CDU 614.86

ÓBITOS NO TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DO RIO GRANDE — RS, DURANTE O PERÍODO DE 1973 a 1984*

CLÁUDIO ACY CORRÊA RODRIGUES**
MOACIR ASSEIN ARÚS***
NÁDIA INÊS FRIEDMANN****
SUSI HELIENE LAUZ MEDEIROS*****
VÂNIA ELISABETE FRIEDMANN******
ANA MARIA CASTELLÃ*******

RESUMO

Os autores fizeram um levantamento de 431 necropsias de mortes violentas ocasionadas por acidentes de trânsito ocorridas durante o período de 1973 a 1984, no município do Rio Grande-RS, enfatizando a distribuição de acordo com o sexo, estado civil, idade e categoria das vítimas (motoristas, motociclistas, ciclistas, pedestres, passageiros, ignorados), comparando os resultados com os existentes na literatura.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes de trânsito, mortes, Rio Grande — RS — Brasil.

ABSTRACT

The authors made a research about 431 necrology cases of violent's deaths caused by automobilista accidents happenaed during the period between 1973 and 1984, infthe municipality of Rio Grande, empha sizing their distribuition according with sex, mairtal status, age and vitims' category (including drivers, motor cyclists, cyclists, pedestrior, passenger and others).

KEY WORDS: Accidents of transit, deaths, Rio Grande — RS — Brazil.

---

* Único trabalho do RS apresentado no I CONGRESSO BRASILEIRO DE MEDICINA E SEGURANÇA DO TRÁFEGO realizado de 21 a 26 de maio de 1985 em São Paulo-SP.

** Professor Assistente do Departamento de Ciências Morfo-Biológicas-FURG.
*** Professor Adjunto do Departamento de Educação e Ciências do Comportamento — FURG.
**** Monitora da disciplina de Anatomia Humana — FURG.
***** Monitora da disciplina de Anatomia Humana e Bolsista da disciplina de Deontologia e Medicina Legal — FURG.
****** Acadêmica de Medicina.
******* Professora Titular do Departamento de Educação e Ciências do Comportamento — FURG.

INTRODUÇÃO

Tem sido chamada a atenção para a importância cada dia mais crescente das mortes devido aos acidentes, em especial aos de trânsito. Além da mortalidade, há, ainda, a destacar a importância dos acidentes como causa de invalidez e mutilações, que não foram englobados neste trabalho. O estudo dos óbitos em acidentes de trânsito visa o conhecimento da realidade no município bem como divulgá-la, a fim de que possa motivar a discussão do problema e a tomada de medidas preventivas.

MATERIAL E MÉTODOS

Foram examinados os laudos de 431 cadáveres necropsiados no Posto Regional do Instituto Médico Legal do município do Rio Grande-RS, vítimas de acidentes de trânsito no período compreendido de 1973 a 1984. As informações obtidas dos laudos foram complementadas pelas existentes no registro de ocorrência da Delegacia de Trânsito da 7.ª Região Policial. Os resultados foram analisados de acordo com sexo, idade, categoria (motorista, motociclista, ciclista, pedestres, de categoria ignorada chamados de outros), estado civil das vítimas, local da morte, causas mais freqüentes das mortes, horários dos acidentes.

Por não apresentar importância prática foi desprezada a análise da idade dos passageiros.

RESULTADOS

O número de vítimas fatais por acidentes de trânsito foi crescendo a partir de 1973 até atingir um pico máximo em 1982, decrescendo em 1983 e permanecendo constante no ano de 1984 (gráfico I).

Com relação ao sexo, morreram mais homens do que mulheres (gráfico II) em todas as categorias analisadas (tabela III).

O número de óbitos apresentou um crescimento de acordo com o aumento da faixa etária até atingir o pico mais elevado entre os 21 e os 30 anos. Decresceu e ascendeu novamente até atingir o segundo pico mais elevado na faixa etária dos 41 aos 50 anos, voltando a decrescer nas faixas etárias subseqüentes (gráfico III).

O número de acidentes de tráfego com óbitos aumentou a partir das 15 horas, atingindo valores mais altos entre as 18 horas até as 20 horas (gráfico IV).

