aqueles com informações incompletas para o estudo.

O instrumento de coleta de dados desta pesquisa foi constituído a partir das informações contidas nos formulários específicos, preenchidos pela PRF de Catalão (GO). Estes formulários são preenchidos manualmente durante o atendimento às ocorrências e armazenados na sede da PRF, até 2005. A partir deste ano, foi digitalizado e encontra-se no Banco de dados da própria PRF.

A coleta de dados ocorreu entre setembro de 2012 a maio de 2014, na sede da própria PRF de Catalão, GO. Por meio da coleta manual, houve extração das informações de interesse desta pesquisa. Os pesquisadores de campo foram os acadêmicos do Curso de Graduação em Enfermagem da Universidade Federal de Goiás, Regional Catalão, aprovados na Disciplina de Atendimento Pré Hospitalar (APH) (DE PAULA et al., 2013). Os instrumentos preenchidos eram conferidos e posteriormente digitados.

Posteriormente realizou-se limpeza do Banco de Dados e checagem das inconsistências. A análise dos dados foi realizada no software *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) versão 22.0. Obtiveram-se medidas de frequência absoluta e relativa, média e desvio padrão.

A variável desfecho foi a idade, dicotomizada em maiores de 18 anos e menor que sessenta anos ($\geq 18 \leq 60$) e, idade maior ou igual a sessenta anos (≥ 60). As variáveis preditoras foram as demais contidas no formulário de extração de dados, a saber: como tipo de lesão [ileso, lesão leve, lesão grave e óbito], estado civil do condutor [casado, solteiro, viúvo e outros], tempo em horas dirigidas; período que ocorreu o acidente [madrugada, manhã, tarde, crepúsculo, noite], dia da semana [domingo, segunda-feira, terça-feira, quarta-feira, quinta-feira, sexta-feira e sábado], tipo de acidente [colisão, capotamento/tombamento, saída de pista], causa do acidente [imprudência, adormecer ao volante, condições externas, falha mecânica], condição da via [seca, molhada, oleosa, enlameada, danificada e em obras], sinalização [horizontal, vertical, semáforo, lombada eletrônica/física, sem sinalização e outros], condição do tempo [bom/sol, chuva, neblina, nublado e outros], veículo principal [automóvel, motocicleta, caminhão, bicicleta, ônibus, ciclomotor e outros].

O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Goiás (COEP/UFG) protocolo 131/2012 e, segue recomendações do Conselho Nacional de Saúde (CNS) para realização de pesquisas que envolvem seres humanos, conforme Resolução 466/2012 (BRASIL, 2012).

RESULTADOS

Os resultados obtidos nesta pesquisa estão descritos na Tabela 1, com valores totais e percentuais encontrados.

TABELA 1 Características dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito na BR 050, quanto a faixa etária. Catalão, Goiás, Brasil, Jan 2000- Dez 2006.

Sexo do condutor	n(%)	Idade	
		$\geq 18 \leq 60$ n*(%)	≥ 60 anos n*(%)
Feminino	61(5,1)	59(96,7)	2(3,3)
Masculino	1142(94,9)	1058(92,6)	22(1,9)
Tipo de lesão da Vítima 2 (Passageiro ou Pedestre)			
Ileso	47(3,9)	43(91,5)	1(6,4)
Leve	74(6,2)	69(93,2)	5(6,8)
Grave	37(3,1)	34(91,2)	2(5,4)
Óbito	17(1,4)	16(94,1)	1(5,9)

Não informado/não havia	1027(85,5)	954(93,0)	53(5,2)
Estado civil do condutor			
Casado	726(60,3)	667(91,9)	49(6,7)
Solteiro	300(24,9)	291(97,0)	4(1,3)
Outros	170(14,8)	159(93,5)	11(6,5)
Horas dirigidas			
Até 15min	185(15,4)	170(91,9)	14(7,6)
16min à 01h	249(20,7)	230(92,4)	13(5,2)
01:01h à 03h	301(25,1)	277(92,0)	15(5,0)
03:01h à 06h	287(23,9)	271(95,1)	11(3,8)
06:01h à 10h	100(8,3)	89(8,0)	9(14,1)
Mais de 10h	58(4,8)	56(96,6)	2(3,4)
Não informado	23(1,9)	22(95,7)	1(2,3)
Período			
Madrugada	189(15,7)	188(99,5)	0(0,0)
Manhã	266(22,1)	247(92,9)	16(6,0)
Tarde	342(28,4)	300(87,7)	32(9,4)
Crepúsculo	82(6,8)	75(91,5)	6(7,3)
Noite	318(26,4)	301(94,7)	10(3,1)
Não informado	6(0,6)	6(0,4)	0(0,0)
Dia da semana			
Domingo	178(14,8)	167(93,8)	8(4,5)
Segunda-feira	186(15,5)	172(92,5)	11(17,2)
Terça-feira	120(10,0)	116(96,7)	4(3,3)
Quarta-feira	179(14,9)	164(91,1)	14(7,8)
Quinta-feira	179(14,9)	165(92,2)	7(3,9)
Sexta-feira	183(15,2)	166(14,9)	13(20,3)
Sábado	178(14,8)	168(94,4)	7(3,9)

