



ARTIGO ORIGINAL / ORIGINAL ARTICLE / ORIGINALE

**Profile of traffic accidents: comparison between 2007 and 2013**

Perfil de acidentes de trânsito: comparativo entre 2007 e 2013  
Perfil de los accidentes de tráfico: comparación entre los años 2007 y 2013

Amanda Lopes Lima Coêlho<sup>1</sup>, Maria do Socorro Oliveira Guimarães<sup>2</sup>, Francina Lopes Amorim Neta<sup>3</sup>,  
Naldiana Cerqueira Silva<sup>4</sup>, Maria Amélia de Oliveira Costa<sup>5</sup>, Eronice Ribeiro de Moraes<sup>6</sup>

**ABSTRACT**

**Objectives:** this study aimed to characterize the traffic accident occurred the city of Teresina making a comparison of results between the years 2007 and 2013. **Methodology:** This is a descriptive, retrospective study with quantitative approach, performed in the Emergency Ambulance Service. The sample for the years 2007 and 2013 were 268 and 478 events respectively. Data collection was conducted from September 2013 to May 2014. The variables analyzed were: areas, vehicles, days of the week and time. The data were processed using SPSS (Statistical Product and Service Solutions - version 19.0). **Results:** It was found that the south and accidents involving motorcycle had the highest number of occurrences in both years. The Friday and Monday, the night shift, the days of the week and the time in which there were more accidents in those years. **Conclusion:** This panorama shows the need to implement public policies aimed at reducing traffic accidents. **Descriptors:** Traffic accidents. Pre-hospital care. Nursing.

**RESUMO**

**Objetivo:** Caracterizar os acidentes de trânsito ocorridos em Teresina-PI, comparando os anos de 2007 e 2013. **Metodologia:** Trata-se de um estudo descritivo, retrospectivo com abordagem quantitativa, realizado no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência. A amostra para os anos de 2007 e 2013 foram de 268 e 478 ocorrências respectivamente. A coleta foi realizada entre setembro de 2013 a maio de 2014. As variáveis analisadas foram: zonas, veículos, dias da semana e horário. Os dados foram processados no programa SPSS (Statistical Product and Service Solutions - versão 19.0). **Resultados:** Constatou-se que a zona sul e os acidentes envolvendo motocicleta foram os de maior número de ocorrência nos dois anos. A sexta e a segunda-feira, no turno da noite, foram os dias da semana e o horário, no qual aconteceram mais acidentes nesses anos. **Conclusão:** Este panorama demonstra a necessidade de implementar Políticas Públicas voltadas para redução dos acidentes de trânsito. **Descritores:** Acidentes de trânsito. Atendimento Pré-hospitalar. Enfermagem.

**RESUMEN**

**Objetivos:** Caracterizar los accidentes de tráfico en Teresina, PI, comparando los años 2007 y 2013. **Metodología:** Se trata de un estudio descriptivo, retrospectivo, con abordaje cuantitativo, realizado en el Servicio de Ambulancias de Emergencia. La muestra para los años 2007 y 2013 fueron 268 y 478 eventos, respectivamente. La recolección de datos se realizó de septiembre de 2013 hasta mayo de 2014. Las variables analizadas fueron: terrenos, vehículos, días de la semana y la hora. Los datos fueron procesados mediante el programa SPSS (Statistical de Productos y Servicios Solutions - versión 19.0). **Resultados:** Se encontró que el sur y accidentes con motocicleta tuvo el mayor número de apariciones en ambos años. El viernes y el lunes, el turno de noche, los días de la semana y la hora en los que hubo más accidentes en esos años. **Conclusión:** Este panorama muestra la necesidad de implementar políticas públicas destinadas a reducir los accidentes de tráfico. **Descritores:** Los accidentes de tráfico. Atención prehospitalaria. Enfermería.