De acordo com a categoria das vítimas, os mais atingidos foram os pedestres (tabela I). Nestes, a faixa etária com maior número de vítimas foi a dos 41 aos 50 anos, seguida da dos 51 aos 60 anos. Nos motoristas foi a dos 21 aos 30 anos vindo logo a seguir a dos 31 aos 40 anos. Nos motociclistas foi a dos 21 aos 30 anos e nos ciclistas as dos 11 aos 20 anos e a dos 41 aos 50 anos (tabela II).

Não houve diferença significativa de óbitos de acordo com o estado civil das vítimas (tabela IV).

Predominaram as mortes no local do acidente (tabela V) e por traumatismo crânio-encefálico (tabela VI).

Os resultados encontrados no presente trabalho coincidem com os da literatura consultada (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 e 15).

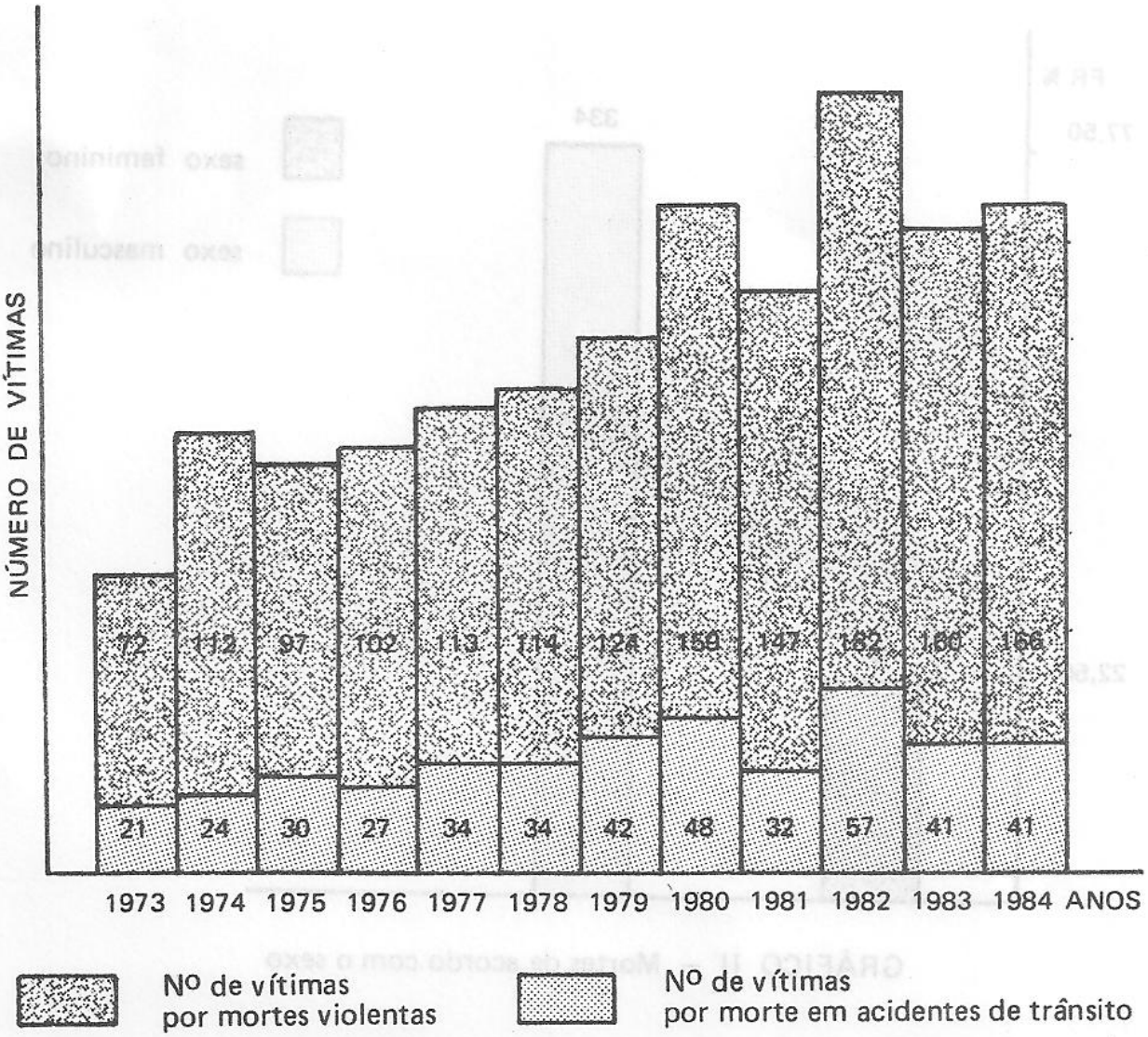

GRÁFICO I — Número de vítimas fatais.

