



Estado do Piauí  
Prefeitura Municipal de Teresina - PMT  
Fundação Municipal de Saúde - FMS  
Diretoria de Vigilância em Saúde – DVS  
Gerência de Epidemiologia - GEEPI  
Núcleo de Vigilância de Violências e Acidentes - NUVIVA



## **Relatório do Projeto Vida no Trânsito 4º Trimestre de 2018**

### **Equipe de Análise de Dados (FMS/DVS/NUVIVA):**

Elaine Monteiro da Costa (Chefe de núcleo)  
Clara Ananda Pimentel de Sousa Santos (Enfermeira)  
Elainne Araújo Torres (Enfermeira)  
Giancarlos Pereira Passos (Analista de Sistemas)  
Gina Gomes Quirino (Psicóloga)  
Wellane Acaciara Andrade Leite Meneses (Enfermeira)

### **Instituições Fontes de Dados**

Batalhão de Polícia Rodoviária Estadual - BPRE  
Companhia Independente de Policiamento de Trânsito – CIPTRAN  
Hospital de Urgência de Teresina – HUT  
Polícia Rodoviária Federal – PRF  
Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU

### **Coordenação do PVT em Teresina**

Samyra Gonçalves do Rêgo Motta  
Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito - STRANS

## 1. Introdução

Apresentam-se análise das vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina no 4º trimestre de 2018 e comparações com o mesmo período de 2017. Essas análises fazem parte do acompanhamento e monitoramento da situação, componentes das atividades do **Projeto Vida no Trânsito (PVT)**. O PVT tem como meta reduzir e estabilizar o número de mortes e lesões decorrentes de acidentes de trânsito.

## 2. Objetivos

Este relatório objetiva registrar, em complemento dos números de acidentes e de vítimas, as características de todos os acidentes. São informações que permitem identificar os perfis das vítimas e dos veículos envolvidos, os locais concentradores de acidentes, os dias da semana segundo os horários dos acidentes e o calendário de ocorrência de acidente com vítima fatal ao longo de cada dia.

## 3. Metodologia

### 3.1. Fonte de dados

Seguiu-se a orientação do PVT estabelecida como rotina para descrição dos acidentes de trânsito com vítimas nas condições de feridos graves e vítimas fatais e os fatores de risco que contribuíram para ocorrência de acidentes.

A coleta de dados buscou, primeiramente, a construção da Lista Única de Vítimas (LUV) a partir dos procedimentos de transcrição dos registros em papel para formulário próprio e digitação dos acidentes de trânsito em Epi Info, **organizando-se em base eletrônica** os dados das instituições, para os quartos trimestres de 2017 e 2018:

- Companhia Independente de Policiamento de Trânsito (CIPTRAN);
- Batalhão de Policiamento Rodoviário Estadual (BPRE);
- Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU).

A essa base foram agregados **os dados encaminhados eletronicamente** pelas instituições:

- Hospital de Urgência de Teresina DR. Zenon Rocha (HUT) e
- Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Construída a LUV em formato eletrônico com todas as fontes de informação, foram selecionados campos em comum: data, endereço da ocorrência, nome e idade dos envolvidos para revisão, onde foram identificadas e retiradas as duplicidades (mesma vítima em fontes de dados diferentes). Essa lista fornece o número total de vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina.

### **3.2. Linkage das Fontes**

Usando a técnica de *linkage* de banco de dados, por meio do software RECLINK, vinculou-se à LUV a base de dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade – SIM e do Sistema de Informações Hospitalares do Sistema Único de Saúde – SIH-SUS para identificar, respectivamente, vítimas fatais – consideradas aquelas com óbito em até 30 dias após a ocorrência do acidente – e feridos graves – aqueles com internação hospitalar acima de 24 horas e entrada em até 15 dias após o dia da ocorrência do evento.

### **3.3. Análise de Dados**

Trata-se de um estudo transversal ou de prevalência com o foco nas vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI). A lista única foi tabulada no software Epi Info e os dados organizados em planilhas Excel. As variáveis foram descritas através de tabelas, gráficos e médias de posição.