**Descritores:** Los accidentes de tráfico. Atención prehospitalaria. Enfermería.

<sup>1</sup>Graduanda em enfermagem pela FACID|DeVry. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: [amandallcoelho@hotmail.com](mailto:amandallcoelho@hotmail.com)

<sup>2</sup>Enfermeira. Docente da FACID|DeVry. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: [socorrooliveiragui@hotmail.com](mailto:socorrooliveiragui@hotmail.com)

<sup>3</sup>Enfermeira. Docente da FACID|DeVry. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: [francina-amorim@hotmail.com](mailto:francina-amorim@hotmail.com)

<sup>4</sup>Enfermeira. Mestre em Enfermagem pela Universidade Federal do Piauí. Docente da FACID|DeVry. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: [naldianacerqueira@bol.com.br](mailto:naldianacerqueira@bol.com.br)

<sup>5</sup>Enfermeira. Mestre em Enfermagem pela Universidade Federal do Piauí. Docente da FACID|DeVry. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: [ameliao.costa@hotmail.com](mailto:ameliao.costa@hotmail.com)

<sup>6</sup>Enfermeira. Mestre em Enfermagem pela Universidade Federal do Piauí. Docente da FACID|DeVry. Teresina, Piauí, Brasil. E-mail: [eromoras@hotmail.com](mailto:eromoras@hotmail.com)

## INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito terrestres constituem uma das principais causas de óbitos no mundo. Atualmente inúmeras pessoas morrem todos os anos por este agravo, sem contar com as sequelas psicológicas e incapacidades que afetam um elevado índice de pessoas, gerando uma desestruturação familiar e elevado custo social e financeiro para os países<sup>(1)</sup>.

Anualmente 1,3 milhões de pessoas perdem suas vidas no trânsito e até 50 milhões sobrevivem com sequelas. No mundo os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa etária de 30 - 44 anos; 2ª na faixa de 5 - 14 e 1ª na faixa de 15 - 29. No Brasil as taxas de mortalidade no trânsito estão entre 21,5 e 19,5 por 100 mil habitantes, respondendo por 90% de todas as mortes no trânsito<sup>(2)</sup>.

A mortalidade no trânsito segue em curso crescente entre os brasileiros, haja vista que, em 2007, ocupava o quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito ficando atrás somente da China, Índia, Rússia e Estados Unidos e já em 2009 passou a ocupar o segundo lugar em óbito por causas externas<sup>(3)</sup>.

Seguindo esta mesma progressão encontra-se o estado do Piauí, cujos índices de acidentes de trânsito são considerados um dos maiores do Brasil, em 2006, foram registrados 685 acidentes de trânsito, o que representa uma taxa padronizada de 24 para acidentes de transporte terrestre tomando como base a população piauiense de 3.036.271 habitantes<sup>(4)</sup>.

Teresina, a capital do referido estado, é considerada uma das cinco capitais com maiores índices de acidentes de trânsito. Em 2007, ocupava o décimo lugar no ranking ficando atrás apenas de Boa Vista, Palmas, Campo Grande, Porto Velho, Goiânia, Cuiabá, Curitiba, Florianópolis e Macapá, apresentando uma taxa de mortalidade por acidentes de trânsito de 22,6/100.000 habitantes. Em relação à taxa média de óbitos para acidentes de trânsito nas capitais segundo frota de veículos, Teresina aparece em quinto lugar com 10,2 mortes a cada 10.000 veículos<sup>(5)</sup>.

Este aumento expressivo dos acidentes de trânsito são resultados de um conjunto de ações, as quais podem ser em decorrência da desorganização do trânsito, da fiscalização deficiente, das

condições dos veículos, do comportamento dos usuários e da impunidade dos infratores, mas também podem ser em virtude do grande número de veículos em circulação, principalmente as motocicletas, as quais atualmente tem conquistado uma ampla adesão por parte dos usuários, tendo aumentado sua aceitabilidade pela população, por se tratar de um veículo ágil, econômico e de custo e manutenção reduzida<sup>(6)</sup>.

Nesta perspectiva a prevenção é uma das armas mais importantes na redução destes agravos. Para tanto é necessário sensibilizar e propiciar uma mudança no conhecimento, na atitude e no comportamento por parte da sociedade. Faz-se necessário o fornecimento de informações voltadas para a prevenção de acidentes, sendo fundamental a implementação de Políticas Públicas atuantes no que concerne a estes agravos, exercendo influência na atitude da sociedade de modo a mudar seu comportamento<sup>(8-7)</sup>.

Neste sentido, com o intuito de prevenir estes agravos e garantir a segurança no trânsito foi criada a Lei 11.705, também chamada de Lei "Seca", que entrou em vigor em junho de 2008 que impactou o comportamento da população em relação à associação da bebida alcoólica com a direção, bem como a redução das internações hospitalares e dos óbitos<sup>(9)</sup>.