O local no município do Rio Grande com maior incidência de mortes por acidentes de tráfego foi a Avenida Itália ao nível da Vila Junção, mais precisamente onde existe uma curva com o encontro de três artérias importantes e sem sinalização nem iluminação adequadas.

DISCUSSÃO

O presente trabalho, assim como a literatura especializada consultada, destacam o elevado número (33) de mortes na faixa etária dos zero aos dez anos (gráfico III), sendo que atropelados foram 28 (tabela II). Estes achados salientam a importância dos programas de educação para o trânsito nas escolas.

Assim como a BUFF (1), chamou a atenção dos autores o pequeno número de motociclistas mortos, comparativamente com as demais categorias.

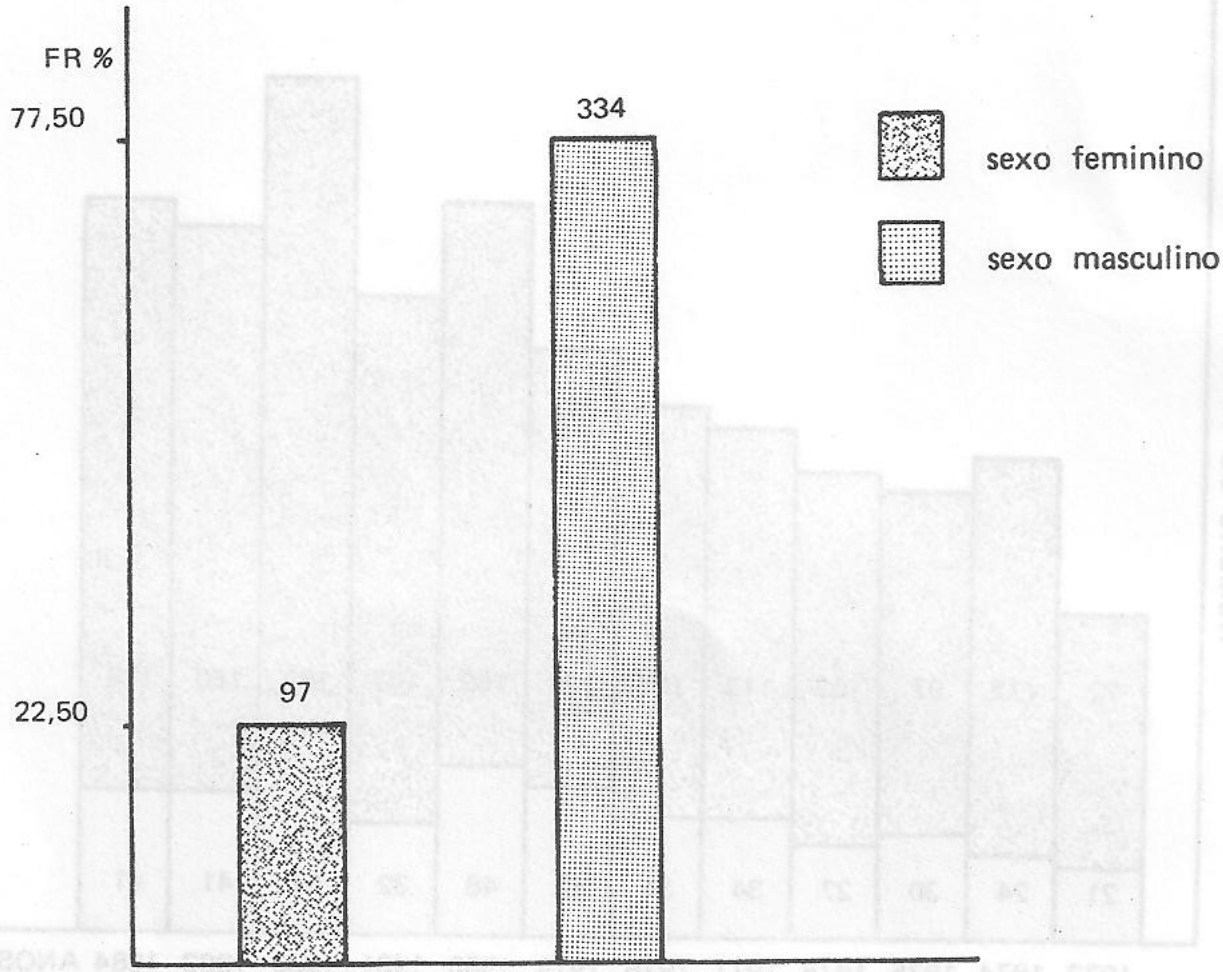

GRÁFICO II — Mortes de acordo com o sexo

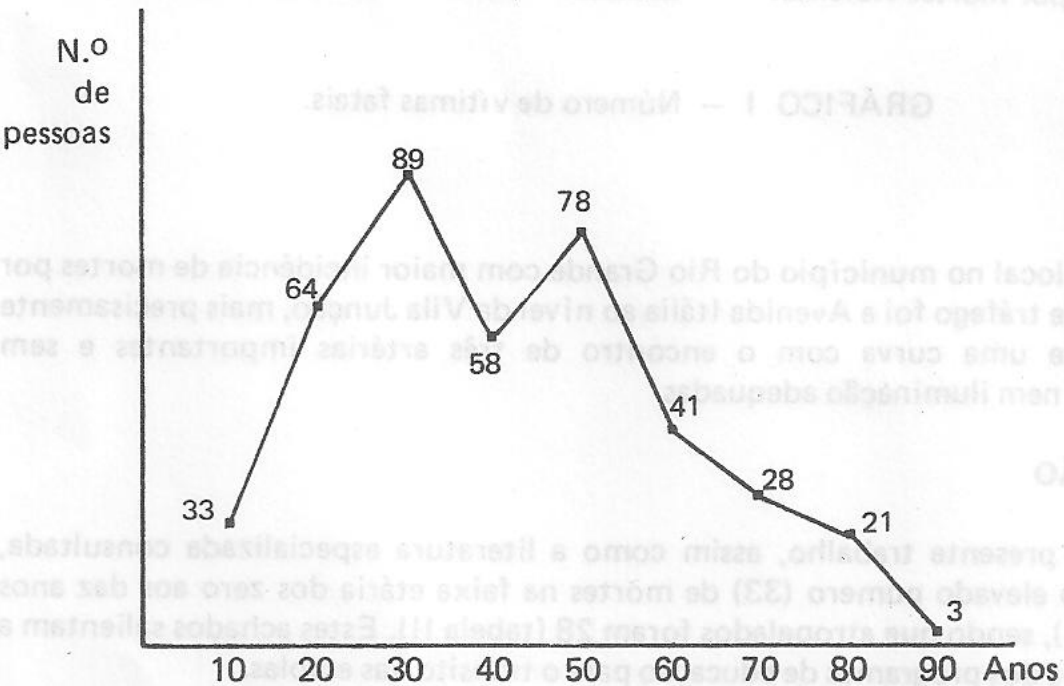

GRÁFICO III — Mortes de acordo com a faixa etária.