	,8)		
Tipo de acidente			
Colisão	781(65	717(91,9)	47(5,9)
	,0)		
Capotamen- to/Tombamento	170(14	160(94,1)	9(5,2)
	,1)		
Saída de pista	148(12	140(94,5)	6(4,0)
	,2)		
Outros	104(8,	100(96,1)	2(2,0)
	7)		
Causa do acidente			
Imprudência	506	461(91,1)	34(6,7)
	(42,0)		
Adormecer	144(12	135(93,7)	6(4,16)
	,0)		
Ultrapassagem	109(9,	100 (91,7)	8 (7,3)
	1)		
Condições externas	198(16	192(97,0)	4(2,0)
	,3)		
Falha mecânica	92(7,6)	89(96,7)	3(3,2)
Outros	154(13	140(90,9)	9(5,9)
	,0)		
Condição da via			
Seca	1000(8	925(92,5)	54(5,4)
	3,3)		
Molhada	194(16	183(94,3)	10(5,2)
	,2)		
Oleosa	1(0,1)	1(0,1)	0(0,0)
Outras	6(0,6)	6(0,6)	0(0,0)
Sinalização local			
Horizontal	15(1,2)	14(93,3)	1(6,7)
Vertical	24(2,0)	23(95,8)	1(4,2)
Horizontal/vertical	1161(9	1077(92,8)	62(5,3)
	6,6)		
Sem sinalização	2(0,2)	2(0,2)	0(0,0)
Condição do tempo			
Bom/sol	886(73	820(92,6)	49(5,5)
	,8)		
Chuva	175(14	165(94,3)	9(5,1)
	,6)		
Neblina	23(1,9)	21(91,3)	2(8,7)
Nublado	60(5,0)	55(91,7)	4(6,7)
Outros	56(4,7)	53(94,6)	0(0,0)
Veículo principal			
Automóvel	529(44	481(90,0)	40(7,6)
	,0)		
Motocicleta	62(5,2)	59(95,2)	2(3,2)
Caminhão	462(38	437(94,6)	16(3,5)

	,4)		
Bicicleta	11(0,9)	8(72,7)	3(27,3)
Ônibus	49(4,1)	47(95,9)	0(0,0)
Outros	87(7,3)	82(96,2)	3(3,4)

Quando se analisa os dados pela variável desfecho, os resultados encontrados mais prevalentes com envolvimento nos acidentes são os seguintes: sexo feminino (96,7%), óbito como resultado da lesão (94,1%), estado civil solteiro (97,0%), mais de 10 horas dirigindo desde o ponto de partida (96,6%).

O período da madrugada foi como o período de maior ocorrência (99,5%). O dia da semana foi terça-feira (96,7%). Outros tipos de acidentes, como ultrapassagem, derrapagem, desavença entre condutores, perda de controle de direção, também se destacaram (96,1%).

Condições externas, como distração, excesso de carga, desequilíbrio da motocicleta, acidentes em cruzamento foram prevalentes também (97,0%).

Quanto ao tipo de pista, a pista molhada (94,3%), com presença de sinalização vertical (95,8%), condições de tempo/outros com (94,6%) como veículos tipo ciclomotor (96,2%), foram características que se destacaram na faixa etária de estudo.

DISCUSSÃO

A cada ano cerca de 1,3 milhões de pessoas morrem vítimas de acidentes de trânsito (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2011; WORLD HWALTH ORGANIZATION, 2013). Destes, entre 20 a 50 milhões sofrem traumatismos não letais, uma das causas mais importantes de incapacidade funcional em todo o mundo (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2011).

Quando analisado a idade, cerca de 60% das mortes nas vias de transporte são com vítimas entre 15 e 44 anos de idade (WORLD HWALTH ORGANIZATION, 2013). Neste estudo, considerando o desfecho idade, encontramos que são as mulheres as mais prevalentes (96,7%) envolvidas em acidentes de trânsito. Fato que corrobora com outro estudo em que as mulheres solteiras (49,2%), na faixa de 21 a 30 anos (34,3%) foram as mais acometidas por este fenômeno (DAVANTEL, 2009).