Assim, diante dessa problemática que envolve os acidentes de trânsito na cidade de Teresina, surgiram alguns questionamentos, o que levou à elaboração do seguinte problema de pesquisa: Quais as variáveis envolvidas com o número de acidentes de trânsito na cidade de Teresina, entre os anos de 2007 e 2013?

Diante de tais indagações, o presente estudo traçou como objetivo geral: Analisar comparativamente os acidentes de trânsito atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência na cidade de Teresina entre os anos de 2007 e 2013, considerando as variáveis zonas da cidade, tipo de veículo, dias da semana e horário e como objetivos específicos: identificar as zonas da cidade com maior número de acidentes de trânsito; descrever o meio de transporte que mais ocasiona o referido agravo e determinar os dias da semana e os horários de maior incidência de acidentes de trânsito.

## MÉTODO

Trata-se de um estudo descritivo, exploratório, retrospectivo, com abordagem quantitativa, realizado

no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência da cidade de Teresina-Piauí-Brasil. No qual se utilizou como fonte de informações, as fichas de atendimento dos anos 2007 e 2013, que possui campos específicos destinados ao registro dos acidentes de trânsito.

A amostra para o ano de 2007 foi calculada a partir da equação das médias referente ao ano de 2006 resultando em uma amostra de 719 fichas de ocorrências. Desse modo, obteve-se uma média de 268 ocorrências por acidentes de trânsito por mês. Já a amostra de 2013 tomou como base a equação das médias referente ao ano 2012, resultando em uma amostra de 1.034 ocorrências. Desse modo, obteve-se uma média de 478 acidentes de trânsito por mês. O tamanho das amostras foi calculado com um intervalo de confiança de 95% e com erro relativo de 1%.

Foram incluídos no estudo, todos os arquivos de acidentes de trânsito atendidos no referido serviço, ocorridos nos anos de 2007 e 2013. E foram excluídos todos os arquivos de acidentes de trânsito atendidos pelo mesmo serviço, que estavam rasurados ou ilegíveis.

A coleta de dados ocorreu nos meses de setembro de 2013 a maio de 2014, e foi realizada por meio de um formulário contendo as seguintes variáveis: tipo de

veículo envolvido, dia da semana, mês do ano, horário e zona da cidade.

A organização dos dados foi feita a partir de um mapeamento da cidade de Teresina, por zonas da cidade, onde constaram horários, dias da semana e veículos mais prevalentes nos acidentes de trânsito. A medida que os dados eram coletados, uma tabela no *Microsoft Excel 2010* era preenchida obedecendo a uma tabulação pré-estabelecida como meio de obtenção dos resultados a partir de métodos estatísticos.

Os dados obtidos foram submetidos a análise estatística descritiva, com cálculo de percentuais e medidas de tendência central e medidas de dispersão. Estes foram apresentados em formas de tabelas e gráficos. A análise foi feita no programa SPSS (Statistical Product and Service Solutions - versão 19.0).

A pesquisa obedeceu a Resolução 466/2012 do Conselho Nacional em Saúde que trata de pesquisas envolvendo seres humanos. A mesma foi submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade Integral Diferencial - FACID|DeVry, sob o número de aprovação: 17952813.7.0000.5211.

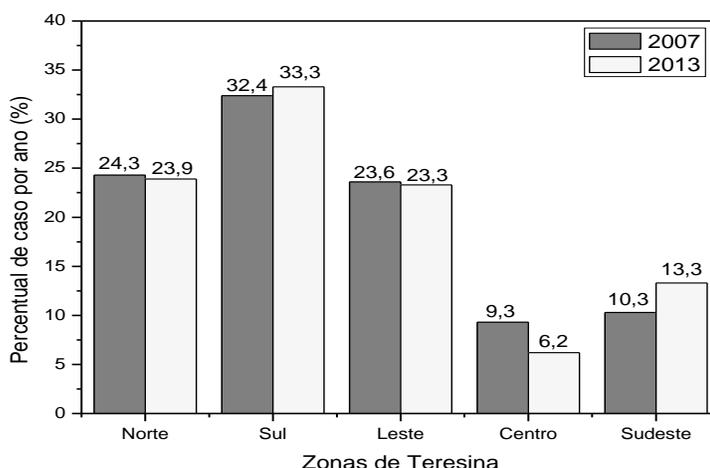
## RESULTADOS

A cidade de Teresina, a área urbana, é geograficamente é dividida em cinco zonas: Norte, Sul, Leste, Centro e Sudeste. Com essa divisão foi possível perceber qual zona possuía o maior número de casos por acidentes de trânsito.