## **4. Resultados**

### **4.1 Quantitativo de Vítimas**

Conforme Tabela 1, houve 2.663 vítimas de acidentes de trânsito no 4º trimestre de 2018 em Teresina, sendo que 606 foram feridos graves e 42 óbitos (conforme Metodologia do PVT apresentada acima, considera-se vítima fatal aquela que veio a óbito em até 30 dias após a data da ocorrência do acidente e vítima grave aquela que teve, após o acidente, internação hospitalar acima de 24 horas).

Ao serem comparados os dados dos 4º trimestres de 2017 e 2018, verifica-se o aumento de 10,5% nas vítimas fatais e 5,5% no número de vítimas leves e ocorreu redução

de 8,7% no quantitativo de vítimas graves. Para o total de vítimas de acidentes de trânsito em Teresina, nos trimestres analisados, observou-se aumento de 2%.

Tabela 1. Distribuição do total de vítimas, vítimas fatais, graves e leves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestres de 2017 e 2018.

		4º Trimestre 2017	4º Trimestre 2018	Varição entre 2017-2018
<b>Desfecho</b>	Fatal	38	42	10,5%
	Grave	664	606	-8,7%
	Leves	1.910	2.015	5,5%
<b>Total</b>		2.612	2.663	2%

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

#### 4.2 Perfil das Vítimas

A partir da Tabela 2, verifica-se que no 4º trimestre de 2018, entre as vítimas fatais e graves, o maior percentual é do sexo masculino, respectivamente, 93% e 80%. No grupo dos fatais, a faixa etária que apresentou maior percentual foi a de 60 anos ou mais (26,2%) e na segunda colocação está a faixa etária de 36 a 45 anos (23,8%). Considerando o grupo das vítimas graves, o maior percentual em relação a faixa etária foi o mesmo para 18 a 25 anos e 26 a 35 anos (25,9%).

Tabela 2. Distribuição do sexo e faixa etária das vítimas fatais e graves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

	Variáveis		Desfecho		Total
			Fatal	Grave	
<b>Sexo</b>	Masculino	N	39	485	524
		%	93	80	
	Feminino	N	3	121	124
		%	7	20	
<b>Faixa etária (em anos)</b>	Até 17	N	0	35	35
		%	0	5,8	
	18 a 25	N	9	157	166
		%	21,4	25,9	
	26 a 35	N	5	157	162
		%	11,9	25,9	
	36 a 45	N	10	118	128
		%	23,8	19,5	
	46 a 59	N	7	94	101
		%	16,7	15,5	
	60 e +	N	11	45	56
		%	26,2	7,4	

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

A Tabela 3 apresenta associação do desfecho com o meio/modo de locomoção e as idades mínimas, médias e máximas para o 4º trimestre de 2018. Os pedestres e os ciclistas que foram a óbito apresentaram maiores médias de idade, respectivamente, 65 e 58 anos. Em relação aos motociclistas, observou-se a menor média de idade (36 anos).

No grupo dos graves, a maior média foi para o meio de locomoção outros (54 anos), seguida da média de idade do meio de locomoção a pé (45 anos); e a menor média de idade foi para o grupo das motocicletas (33 anos). Em geral, a média de idade para as vítimas fatais foi de 44 anos e para as vítimas graves, 35 anos.

Ainda baseado nos dados apresentados na Tabela 3, analisando as idades mínimas dos feridos graves, observa-se crianças menores de 10 anos como vítimas de acidentes em três situações de maior vulnerabilidade: atropelamento, vítima em bicicleta e motocicleta.

Os atropelamentos com crianças ocorrem por diversos fatores: físicos (condições de ruas); sociais (comportamento coletivo, leis e normas) e ambientais (condições climáticas). Pensar em estratégias para diminuir o número de acidentes com crianças pedestres requer o trabalho de diversos atores sociais em diversas instâncias (CRIANÇA SEGURA BRASIL, 2012).

Na condição de crianças ciclistas, a bicicleta pode ser vista como brinquedo e também como veículo. Para ser considerada brinquedo é preciso que a criança utilize em espaços adequados de lazer, fazendo uso dos equipamentos de segurança. Já em via pública, a bicicleta passa a ser um veículo e, dessa forma, deve respeitar normas próprias de circulação e conduta (CRIANÇA SEGURA BRASIL, 2012).