Contudo, sabe-se que o sexo masculino é o mais envolvido nos acidentes de trânsito, sobretudo na faixa etária de 27,78 anos (VIEIRA et al., 2011). Ao nível mundial, a cada quatro mortes, três são de homens (WORLD HWALTH ORGANIZATION, 2013).

Ao considerar o próprio trecho de cobertura da PRF na BR 050, com transporte de mercadorias e pessoas são atividades que, em geral, são executadas por condutores do sexo masculino, poderia explicar a expressiva frequência de condutores deste sexo envolvidos em acidentes (ALMEIDA et al., 2009). Isto reforça a publicação em que homens jovens e solteiros que exerciam atividade remunerada foram as maiores vítimas de acidentes de trânsito (MOTOKI et al., 2013).

Quanto se analisa pelo meio de transporte, motociclistas atingem maior porcentagem de vítimas fatal (49,3%), de envolvimento neste tipo de acidente (70,7%). Ratificando que os mesmos têm maior risco de morte nestes casos (MARÍN-LEON et al., 2012; GOLIAS & CAETANO, 2013).

Dentre os tipos de lesão, nesta pesquisa encontrou-se que, o óbito foi o tipo de lesão que mais acometeu a variável chave (94,1%). Pesquisas prévias têm revelado que traumas musculoesquelético (59,0%), escoriações em cabeça, face e pescoço (30%) são os

tipos de lesões que mais acometeram os condutores nos acidentes de trânsito (VIEIRA et al., 2011; REZENDE NETA et al., 2012).

Destaca-se neste íterim, o que está posto no Plano Mundial do Decênio de ações para a seguridade viária, ao se primar um “sistema seguro” de transporte viário melhor adaptado para reduzir a possibilidade de erro humano, de forma a garantir que os acidentes de trânsito causem lesões menos graves (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2011).

Em relação ao período do dia em que mais acontecem os acidentes de trânsito, dados publicados previamente revelam que o período noturno é ainda o de maior frequência (45,9%) (VIEIRA et al., 2011) e manhã (32,4%) (ROCHA & SCHOR, 2013). Nesta pesquisa quando considerada a variável desfecho, foi a madrugada (99,5%), seguido pela noite (94,7). Estes achados talvez sejam explicitados pelo cansaço do fim do dia, à elevação do fluxo de veículos, à variação da visibilidade limitada pelo alcance dos faróis, a veículos não sinalizados, à menor fiscalização da polícia, ao desrespeito à sinalização, ao excesso de velocidade (REZENDE NETA et al., 2013).

Quanto ao dia da semana, na variável desfecho, os dias mais frequentes ao acontecimento de acidentes foram às terças-feiras (96,7%), discordando com outras pesquisas ao revelarem os finais de semana como os mais prevalentes (VIEIRA et al., 2011; ROCHA & SCHOR, 2013). Para o idoso os dias de maiores ocorrências foram às sextas-feiras (20,35%).

Ao se considerar os tipos de acidentes, outros tipos, compreendidos aqui como ultrapassagem, derrapagem, desavença entre condutores, perda de controle da direção, se destacaram (96,1%). Isso diverge com dados revelados por outros estudos, em que as porcentagens relacionadas a colisões oscilam como causas dos acidentes automobilísticos (44,54 à 84,8%) (ROCHA; SCHOR, 2013; FEY et al., 2012).

Quanto à causa dos acidentes de trânsito, as condições externas prevaleceram (97,0%). Valores inferiores foram descritos em outras pesquisas (79,0% à 89,8%) (MALTA et al., 2012; NARDOTO et al., 2011).

Discordando com os dados revelados nesta análise, em relação às condições da via, a pista molhada prevaleceu (94,3%) quando comparada com outro estudo em que a pista seca (70%) foi prevalente (FEY et al., 2012).

Ao se considerar a sinalização no local do acidente, encontrou-se que havia presença de sinalização vertical (95,8%) seguido de horizontal (93,3%). Resultado presente em outros estudos onde há relatos que mais da metade dos acidentes (50,9%) ocorram em locais com sinalização horizontal e vertical (ALMEIDA; PIGNATTI; ESPINHOSA 2009).

Em relação ao tipo de veículo envolvido nos acidentes, houve prevalência na variável desfecho de outros tipos, como o ciclomotor (96,2%). Há relatos que quanto maior a população, maior o índice de acidentes por veículos ciclomotores (GOLIAS; CAETANO, 2013).