No ano de 2007, a área de maior ocorrência de acidentes foi a zona Sul com uma média de 223 casos registrados. Esse dado seguiu a mesma

proporção no que se refere ao ano de 2013, que apareceu com um discreto aumento de pouco mais de cem acidentes em um intervalo de tempo de seis anos, como mostra a Figura 1.

Figura 1 - Percentual de acidentes de trânsito por zonas da cidade de Teresina-PI nos anos de 2007 e 2013. Teresina, 2014.



A Tabela 1 mostra os tipos de veículos envolvidos em acidentes de trânsito nos anos de 2007 e 2013. Vale ressaltar que em 2007 a motocicleta foi o meio de transporte que mais provocou acidente com 355 casos (49,4%), seguida dos atropelamentos com 183 registros (25,5%); carro/automóvel com 109 (15,2%); bicicleta com 66 (9,2%); ônibus/micro-ônibus e caminhão com cinco (0,7%) e um (0,1%), respectivamente.

Já em 2013, a motocicleta também foi o veículo que mais provocou acidentes de trânsito com 565 casos (54,6%), cabe destacar que houve um aumento relevante, se comparado com 2007. Seguindo essa progressão, estão os atropelamentos com 209 (20,2%), carro/automóvel 144 (13,9%). Somente os acidentes provocados por ônibus/micro-ônibus e caminhão se mantiveram com os mesmos índices.

Tabela 1 - Tipo de veículo envolvido em acidentes de trânsito, nos anos de 2007 e 2013. Teresina, 2014.

Variáveis	2007	2013
	n (%)	n (%)
Atropelamento	183 (25,5)	209 (20,2)
Carro/automóvel	109 (15,2)	144 (13,9)
Motocicleta	355 (49,4)	565 (54,6)
Bicicleta	66 (9,2)	110 (10,6)
Ônibus/micro-ônibus	5 (0,7)	5 (0,5)
Caminhão	1 (0,1)	1 (0,1)

No que concerne ao horário de maior ocorrência de acidentes de trânsito, observa-se que o turno da noite prevaleceu tanto em 2007 como em 2013 com 34,8% e 35,3%, respectivamente. Seguidos do turno da tarde com 30,3% em 2007 e 26,5% em 2013, e turno da manhã com 24,1% e 27,5% em 2007 e 2013, respectivamente e, por fim, a madrugada com 10,8% em 2007 e 10,7% em 2013, conforme mostra a Tabela 2.

No que diz respeito a variável dia da semana, constatou-se que em 2007 o número de acidentes de trânsito realizados pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência ocorreu em maior índice na sexta-feira, com 112 casos (15,6%). Já em 2013, a segunda-feira foi o dia da semana que mais registrou casos com 155 ocorrências perfazendo 15% dos acidentes.

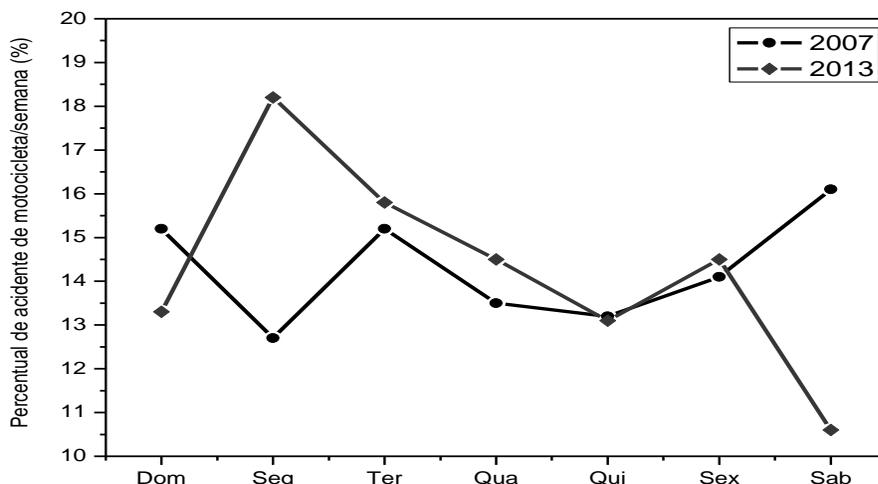
Tabela 2 - Horário e dia da semana dos atendimentos nos anos de 2007 e 2013. Teresina, 2014.

