



**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 Programa Vida no Trânsito**

### **4º Trimestre de 2019**

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

Elaine Monteiro da Costa (Chefe de núcleo)  
Clara Ananda Pimentel de Sousa Santos (Enfermeira)  
Enediana Chagas da Silva (Enfermeira)  
Giancarlos Pereira Passos (Analista de Sistemas)  
Gina Gomes Quirino (Psicóloga)

#### **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 as análises de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina no 4º trimestre de 2019 e comparações com o mesmo período de 2018. Essas análises fazem parte do acompanhamento e monitoramento da situação, como parte das atividades do **Programa 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 de trânsito e de vítimas, as características dos mesmos. 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 das ocorrências e o calendário dos casos com vítima fatal ao longo de cada dia.

A apresentação de relatório trimestral permite também acompanhamento dos números de acidentes ocorridos no trimestre e comparações com o mesmo período do ano anterior. Essa comparação possibilita por parte das instituições e do poder público analisar a eficácia das ações desenvolvidas com objetivo de redução do número de óbitos e feridos graves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina. Nesse sentido, o presente documento deve ser utilizado nas estratégias de monitoramento das ações de segurança viária da cidade.

## **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 2018 e 2019:

- 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.

Destaca-se que, a partir deste trimestre, uma nova etapa para a identificação das vítimas fatais foi inserida. Analisou-se a lista de óbitos do SIM, com os seguintes filtros: óbitos relacionados à acidentes de trânsito (óbitos codificados com CID V01 a V99), local de ocorrência do óbito e município de residência da vítima em Teresina. Com isso, verificou-se óbitos que não constavam na lista de vítimas fatais identificadas a partir do linkage da LUV com a lista do SIM.

Posteriormente, os casos não identificados na LUV foram investigados por meio de busca ativa. Após análise criteriosa, verificou-se que algumas dessas vítimas se tratavam de casos cujos nomes estavam IGNORADOS na LUV. A busca ativa também incluiu averiguação relevante a partir do clipping de notícias, que consiste no processo de busca de notícias, em portais de internet, sobre acidentes de trânsito, confirmando a ocorrência do acidente em Teresina, data, horário, além de outras informações pertinentes sobre o evento.

Os casos em que não foram identificados local e data da ocorrência do acidente, mesmo após esse processo de investigação, foram descartados. Após a realização desta nova etapa, foram identificadas 04 novas vítimas, somadas aos 30 casos identificados pelo linkage, totalizando 34 vítimas.

### 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 2.719 vítimas de acidentes de trânsito no 4º trimestre de 2019 em Teresina, sendo feridos graves 633 e 34 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 2018 e 2019, verifica-se redução no número de óbitos 19% e aumento de 4,5% no número de vítimas graves e de 2,1% no número total de vítimas.

Tabela 1. Distribuição do total de vítimas, vítimas fatais, graves e leves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestres de 2018 e 2019.

|                 |       | 4º Trimestre 2018 | 4º Trimestre 2019 | Variação entre 2018-2019 |
|-----------------|-------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| <b>Desfecho</b> | Fatal | 42                | 34                | -19%                     |
|                 | Grave | 606               | 633               | 4,5%                     |
|                 | Leves | 2.015             | 2.052             | 1,8%                     |
| <b>Total</b>    |       | 2.663             | 2.719             | 2,1%                     |

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

### 4.2 Perfil das Vítimas

A partir da Tabela 2, verifica-se que no 4º trimestre de 2019, entre as vítimas fatais e graves, o maior percentual é do sexo masculino, respectivamente, 76,5% e 81,2%. No grupo dos fatais, as faixas etárias com maiores percentuais foi de 26 a 35 anos com 35,3%, seguido das vítimas da faixa etária de 18 a 25 anos e 46 a 59 anos, com 20,6% cada. Considerando o

grupo das vítimas graves, o maior percentual foi em relação a faixa etária de 26 a 35 anos (24,6%), seguido da faixa etária de 18 a 25 anos (24%).