Descreve-se também, que a frota de motocicletas tem crescido concomitantemente com o número de pessoas envolvidas em acidentes (ROCHA & SCHOR, 2013). Estes achados podem ser subsidiados pelo crescente aumento no número de veículos motorizados sem melhorias suficientes de estratégias e planos de segurança (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2011).

No âmbito mundial, metade das mortes no trânsito ocorre entre os motociclistas (23%), pedestres (22%), ciclistas (95%), ocupantes de carros (31%) e outros tipos de transporte (19%), sendo os ciclistas, motociclistas e pedestres considerados ‘usuários vulneráveis [“vulnerable road users”]’ (WORLD HWALTH ORGANIZATION, 2013)

Quanto às condições climáticas, esta pesquisa revelou que a maioria dos acidentes ocorreram com tempo revelado pelo formulário “outros” (94,6%). Contudo, o tempo chuvoso foi também prevalente (94,3%). Valores inferiores de tempo chuvoso são revelados (21,85%) (FEY et al., 2012).

A variável “horas dirigidas até a ocorrência dos acidentes”, abarcada em mais de dez horas (96,6%) não foi discutida por não ter-se encontrado referências que trabalhassem com esta variável preditora, revelando ser um diferencial nesta pesquisa.

CONCLUSÃO

Este estudo revelou que, quando se analisa os dados pela variável desfecho idade, concluiu-se que os condutores que tiveram envolvimento em acidentes, no período compreendido entre os anos de 2000 a 2006 foram: sexo feminino, óbito com resultado da lesão, estado civil solteiro, mais de 10 horas dirigindo desde o ponto de partida.

O período da madrugada, dia da semana terça-feira, outros tipos de acidentes como: ultrapassagem, derrapagem, desavença entre motoristas e perda do controle da direção também se destacaram.

Acidentes por condições externas, como condição do tempo, condição da via e objeto na pista, em pista molhada, com presença de sinalização vertical, condições de tempo/outros; veículos tipo outros como ciclomotor e utilitário foram prevalentes na variável desfecho.

Prossegue-se se reconhecendo as limitações deste estudo relacionadas ao tipo de estudo que descreveu eventos de acidentes de trânsito em um dado momento e local, não permitindo a discussão aprimorada de causa e efeito. Outra restrição refere-se a seleção da amostra, pois trata-se de um estudo retrospectivo e ficou na dependência da qualidade das anotações dos agentes da PRF que procederam o registro da ocorrência. Contudo a pesquisa traz a descrição de uma realidade ainda não estudada e, poderá auxiliar na elaboração de hipóteses para futuras pesquisas.

Por fim, não se pode ter este tema como esgotado, sendo necessárias pesquisas futuras para melhor compreender as ocorrências dos acidentes de trânsito. Estudá-lo segundo faixas etárias é um campo que se mostra com resultados diferenciados, uma nova proposta para a compreensão do fenômeno trânsito. Analisar separadamente estes dados, e delimitar fatores de risco, auxiliará a tomada de medidas mais eficazes e eficientes, vindo a contribuir com a redução das ocorrências, fator hoje almejado em todo o mundo e que vem de encontro com a proposta desta análise.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus que me deu força e saúde para vencer obstáculos. Agradecemos também ao apoio oferecido pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) de Catalão, Goiás, Brasil, para realização desta pesquisa. Ao Grupo de Pesquisa Gestão, Ensino e Cuidado em Saúde e Enfermagem (GENCSE) e a todos que contribuíram de forma direta ou indireta para formação deste trabalho.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, L. V. C.; PIGNATTI, M. G.; ESPINHOSA, M. M. **Principais fatores associados à ocorrência de acidente de trânsito na BR 163, Mato Grosso, Brasil, 2004.** Cad. Saúde Pública. Rio de Janeiro, v. 25, n. 2, fev. 2009.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 466, 2012. **Diretrizes e Normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos**. Brasília, 13 jun. 2012. Seção 1 p. 59.

CATALÃO. Superintendência Municipal Trânsito de Catalão. **Audiência pública para implantação do estacionamento rotativo pago**. Catalão (GO), 2011.

DAVANTEL, P. P.; PELLOSO, S. M.; CARVALHO, M. D. B.; OLIVEIRA, N. L. B. **A mulher e o acidente de trânsito: caracterização do evento em Maringá, Paraná**. Rev. Bras. Epidemiol. Maringá, v. 12, n. 3, p. 355-367, set, 2009.

DE PAULA, N.; LUCCHESI, R.; VERA, I.; FERNANDES, C. N. S.; FERNANDES, I. L. **Concepção do curso de graduação em enfermagem em tempos de expansão das universidades federais**. Perspectivas em Psicologia, v.17,n. 2, Jul/Dez 2013, p. 83-101, 2013.