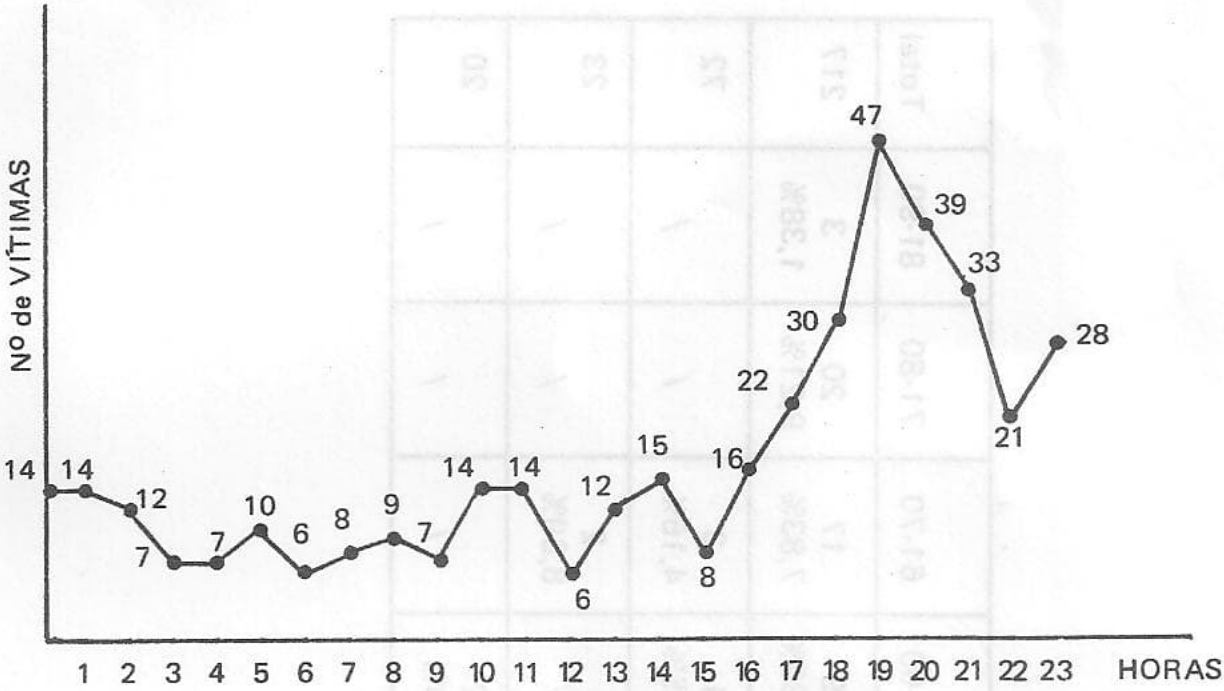

GRÁFICO IV — Distribuição das mortes conforme horário dos acidentes

TABELA I — **CATEGORIA DOS ACIDENTADOS**

CATEGORIA	N.º DE MORTES	PERCENTAGEM
PEDESTRE	217	50,34%
MOTORISTAS	72	16,70%
PASSAGEIROS	68	15,77%
OUTROS	31	7,19%
MOTOCICLISTAS	23	5,33%
CICLISTAS	20	4,64%

TABELA II – **IDADE X CATEGORIA**

Idade / Categoria	0-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	Total
Pedestre	28 12,90%	30 13,82%	23 10,59%	26 11,98%	41 18,89%	29 13,36%	17 7,83%	20 9,21%	3 1,38%	217
Motorista	/	4 5,55%	24 33,33%	21 29,16%	16 22,22%	4 5,55%	3 4,16%	/	/	72
Motociclista	/	9 39,13%	12 52,17%	/	/	/	2 8,69%	/	/	23
Ciclista	/	6 30%	4 20%	2 10%	6 30%	2 10%	/	/	/	20

TABELA III – **CATEGORIA X SEXO**

Categoria \ Sexo	Masculino		Feminino	
Pedestre	164	75,57%	53	24,42%
Motorista	71	98,61%	1	1,38%
Motociclista	22	95,65%	1	4,34%
Ciclista	20	100%	–	–

No entanto, como a categoria dos passageiros não foi analisada conforme o tipo de veículo em que os mesmos viajavam por falta de elementos no material examinado, o número de óbitos envolvendo motociclistas provavelmente seja muito mais elevado do que o do presente trabalho.

Não obstante serem pontos de análise bastante importantes, sexo e idade, por si só, são dados que não permitem uma afirmativa conclusiva, até mesmo porque não há índices estatísticos que permitam uma comparação eficaz entre o número de motoristas habilitados por idade ou por sexo, assim como de resto o número total de habitantes por sexo e idade para que se estabeleça a comparação com o número de acidentes com vítimas fatais.

Aparentemente, a maior vítima é o pedestre porque os demais acidentados foram distribuídos em diferentes categorias (tabela I). Percebe-se, no entanto, que tanto o pedestre quanto o indivíduo que está em um dos diferentes veículos classificados correm praticamente o mesmo risco de vida.

CONCLUSÕES

Os resultados do presente trabalho, coincidentes com os da literatura consultada, permitem o alinhamento das seguintes conclusões:

a) Os motivos dos acidentes de tráfego com mortes independem do número de habitantes dos centros urbanos, devendo ser objeto de estudos multidisciplinares envolvendo profissionais de várias áreas (engenheiros, médicos, autoridades policiais, judiciárias etc.), inclusive dentro da própria área da Saúde (Médicos Psiquiatras, Traumatologistas, Enfermeiros, Psicólogos, Assistentes Sociais, etc.).

b) A continuamente crescente violência no tráfego está a exigir um imediato, participativo e eficaz comprometimento de todos os segmentos da sociedade a fim de que se diminua esta hecatombe nas vias públicas que vem causando imensuráveis e irrecuperáveis perdas para as famílias, para a sociedade e a nação brasileira.

c) O elevado número de mortes, inclusive nas menores faixas etárias, exige a implantação de um Programa de Educação Consciente já a partir da Escola.