Variáveis	2007	2013
	n (%)	n (%)
<b>Horário</b>		
Madrugada	78 (10,8)	111 (10,7)
Manhã	173 (24,1)	284 (27,5)
Tarde	218 (30,3)	274 (26,5)
Noite	250 (34,8)	365 (35,3)
Total	719 (100,0)	1034 (100,0)
<b>Dia da semana</b>		
Domingo	102 (14,2)	145 (14,0)
Segunda	100 (13,9)	155 (15,0)
Terça	103 (14,3)	144 (13,9)
Quarta	95 (13,2)	151 (14,6)
Quinta	104 (14,5)	149 (14,4)
Sexta	112 (15,6)	148 (14,3)
Sábado	103 (14,3)	142 (13,7)
Total	719 (100)	1034 (100)

Como o número de acidentes envolvendo motocicleta foi bastante significativo, houve a necessidade de associar esse tipo de veículo com os dias da semana. Daí constatou-se que em 2007 o número de acidentes atendido pelo SAMU

envolvendo motocicletas foi maior nos dias de sábado, seguidos do domingo e terça-feira, com uma média de 16 acidentes. Já em 2013, os dias que ocorreram mais incidentes foram segunda e terça-feira com uma média de 18 acidentes.

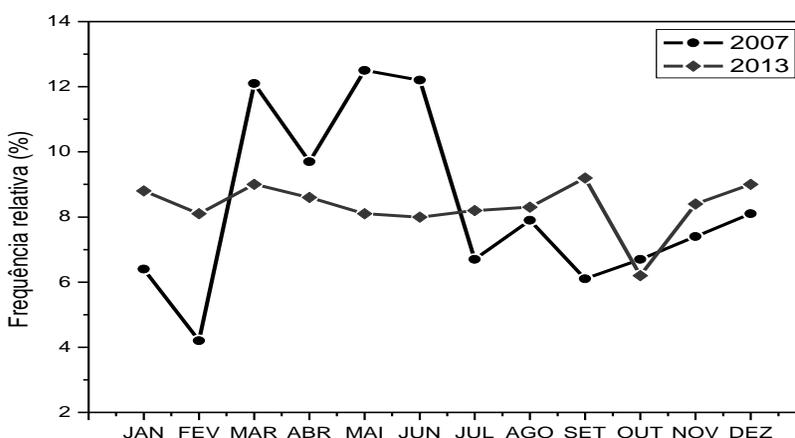
Figura 2 - Percentual de acidentes de motocicletas por dia da semana nos anos de 2007 e 2013. Eresina, 2014.



Outro aspecto importante a ser destacado, foi a observância da ocorrência de acidentes de trânsito, por meses do ano. Este dado é de suma importância, pois, em alguns deles, existem épocas festivas que contribuem para o aumento desses números, como por exemplo, fevereiro ou março que representam a época do carnaval, final de dezembro para o início de janeiro com o natal e ano novo, junho e julho que são as festas típicas, entre outras.

Em 2007 a frequência relativa desses acidentes sofreu bastante variação sendo mais alta nos meses de maio, junho e fevereiro. Fevereiro teve a menor frequência de acidentes com 4% e maio com 13%. Em 2013, pode-se perceber que há um equilíbrio no número de acidentes de janeiro a agosto, sendo setembro o mês de maior incidência com aproximadamente 10% dos acidentes e outubro o menor, com cerca de 7% dos mesmos (Figura 3).

Figura 3 - Frequência relativa dos acidentes de trânsito por meses do ano, comparando 2007 e 2013. Teresina, 2014.



## DISCUSSÃO

O percentual de casos de acidentes por ano, relacionado às zonas da cidade de Teresina, apresentou uma redução significativa em 2007 no Centro da cidade passando de 9,3% para 6,2%; e um aumento na zona Sudeste de 10,3% a 13,3%. As demais permaneceram dentro do mesmo limiar percentual, apresentando poucas alterações.