FEY, A.; JÚNIOR ENGE, D. J.; BECKER, I. C.; TEIXEIRA, J. V. C; TEIXEIRA, J. V.C. **Perfil dos acidentes de trânsito com vítimas fatais do Alto Vale do Itajaí segundo dados dos boletins policiais de ocorrência da polícia rodoviária federal – BR 470, estadual e perímetro urbano de Rio do Sul no período de 2004 a 2006**. Arq. Catarin. Med. [Itajaí], v. 41, n.3, p. 20-25, 2012.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. **A história do trânsito e sua evolução**. Joinville, abr, 2012. Disponível em <http://www.transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf> Acessado em 06 de maio de 2013.

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. n. 18, v. 5, p. 1235-1246, mai, 2013.

HONORATO, C. M. **O Trânsito em Condições Seguras**. Campinas; Ed: Millennium, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro Geografia e Estatística. **População recenseada e estimada segundo os município-Goiás. Contagem da população 2007**. Rio de Janeiro: 2007. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatitica/população/contagem2007/contagem>>. Acesso em: 20 de novembro de 2012.

MALTA, D. C.; MASCARENHAS, M. D. M.; BERNAL, R. T. I.; ANDRADE, S. S. C. A.; NEVES, A. C. M.; MELO, E. M.; SILVA JÚNIOR, J. B. **Causas externas em adolescentes: atendimentos em serviços sentinelas de urgência e emergência nas Capitais Brasileiras 2009**. Ciênc. Saúde Coletiva. n. 17, v. 9, p. 2291-2304, set, 2012.

MARÍN-LEON, L.; BELON, A. P.; BARROS, M. B. A.; ALMEIDA, S. D. M.; RESTITUTTI, M. C. **Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas**. Cad. Saúde Pública. n. 28, v. 1, p. 39-51, jan, 2012.

MASCARENHAS, M. D. M.; PEDROSA, A. A. G. **Atendimento de emergência por violência em serviços públicos de Teresina-PI.** Rev Bras Enferm. Teresina, n. 61, v. 4, p. 493-499, jul. 2008.

MOTOKI, T. H. C.; CARVALHO, K. C.; VENDRAMIN, F. S. **Perfil de pacientes vítimas de trauma em membro inferior atendidos pela equipe de cirurgia reparadora do Hospital Metropolitano de Urgência e Emergência.** Rev. Bras. Cir. Plst. n. 28, v. 2, p. 276-281, abr-jun, 2013.

NARDOTO, E. M. L.; DINIZ, J. M. T.; CUNHA, C. E. G. **Perfil da vítima atendida pelo serviço pré-hospitalar aéreo de Pernambuco.** Rev. Esc. Enferm. USP. n. 45, v. 1, p. 237-242, mar, 2011.

REZENDE NETA, D. S.; ALVES, A. K. S.; LEAO, G. M.; ARAÚJO, A. A. **Perfil das ocorrências de politrauma em condutores motociclisticos atendidos pelo SAMU de Teresina PI.** Rev. Bras. Enferm. Brasília, n. 65, v. 6, p. 936-941, nov/dez, 2012.

OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. **Fatores associados ao óbito de motoristas nas ocorrências de trânsito.** Rev. Esc. Enf. USP. São Paulo, n. 46, v. 6, p. 1379-1386, 2012.

OLIVEIRA, Z. C.; MOTA, E. L. A.; COSTA, M. C. N. **Evolução dos acidentes de trânsito em um grande centro urbano, 1991-2000.** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 24, n. 2, p. 364-372, fev, 2008.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020.** 2011. Disponível em: <http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1> Acessado em: 20 jun. 2014.

PEREIRA, W. A. P.; LIMA, M. A. D. S. **Atendimento pré-hospitalar: caracterização das ocorrências de acidente de trânsito.** Acta Paul Enferm. Porto Alegre, n. 19, vol. 3, p. 279-283, 2006.

ROCHA, G. S.; SCHOR, N. **Acidentes de motocicleta no município de Rio Branco: caracterização e tendências.** Ciênc. saúde coletiva. Rio de Janeiro, n. 3, v. 18, mar. 2013.

VIEIRA, R. C.; HORAS, E. C.; VAEZ, A. C. **Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclisticos atendidos em um Centro de Referência ao Trauma de Sergipe.** Rev Esc Enferm USP. Sergipe, n. 45, v. 6, p. 1359-1363, 2011.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action.** Disponível em: <http://apps.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/index.html> Acessado em: 10 jun. 2013.