TABELA IV – **ESTADO CIVIL**

Ano / Estado Civil	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	N.º total de vítimas	%
Casado(a)	9	9	16	17	18	11	22	20	21	27	16	22	198	45,94
Solteiro(a)	10	14	12	8	11	17	19	23	16	26	19	16	191	44,32
Outros	2	1	2	2	5	6	1	5	5	4	6	3	42	9,74
												Total	431	100

TABELA V – **LOCAL DA MORTE**

Local da morte	FA	FR(%)
No local do acidente	222	51,50
A caminho do hospital	27	6,26
Ao dar entrada no hospital	8	1,85
No hospital	165	38,28
Ignorado por ausência de dados	9	2,08

TABELA VI – **CAUSAE MORTIS**

Causae mortis	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Total	%
Traumatismo crânio-encefálico	15	13	13	12	15	13	29	28	18	29	26	22	233	54,06
Politraumatismo s/ TCE	2	4	3	3	3	4	2	5	/	4	4	8	42	9,74
Hemorragia interna e/ou externa	4	4	10	2	14	12	7	10	9	6	7	8	93	21,57
Outros	/	3	4	9	2	5	3	5	5	8	4	3	62	14,38
Ignorado por ausência de dados	/	/	/	1	/	/	/	/	/	/	/	/	1	0,23

AGRADECIMENTOS

Agradecemos à Sra. Iará Maria Klement Rodrigues pela confecção dos gráficos e das tabelas, e ao Sr. Roberto Lutz Moreira pelo excelente serviço de datilografia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BUFF. H. U. Hecatombe nas estradas. **Rev. Diálogo Médico**, 3(1): 7-15.

2. ——————. Hecatombe nas estradas. **Rev. Bras. de Med. do Tráfego**, 1(1), set. 1982.

3. CARVALHO, H. V. de. **Conceitos de finalidades da Medicina do Tráfego**. Rio de Janeiro, 1974. I Encontro Guanabara – Rio de Janeiro sobre Trânsito.

4. KOCHE, J. C. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. Caxias do Sul, Universidade de Caxias do Sul/EST., 1980. p. 82.

5. LAURENTI, R. Epidemiologia dos acidentes de trânsito. **ARS CVRANDI**, 7(11): 18-27, jan. 1975.

6. LAURENTI, R. et alii. Alguns aspectos epidemiológicos da mortalidade por acidentes de trânsito de veículos a motor na cidade de São Paulo, Brasil. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, 6(4): 329-41, 1972.

7. LOPES, T. A. R. et alii. Aspectos médicos, psicológicos e sociais da prevenção de acidentes com veículos em empresas. **Rev. Bras. de Saúde Ocupacional**. p. 52-61.

8. MELLO JORGE, M. H. P. de. Mortalidade por causas violentas no município de São Paulo, Brasil; IV – a situação em 1980. **Rev. Saúde Pública**, 16:19-41, 1982.

9. MENANDRO, M. B. A. Guerra nas estradas. **Rev. Bras. Ort.**, Rio de Janeiro, 11(1):51-3, 1976.

10. OKUMURA, M. et alii. Prevenção de acidentes de trânsito. **Urgências Roche**, São Paulo, 11(2): 3-30, 1982.

11. REVISTA BRASILEIRA DE MEDICINA DO TRÁFEGO. São Paulo, v. 1, n. 2, p. 94.

12. RODRIGUES, Y.; ORLANDI, O. V.; RODRIGUES, P. P. B. Acidentes de trânsito na infância. **Jornal de Pediatria**, 52(5): 351-4, 1982.

13. SEVERINO, J. A. **Metodologia do Trabalho Científico**. 5. ed. São Paulo, Cortez Editora e Autores Associados, 1980. p. 185.

14. SILVEIRA, M. H. & GOTLIEB, S. L. D. Acidentes, envenenamentos e violências como causa de morte dos residentes no município de São Paulo, Brasil. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, 10:45-55, 1976.

15. XAVIER, C. A. M. & CARVALHEIRO, J. da R. Incidência de fraturas. exceto de crânio, no município de Ribeirão Preto, São Paulo, Brasil, nos anos 1969-1970; I distribuição segundo a causa externa, tempo e lugar de ocorrência. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, 12:432-42, 1978.