Os motivos que, por ventura, se enquadram neste panorama contribuindo para que a zona sul tenha sido a de maior incidência para acidentes de

trânsito, estão no intenso fluxo de veículos que circulam nas rodovias interestaduais, que constitui rota para as cidades do sul do Piauí, estado do Pernambuco e estado do Maranhão, pois faz parte de uma das saídas da cidade. Além disso, nesta zona concentram-se bairros com grande contingente populacional e com centros comerciais, como é o caso do grande Dirceu e o Parque Piauí.

Com relação a motocicleta ser o veículo mais envolvido com os acidentes de trânsito, este fato deve está associado por um meio de transporte ágil, já que a mobilidade urbana e rural constitui

uma problemática mundial. Além disso, possui baixo custo de aquisição e manutenção, se comparada a outros automóvel<sup>(10)</sup>.

Outro fator que vem contribuindo para o grande número de acidentes com condutores de motocicletas é a inobservância das leis de trânsito no que se refere ao uso de itens de segurança, limite de velocidade e uso de substâncias psicoativas.

Alguns fatores diminuem a concentração do condutor ou retardam os reflexos podendo transformar os riscos de trânsito em perigos no trânsito, são eles: consumo de bebidas alcoólicas, uso de drogas, uso de medicações que modificam o comportamento, emoções fortes e/ou stress, insônia e ingerir alimentos muito pesados que acarretem sonolência. Além destes, ainda tem o uso de celular ao dirigir, mesmo que seja no viva-voz, assistir televisão a bordo ao dirigir, ouvir aparelho de som ao dirigir em volume que não permita ouvir os sons do próprio veículo e dos demais, transportar animais soltos e desacompanhados no interior do veículo e/ou objetos que possam se deslocar durante o percurso<sup>(11)</sup>.

É de suma importância ressaltar que não é possível dirigir um veículo defeituoso, com segurança, devendo mantê-lo em condições de responder tecnologicamente a todos os comandos necessários para uma boa desenvoltura. Para manter o veículo em boas condições o ideal é que seja feita uma manutenção periódica e preventiva, respeitando os prazos e as orientações do manual do proprietário<sup>(12)</sup>.

Devem-se observar os níveis de óleo do motor, do freio, da direção hidráulica e do sistema de transmissão (câmbio); água do radiador, do sistema limpador de para-brisa, bem como as palhetas do limpador de para-brisa; funcionamento dos faróis e regulagem dos mesmos; lanternas dianteiras e traseiras, luzes indicativas de direção, luz de freio e luz de ré; observar calibragem, desgaste e dimensões irregulares dos pneus; observar o cinto de segurança quanto a cortes, dobras, funcionamento, ajustes e o uso adequado do mesmo, devendo estar firmemente ajustado ao corpo, sem deixar folgas, com a faixa inferior abaixo do abdome, sobretudo para gestantes, e a transversal sobre o ombro, atravessando o peito sem tocar o pescoço; suspensão; direção e freio<sup>(12)</sup>.

O cinto de segurança constitui um método de segurança do veículo e do condutor. Porém, é importante ressaltar que o uso do mesmo é individual, ou seja, transportar crianças no colo e utilizá-lo em ambos poderá acarretar lesões gravíssimas e até a morte da criança.

Para efeito didático da pesquisa estabeleceu-se os seguintes turnos: madrugada (0h às 5:59h), manhã (6h às 11:59h), tarde (12h às 17:59h) e noite (18h às 23:59h). O turno da noite apresentou uma alta taxa nos dois anos em estudo. Acredita-se que seja pelo fato de ser o horário em que a população está retornando para sua residência depois de um dia de trabalho, após saída de bares e/ou restaurantes, após consumo de bebidas alcoólicas, privação de sono e muitos outros aspectos que contribuem para o aumento no número de acidentes neste horário.

Em um estudo realizado na cidade de Fortaleza, o período noturno também se sobressaiu com o maior número de acidentes o que, segundo os autores, poderia justificar-se pelo fato de que, à medida que o dia vai passando, alguns fatores tendem a desgastar o físico e psíquico das pessoas, deixando-as mais vulneráveis à ocorrência dos mesmos, como por exemplo, ansiedade, cansaço, pressões, cobranças, exigências, inexperiência na condução de veículos, consumo de álcool e outras drogas e deficiente fiscalização estatal<sup>(13-16)</sup>.