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) permite que crianças a partir de sete anos possam ser transportadas nas garupas de motocicletas. Contudo, mesmo maior de sete anos, se a criança não tiver tamanho para firmar os pés nos pedais do veículo ou não consiga se manter segura na moto, não deve ser transportada na motocicleta (BRASIL, 2018).

A adoção dessas medidas exige supervisão de adultos, pois o aprendizado da convivência segura no trânsito ocorre de maneira gradual e constante (CRIANÇA SEGURA BRASIL, 2012).

Em relação as idades máximas para o grupo do meio de locomoção a pé e bicicleta destaca-se o óbito em idosos. Os pedestres são os usuários mais vulneráveis do sistema viário, com maior risco de lesões graves, dada a fragilidade do corpo humano frente a um veículo. A vulnerabilidade do idoso ao acidente de trânsito é incontestável e na condição de

pedestre acentua-se pela maior exposição da pessoa no momento da colisão e pela mobilidade mais restrita (CARVALHO, EM; DELANI, TCO; FERREIRA, AA, 2018).

O aumento da idade reduz a tolerância ao choque na colisão e um problema de saúde preexistente pode representar um risco de morte até 50% maior no grupo com mais idade. Essas taxas de fatalidade foram atribuídas a alterações sutis de memória e de atenção, junto com a diminuição da acuidade visual e auditiva, resultando em retardo no tempo de reação. O andar a pé, então, deve ser tratado como um componente básico da mobilidade no sistema de planejamento de transportes urbanos, o que evitaria grandes índices de atropelamento (NASCIMENTO, 2018).

Tabela 3. Associação do meio/modo de locomoção com a idade (em anos) de vítimas fatais e graves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

4T 2018				
Desfecho	Meio/modo de locomoção	Idade		
		Mínima	Média	Máxima
Fatal	A pé	51	65	74
	Automóvel	20	49	76
	Motocicleta	18	36	68
	Bicicleta	40	58	83
	<b>Geral</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>83</b>
Grave	A pé	4	45	76
	Automóvel	19	34	60
	Motocicleta	6	33	74
	Bicicleta	4	38	66
	Coletivo	39	39	39
	Outros*	46	54	65
	Ignorado	17	34	46
<b>Geral</b>	<b>4</b>	<b>35</b>	<b>76</b>	

\* caminhão, carroça, trator, etc.

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

A Tabela 4 mostra que a maior parte dos óbitos e feridos graves dos acidentes ocorridos em Teresina no 4º trimestre de 2018 foram de residentes na Capital, 95,2% e 95,5%, respectivamente.

Tabela 4. Distribuição da cidade de residência das vítimas de acidente de trânsito fatais e graves ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

4T 2018				
			Fatal	Grave
Residência em Teresina	Sim	N	40	579
		%	95,2	95,5
	Não	N	2	27
		%	4,8	4,5

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

#### 4.3 Características da Posição da Vítima

Em relação ao tipo de vítima, Tabela 5, no 4º trimestre de 2018, a maioria era condutor para fatais (61,9%) e graves (44,2%). Ressalta-se o tipo de vítima ‘ignorado’ para as graves, que apesar da redução de 23,5% em relação ao 4º trimestre de 2017, ainda há necessidade de qualificação dessa informação obtida na porta de entrada do HUT. O principal meio de locomoção foi a motocicleta, tanto para fatal (59,5%) como para grave (83,7%).

Destaca-se a redução no número de óbitos de ocupantes de automóveis (42,8%) e o aumento de vítimas fatais entre os motociclistas (8,7%) no 4º trimestre de 2018, comparando com o mesmo trimestre de 2017. Entre os feridos graves, comparando os dois trimestres, houve redução importante para vítimas de acidentes em transporte coletivo (85,7%) e ocupantes de automóveis (52,9%).

Tabela 5. Distribuição do tipo de vítima e meio/modo de locomoção das vítimas fatais e graves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestres de 2017 e 2018.