Tabela 2. Distribuição do sexo e faixa etária das vítimas fatais e graves de acidentes de trânsito ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestre de 2019.

| Variáveis              |           |   | Desfecho |       | Total |
|------------------------|-----------|---|----------|-------|-------|
|                        |           |   | Fatal    | Grave |       |
| Sexo                   | Masculino | N | 26       | 514   | 540   |
|                        |           | % | 76,5     | 81,2  |       |
|                        | Feminino  | N | 8        | 119   | 127   |
|                        |           | % | 23,5     | 19    |       |
| Faixa etária (em anos) | Até 17    | N | 1        | 44    | 45    |
|                        |           | % | 2,9      | 7     |       |
|                        | 18 a 25   | N | 7        | 152   | 159   |
|                        |           | % | 20,6     | 24    |       |
|                        | 26 a 35   | N | 12       | 156   | 168   |
|                        |           | % | 35,3     | 24,6  |       |
|                        | 36 a 45   | N | 3        | 132   | 135   |
|                        |           | % | 8,8      | 20,9  |       |
|                        | 46 a 59   | N | 7        | 107   | 114   |
|                        |           | % | 20,6     | 16,9  |       |
|                        | 60 e +    | N | 4        | 42    | 46    |
|                        |           | % | 11,8     | 6,6   |       |

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

A Tabela 3 mostra que grande parte dos óbitos e feridos graves dos acidentes ocorridos em Teresina no 4º trimestre de 2019 foi de residentes na Capital, 82,4% e 94,5%, respectivamente.

Tabela 3. Distribuição da cidade de residência das vítimas de acidente de trânsito fatais e graves ocorridos em Teresina (PI), 4º trimestre de 2019

| 4T 2019                |     |   |       |       |
|------------------------|-----|---|-------|-------|
|                        |     |   | Fatal | Grave |
| Residência em Teresina | Sim | N | 28    | 598   |
|                        |     | % | 82,4  | 94,5  |
|                        | Não | N | 6     | 35    |
|                        |     | % | 17,6  | 5,5   |

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

A Tabela 4 apresenta associação do desfecho com o meio/modo de locomoção e as idades mínimas e máximas para o 4º trimestre de 2019. Os pedestres e os motociclistas que foram a óbito apresentaram maiores idades máximas, 78 e 64 anos, respectivamente. Para o

grupo dos graves, as vítimas de maior idade foram os pedestres (78 anos) e ciclistas (72 anos). Observa-se uma grande amplitude de idades entre os pedestres graves (1 a 78 anos) e os usuários de motocicleta (4 a 71 anos). Destacando-se que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, crianças menores de 7 anos não podem ser transportadas em motocicleta.

Tabela 4. 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 2019 (4T 2019).

| 4T 2019  |                        |        |        |
|----------|------------------------|--------|--------|
| Desfecho | Meio/modo de locomoção | Idade  |        |
|          |                        | Mínima | Máxima |
| Fatal    | A pé                   | 26     | 78     |
|          | Automóvel              | 22     | 53     |
|          | Motocicleta            | 16     | 64     |
|          | Bicicleta              | -      | -      |
|          | Geral                  | 16     | 78     |
| Grave    | A pé                   | 1      | 78     |
|          | Automóvel              | 13     | 70     |
|          | Motocicleta            | 4      | 71     |
|          | Bicicleta              | 6      | 72     |
|          | Coletivo               |        |        |
|          | Outros*                | 21     | 48     |
|          | Ignorado               | 16     | 43     |
|          | Geral                  | 1      | 78     |

\* caminhão, carroça, trator, etc.

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 2019 a maioria era condutor tanto para fatais (64,7%) como para os graves (52,9%). Ressalta-se o tipo de vítima 'ignorado' para as graves de 29,7% o que denota necessidade de qualificação dessa informação obtida na porta de entrada do HUT. O principal meio de locomoção foi a motocicleta, tanto para os fatais (76,5%) como para os graves (82,6%).

Ao serem comparados os dados dos quartos trimestres de 2018 e 2019, em relação aos pedestres verifica-se um aumento no número de óbitos 20% e um aumento de 15,9% no número de vítimas graves. Verifica-se ainda uma redução de 50% no número de vítimas fatais cujo meio de locomoção era automóvel e aumento de 43,8% para os graves. Considerando o grupo de vítimas motociclistas, houve aumento tanto para as vítimas fatais (4%), quanto para

os graves (3,2%). Destaca-se ainda a redução no número de vítimas ciclistas tanto para acidentes fatais (-100%) quanto para graves (-6,7%).