Dentro do contexto de fiscalização estatal deficiente, como estratégia de segurança, para que seja eficaz, é necessário ter qualidade e informações oportunas. Deve-se estabelecer um sistema de vigilância completo incluindo o serviço pré-hospitalar, hospitalar e de reabilitação de todas as instituições. O ideal seria a informação chegar de forma integral ao serviço e ao indivíduo<sup>(14)</sup>.

Essas abordagens são eficazes, porém, em países em desenvolvimento os resultados já não mostram-se muito favoráveis. Por exemplo, uma lei sobre o uso de cintos de segurança pode proteger motoristas e passageiros, mas a mesma terá pouco impacto em um país cujo maior problema são as conservações das estradas<sup>(14)</sup>.

Além do fato de dirigir sobre o efeito de álcool ou entorpecentes, ainda tem os atos de negligência, imprudência e imperícia por parte do condutor. A negligência enquadra-se na falta de atenção ou falha na observação; a imprudência na

velocidade inadequada e a imperícia na inexperiência ou falta de conhecimento do local<sup>(12)</sup>.

Festas, reuniões, confraternizações e/ou qualquer momento de interação, acontecem nos finais de semana, iniciando na sexta-feira e terminando na madrugada de segunda-feira, já que a maioria retorna ao serviço neste dia. Por tal fato, acabam por ingerir bebidas alcoólicas, dirigir embriagados e causar acidentes envolvendo não só quem está conduzindo o veículo em tais situações, mas também pessoas que não fazem parte do contexto o qual estão inseridos naquele momento.

Segundo dados do Departamento de Trânsito do Piauí, a maioria dos acidentes com vítimas são registrados nos finais de semana, já nos casos de acidentes sem vítimas, a maioria é na segunda e terça-feira. O mesmo vale para o horário, o qual foi registrado um maior número de acidentes na capital entre 11h às 12h e das 16h às 17h, com 249 e 243 acidentes, respectivamente. Para acidentes com vítimas, a maior incidência é no horário das 18h às 19h, e nos sem vítimas, das 11h às 12h<sup>(15)</sup>.

A justificativa para uma menor frequência de acidentes no mês de fevereiro pode estar no fato de que, nesta época, a cidade, em sua maioria, migra para cidades vizinhas em decorrência do carnaval, que tem uma duração de aproximadamente uma semana, deixando a mesma com baixo fluxo de pessoas e veículos.

## CONCLUSÃO

Ao realizar a análise comparativa dos anos de 2007 e 2013 proposta nos objetivos da pesquisa, pôde-se observar um aumento progressivo dos casos de acidentes de trânsito atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência na cidade de Teresina.

Desse modo, os resultados apontaram que a zona da cidade no qual ocorreram mais acidentes de trânsito nos anos de 2007 e 2013, foi a zona Sul. tal fato poderá estar relacionado por esta zona possuir rodovias interestaduais com alto tráfego de veículos automotores. Assim como possui bairros com grande contingente habitacional e centros comerciais bem desenvolvidos.

A motocicleta se configurou como o veículo automotor mais envolvido em acidentes de trânsito. A justificativa para tal fenômeno está relacionada tanto com o excesso de velocidade, dirigir alcoolizado, a não utilização de capacete e

comportamento negligente no trânsito. Esses são considerados os principais motivos pelos quais os motoqueiros estão sendo a população mais vulnerável no trânsito da cidade de Teresina.

No que concerne aos dias da semana, percebeu-se que no ano de 2007 o dia no qual vitimou mais indivíduos foi a sexta-feira e já em 2013 contactou-se que foi a segunda-feira. Tal fenômeno é atribuído ao fato desse dia se constituírem ao início e término do final de semana respectivamente.

O turno do dia no qual ocorreram mais acidentes nos dois anos em estudo foi o noturno, acredita-se que pode estar relacionado tanto as condições das vias urbanas como: iluminação inadequada, sinalização precária e mal estado de conservação das vias públicas, assim como, também podem estar associados as condições das vítimas como uso de substâncias psicoativas, privação de sono e excesso dos limites considerados seguros de velocidade.