	FATAL					GRAVE				
	2017		2018		Varição 2017- 2018	2017		2018		Varição 2017- 2018
Tipo de Vítima	N	%	N	%		N	%	N	%	
Pedestre	8	21,1%	5	11,9%	-37,5%	45	6,8%	44	7,3%	-2,2%
Condutor	18	47,4%	26	<b>61,9%</b>	44,4%	238	35,8%	268	<b>44,2%</b>	12,6%
Passageiro	9	23,7%	3	7,1%	-66,7%	49	7,4%	40	6,6%	-18,4%
Ignorado	3	7,9%	8	19,0%	166,7%	332	50,0%	254	41,9%	-23,5%
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>100,0%</b>	<b>42</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>664</b>	<b>100,0%</b>	<b>606</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,7%</b>
Meio/modo de locomoção										
A pé	8	21,1%	5	11,9%	-37,5%	45	6,8%	44	7,3%	-2,2%
Automóvel	7	18,4%	4	9,5%	-42,8%	34	5,1%	16	2,6%	-52,9%
Motocicleta	23	60,5%	25	<b>59,5%</b>	8,7%	535	80,6%	507	<b>83,7%</b>	-5,2%
Bicicleta	0	0,0%	5	11,9%	0,0%	34	5,1%	30	5,0%	-11,8%
Coletivo	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	7	1,1%	1	0,2%	-85,7%
Outro*	0	0,0%	0	0,0%	0,0%	3	0,5%	3	0,5%	0,0%
Ignorado	0	0,0%	3	7,1%	0,0%	6	0,9%	5	0,8%	-16,7%
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>100,0%</b>	<b>42</b>	<b>100,0%</b>	<b>10,5%</b>	<b>664</b>	<b>100,0%</b>	<b>606</b>	<b>100,0%</b>	<b>-8,7%</b>

\* caminhão, carroça, trator, etc.

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT

A Tabela 6 descreve a associação do meio/modo de locomoção das vítimas de acidente de trânsito e a outra parte envolvida, para vítimas fatais e graves. Para o grupo de vítimas fatais, analisando os casos em que a outra parte envolvida é identificada, observa-se que 50% dos automóveis colidiram com objeto fixo, 40% dos ciclistas e 36% das motocicletas colidiram com automóveis e os atropelamentos tiveram a mesma proporção para automóvel, motocicleta, coletivo e outra (20%). No entanto, 60% das vítimas fatais em bicicletas não tiveram a outra parte identificada. Tem-se, ainda, outra parte envolvida ignorada para vítimas em automóveis (25%), em motocicleta (24%) e atropelamentos (20%).

Para o grupo de vítimas graves, analisando os casos em que a outra parte envolvida é identificada, os pedestres se acidentaram em decorrência de atropelamento por motocicleta (27,3%), seguido por automóveis (18,2%); os motociclistas foram em decorrência de colisão com automóveis (27,4%); e as vítimas ocupantes de automóveis foram decorrentes de colisão com outro automóvel (25%) seguido de choque com objeto fixo (18,8%).



Vale destacar que os dados de acidentes graves são oriundos, em sua maioria, do HUT. Nesse sentido, a informação sobre a “outra parte envolvida” aparece como ignorado em elevado número dos acidentes, pois o registro dessa informação não é realizado pela porta de entrada do hospital.

Tabela 6. Associação do meio/modo de locomoção com a outra parte envolvida de vítimas graves e fatais de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

4T 2018								
Meio/modo de locomoção	Outra parte envolvida							
	Autom. %	Motocic. %	Colet. %	Bicic. %	Obj. fixo %	Animal %	Outra** %	Ignorado %
<b>FATAL</b>								
A pé	20,0	20,0	20,0	0,0	0,0	0,0	20,0	20,0
Automóvel	25,0	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	25,0
Motocicleta	36,0	4,0	8,0	0,0	16,0	0,0	12,0	24,0
Bicicleta	40,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	60,0
Coletivo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outros*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ignorado	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
<b>GRAVE</b>								
A pé	18,2	27,3	9,1	0,0	0,0	0,0	2,3	43,2
Automóvel	25,0	0,0	6,3	0,0	18,8	0,0	12,5	37,5
Motocicleta	27,4	8,9	3,2	0,4	3,7	1,0	6,1	49,3
Bicicleta	20,0	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	70,0
Coletivo	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outros*	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	33,3	66,7
Ignorado	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0

\* caminhão, carroça, trator, etc;

\*\* Perda de Controle, pneu estourado, derrapagem, capotamento.

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

#### 4.4 Ocorrência dos Acidentes

A Figura 1 apresenta o calendário com a distribuição das ocorrências dos acidentes de trânsito com vítimas fatais ocorridos no 4º trimestre de 2018 que resultaram em 42 vítimas fatais. A maior sequência observada sem ocorrência de acidente de trânsito com vítima fatal foi de sete dias consecutivos, para os períodos 01 de outubro a 07 de outubro. Um dado que chama a atenção é o fato de que dos 32 dias com acidentes fatais ocorridos, oito dias apresentam mais de um óbito, totalizando 18 vítimas.

Destaca-se ainda que os dias da semana com maior número de óbitos foram o sábado (12 óbitos), o domingo (11 óbitos) e a segunda (6 óbitos), ratificando o predomínio de acidentes com vítimas fatais aos finais de semana. Evidenciou-se ainda que, durante o feriado prolongado do dia de Nossa Senhora Aparecida (12 de outubro), ocorreu elevado número de acidentes de trânsito que resultaram em vítimas fatais (5 óbitos). Nos dias do período natalino (22 a 26 de dezembro) também ocorreram elevado número de óbitos (6 óbitos).

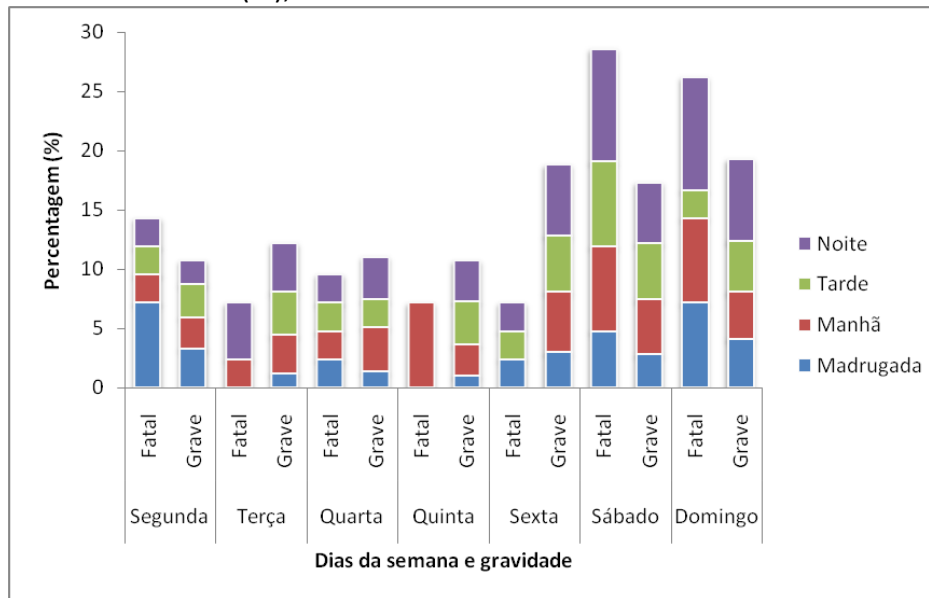
Figura 1. Calendário de ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas fatais em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

4T 2018							
	Dom	Seg	Ter	Qua	Qui	Sex	Sáb
Outubro		1	2	3	4	5	6
	7	8†	9	10†	11	12††	13†††
	14	15	16	17	18	19†	20
	21†	22†	23	24	25†	26	27
	28††	29	30†	31†			
Novembro					1†	2	3†††
	4	5	6	7	8	9	10††
	11†	12†	13	14	15	16	17
	18†	19	20	21	22	23	24
	25††	26	27	28	29	30	
Dezembro							1†
	2†	3	4	5†	6	7	8†
	9†	10	11†	12	13	14	15
	16†	17	18†	19	20†	21	22††
	23†	24††	25	26†	27	28	29
	30	31†					
<b>Dia com acidente com vítima fatal</b>				<b>Intervalo máximo de dias sem vítima fatal</b>			
† 1 vítima fatal, †† 2 vítimas, †††3 vítimas							

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

Conforme Figura 2, a maior parte dos acidentes do 4º trimestre de 2018 com vítimas graves ocorreram aos domingos, sextas e sábados, sobretudo no turno noite. Percebeu-se que o número de óbitos é maior nas noites de sábado e domingo. As terças, quintas e sextas-feiras apresentaram os menores percentuais de óbitos e nas segundas e quintas-feiras observaram-se menores percentuais de acidentes graves.