Quanto aos meses do ano, alguns aspectos poderiam justificar o aumento ou a diminuição dos números de acidentes que ocorreram. Neste estudo o maior número contemplou os meses de maio, em 2007, e de setembro em 2013. Estudos poderiam relacionar épocas festivas com determinadas épocas do ano, porém, para ambos os meses não foram encontradas justificativas para que pudessem ser associados a esse aumento.

Portanto, com este estudo espera-se que as informações do atual panorama dos acidentes de trânsito da cidade de Teresina, possam ser utilizadas como subsídio para elaboração de medidas e estratégias voltadas para a redução dos índices de acidentes de trânsito, das lesões e do número de óbitos advindos com o mesmo, e servir de alerta à população quanto à mudança de comportamento no trânsito e respeito à vida.

## REFERÊNCIAS

1. Ministério da Saúde (BR). Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação em Saúde. Cartilha de trânsito, dicas para você viver mais e melhor. Brasília: Ministério da Saúde; 2007.
2. Fundação Municipal de Saúde. Projeto Vida no Trânsito. Teresina, Brasil; 2012.
3. Ministério dos Transportes (BR). Resolução ONU nº2. Proposta para o Brasil para Redução de Acidentes e Segurança Viária: Década de Ação pela Segurança no Trânsito - 2011-2020. Brasília: Ministério dos Transportes; 2009.

4. Resende VD, Morais DA, Mota PA, Araújo RM, Avelino RP, Henriques TRP. Ocorrências de acidentes de trânsito atendidas pelo serviço de atendimento móvel de urgência em Belo Horizonte. R. Enferm. Cent. O. Min. 2012; 2(2):177-194.

5. Boseli G. Estudos técnicos. Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil. Confederação Nacional dos Municípios. 2009.

6. Noronha CKC, Morais ER. Ocorrência de óbitos por acidentes de motocicletas em Teresina, Estado do Piauí, Brasil. Rev Pan-Amaz Saude 2011; 2(4):11-16.

7. Pires T, Maia A. Acidentes Rodoviários: impacto nas suas vítimas. In: Ribeiro J, Leal I (org.). Lisboa. Actas do 5º Congresso Nacional de Psicologia da Saúde. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian; 2004;587-92.

8. National Association of Emergency Medical Technicians (NAEMT). Comitê do PHTLS em cooperação com o Comitê de Trauma do Colégio Americano de Cirurgiões. Atendimento pré-hospitalar ao traumatizado: básico e avançado. 7 ed. Rio de Janeiro: Mosby; 2012.

9. Ministério da Saúde (BR). Lei 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, que 'institui o Código de Trânsito Brasileiro', e a Lei no 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4o do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Diário Oficial da União 2008; 20 jun. Brasília: Ministério da Saúde; 2008.

10. World Health Organization. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Luxembourg: WHO; 2013.

11. Guzmán SR, Mejías EJ, Ruiz VM, Tapia FL, Claret PL, Moleón JJJ. Movilidad, accidentalidad por tránsito y sus factores asociados en estudiantes universitarios de Guatemala. Cad. Saúde Pública. 2014; 30(4):735-45.

12. Departamento Nacional de Trânsito. Direção defensiva Trânsito seguro é um direito de todos. Teresina: DETRAN; 2005.

13. 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.

14. Núñez RP, Híjou M, Celis A, Solórzano EH. El estado de las lesiones causadas por el tránsito em México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. Cad Saúde Pública. 2014; 30(5):911-25.

15. Departamento Nacional de Trânsito. Frota 2012. [acesso em: 16 Mai 2012]. Disponível em <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>.

16. Rodrigues APB, et AL. Caracterização dos acidentes motociclísticos atendidos pelo serviço de atendimento móvel de urgência. Rev Enferm UFPI. 2014; 3(3):73-9.

**Sources of funding:** No  
**Conflict of interest:** No  
**Date of first submission:** 2014/08/15  
**Accepted:** 2013/11/10  
**Publishing:** 2014/12/01

**Corresponding Address**

**Maria do Socorro Oliveira Guimarães**  
Avenida Pedro Freitas, 3137 - Vermelha - CEP:  
64018-190. Teresina, PI, Brasil.  
E-mail: [socorrooliveiragui@hotmail.com](mailto:socorrooliveiragui@hotmail.com)