Figura 2. Acidentes de trânsito com vítimas graves e fatais, segundo dias da semana e hora da ocorrência em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.



Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

Conforme Tabela 7, para o 4º trimestre de 2018, observa-se que a principal via identificada com ocorrências de acidentes foi a BR 316, fatais (N=5) e graves (N=18). O número alto de vias ignoradas (N=263) para o grupo dos graves deve-se ao fato que a maior parte dessas vítimas terem como única fonte o HUT, que não registra a informação do endereço da ocorrência do acidente. Outro dado importante a ser destacado é que, mesmo para os acidentes com vítimas fatais, em 6 casos não há registro do local do acidente. Desses seis casos, cinco foram captados apenas pelo HUT.

Tabela 7. Descrição das ruas/avenidas/rodovias com maior número de vítimas de acidentes de trânsito segundo o total de vítimas, fatais e graves com ocorrência em Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

4T 2018			
FATAL		GRAVE	
Endereço	N	Endereço	N
Ignorado	6	Ignorado	263
BR 316	5	BR 316	18
BR 343	4	BR 343	17
Estrada da Alegria	2	Av. João XXIII	7
Povoado Chapadinha	2	Av. Kennedy	7
Av. Centenário	1	Av. Noé Mendes	7
Demais Ruas	<1	Demais Ruas	<7

Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

#### 4.5 Monitoramento das Informações

A Tabela 8 apresenta a contribuição individual de cada fonte e das interseções para o total de vítimas fatais e graves para o 4º trimestre de 2018.

Tabela 8. Identificação das fontes de dados que compõem a Lista Única de Acidentes segundo o desfecho (Fatal e Grave) e número de interseções entre as fontes de informação do PVT. Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.

4T 2018			
Fonte de Dados	Registros		
	Fatal	Grave	Total
HUT	5	253	258
SAMU	3	11	14
CIPTRAN	5	1	6
PRF	4	0	4
BPRE	1	1	2
HUT e SAMU	9	269	278
HUT e CIPTRAN	2	16	18
HUT e PRF	0	4	4
HUT e BPRE	0	0	0
SAMU e CIPTRAN	2	0	2
SAMU e PRF	3	0	3
SAMU e BPRE	1	0	1
SAMU,HUT e CIPTRAN	4	34	38
SAMU, HUT e PRF	3	15	18
SAMU, HUT e BPRE	0	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>	<b>606</b>	<b>648</b>

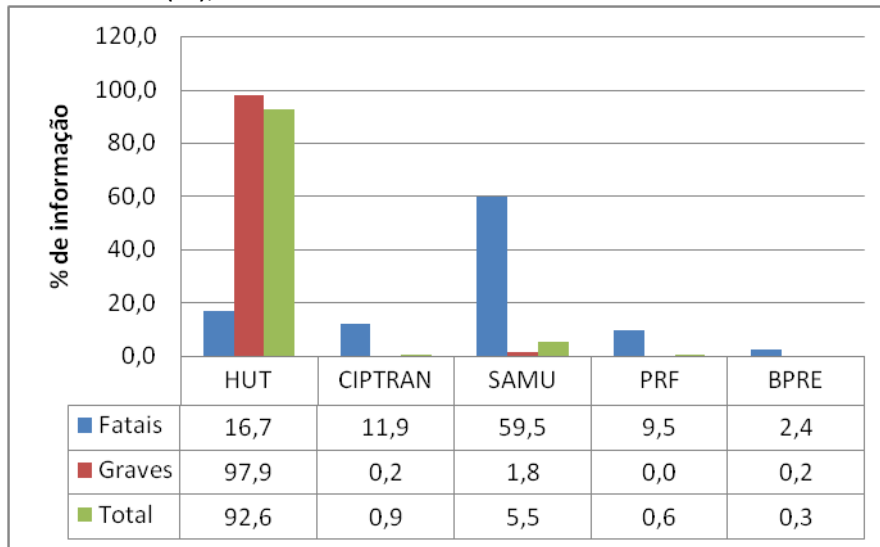
Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

A partir da Figura 3 verifica-se que para o 4º trimestre de 2018, em termos quantitativos, o HUT possui o maior percentual de registro do total de vítimas (92,6%) e de feridos graves (97,9%). O SAMU foi a principal fonte para o grupo dos fatais (59,5%) e o HUT foi a segunda principal fonte para o grupo, pois acrescentou 16,7% das vítimas. Faz-se importante destacar que o HUT é a fonte que mais registra novas vítimas de acidentes, justificando assim o alto percentual de contribuição, que se refere à capacidade de inclusão de registros inéditos ao banco de dados.

Contudo, apesar do baixo percentual de contribuição, explicado pelo fato das vítimas geralmente já estarem incluídas no banco, as polícias e o SAMU possuem informações mais completas e detalhadas sobre a vítima e o acidente, uma vez que eles fazem o atendimento

na cena da ocorrência do mesmo, sendo assim fontes de extrema importância para a qualificação dos registros já existentes.

Figura 3. Contribuição percentual de cada fonte de informação segundo o total de vítimas: graves e fatais. Teresina (PI), 4º trimestre de 2018.



Fonte: FMS/DVS/GEEPI/NUVIVA/PVT.

## 5. Considerações finais

Considerando a produção de informações para o monitoramento dos acidentes de trânsito em Teresina na metodologia proposta pelo Projeto Vida no Trânsito, observa-se que:

- 1) Exceto PRF e HUT, as bases de dados das demais instituições ainda não se encontram em formato eletrônico, demandando esforço na transcrição de boletins e digitação de dados;
- 2) É importante destacar que, enquanto não houver uma sistemática de criação de base de dados nas polícias e SAMU, é de fundamental importância a permanência das coletas dos dados de acidentes de trânsito por meio de busca ativa nas polícias e no SAMU e posterior digitação das mesmas, a fim de que os relatórios representem, em conformidade com a Metodologia Proposta pelo PVT, o retrato fiel da realidade dos acidentes de trânsito em Teresina;
- 3) Grande número de vítimas de acidentes vão para o HUT sem terem sido atendidos por polícias ou SAMU. Nesse sentido, informações como: outra parte envolvida e endereço da ocorrência do acidente aparecem como ignorados, apesar da melhoria das informações da porta de Entrada do HUT, possibilitando assim que seus dados compusessem a lista única;
- 4) Faz-se importante destacar que, como o presente relatório apresenta análises que seguem o que propõe a metodologia do PVT, os dados de cada trimestre só podem ser apresentados 90 dias após o término do mesmo, uma vez que:
  - I- As vítimas fatais podem ser identificadas até 30 dias após a ocorrência do evento. Dessa forma uma vítima que se acidentou no último dia do 4º trimestre (31 de dezembro) poderá compor a lista do SIM até o dia 30 de janeiro do ano seguinte;
  - II- O Banco de dados do SIM de cada mês é finalizado no mínimo 21 dias após o período. Nesse sentido, só a partir de todo esse trâmite percorrido e após o envio do Banco de Dados do SIHSUS, da transcrição de boletins e digitação de fichas é que a Lista Única de Acidentes, as vítimas fatais e graves são identificadas e, assim, os dados podem então ser analisados e o relatório produzido e publicado.

## Referências

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**. Artigo 244, Caítulo XV. Institui infrações ao conduzir motocicleta, motoneta e ciclomotor. Brasília, 2018.

CARVALHO, EM; DELANI, TCO; FERREIRA, AA. **Atenção à saúde do idoso no Brasil relacionada ao trauma**. Revista Uningá Review, v. 20, n. 3, 2018. Site: <<http://revista.uninga.br/index.php/uningareviews/article/view/1595/1205>>.

CRIANÇA SEGURA BRASIL. **Guia criança segura para formação de mobilizadores**. Criança segura Safe Kids Brasil. São Paulo, 2012.

NASCIMENTO, KC et al. **Elderly people receiving care through an aeromedical service**. Revista Brasileira de Geriatria e Gerontologia, v. 21, n. 1, p. 79-87, 2018. Site: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1809-98232018000100079&script=sci\\_arttext&tIng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1809-98232018000100079&script=sci_arttext&tIng=pt)>.