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 2018 e 2019.

| FATAL                  |      |       |      |      |                           | GRAVE |       |     |       |       |                           |
|------------------------|------|-------|------|------|---------------------------|-------|-------|-----|-------|-------|---------------------------|
|                        | 2018 |       | 2019 |      | Variação<br>2018-<br>2019 |       | 2018  |     | 2019  |       | Variação<br>2018-<br>2019 |
| Tipo de Vítima         | N    | %     | N    | %    | %                         | N     | %     | N   | %     | %     |                           |
| Pedestre               | 5    | 11,9  | 6    | 17,6 | 20                        | 44    | 7,3   | 51  | 8,1   | 15,9  |                           |
| Condutor               | 26   | 61,9  | 22   | 64,7 | -15,4                     | 268   | 44,2  | 335 | 52,9  | 25    |                           |
| Passageiro             | 3    | 7,1   | 5    | 14,7 | 66,7                      | 40    | 6,6   | 59  | 9,3   | 47,5  |                           |
| Ignorado               | 8    | 19    | 1    | 2,9  | -87,5                     | 254   | 41,9  | 188 | 29,7  | -26   |                           |
| TOTAL                  | 42   | 100,0 | 34   | 100  | -19                       | 606   | 100,0 | 633 | 100,0 | 4,5   |                           |
| Meio/Modo de locomoção |      |       |      |      |                           |       |       |     |       |       |                           |
| A pé                   | 5    | 11,9  | 6    | 17,6 | 20                        | 44    | 7,3   | 51  | 8,1   | 15,9  |                           |
| Automóvel              | 4    | 9,5   | 2    | 5,9  | -50                       | 16    | 2,6   | 23  | 3,6   | 43,8% |                           |
| Motocicleta            | 25   | 59,5  | 26   | 76,5 | 4                         | 507   | 83,7  | 523 | 82,6  | 3,2   |                           |
| Bicicleta              | 5    | 11,9  | 0    | -    | -100                      | 30    | 5,0   | 28  | 4,4   | -6,7  |                           |
| Coletivo               | 0    | -     | 0    | -    | -                         | 1     | 0,2   | 0   | -     | -100  |                           |
| Outro*                 | 0    | -     | 0    | -    | -                         | 3     | 0,5   | 4   | 0,6   | 33,3  |                           |
| Ignorado               | 3    | 7,1   | 0    | -    | -100                      | 5     | 0,8   | 4   | 0,6   | -20   |                           |
| TOTAL                  | 42   | 100,0 | 34   | 100  | -19%                      | 606   | 100,0 | 633 | 100,0 | 4,5   |                           |

\* 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 os fatais, analisando os casos em que a outra parte envolvida é identificada, observa-se que 33,3% dos pedestres foram atropelados por automóveis. Para os ocupantes de automóvel, 50% foi resultado de colisão com outro automóvel. Os usuários de motocicleta vieram a óbito por colisão com automóvel (50%), seguido de colisão com outra motocicleta e com objeto fixo (com 7% cada).

Considerando as vítimas graves, os pedestres foram atropelados por motocicleta e automóvel (com 27,5% cada). Os usuários de automóvel colidiram com outros automóveis (21,7%), seguido de objeto fixo (13%). As vítimas de motocicleta foram decorrentes de colisão

com automóvel (28,1%) seguido de colisão com outra motocicleta (13,8%); As vítimas ciclistas foram em decorrência de colisão com motocicletas (25%).

Tabela 6. Associação do meio/modo de locomoção com a outra parte envolvida de vítimas graves e fatais de acidentes de trânsito em Teresina (PI), 4º trimestre de 2019 (4T 2019).

| 4T 2019                |                       |               |             |             |                |             |              |               |
|------------------------|-----------------------|---------------|-------------|-------------|----------------|-------------|--------------|---------------|
| Meio/modo de locomoção | Outra parte envolvida |               |             |             |                |             |              |               |
|                        | Autom.<br>%           | Motocic.<br>% | Colet.<br>% | Bicic.<br>% | Obj. fixo<br>% | Animal<br>% | Outra**<br>% | Ignorado<br>% |
| <b>FATAL (N)</b>       |                       |               |             |             |                |             |              |               |
| A pé (6)               | 33,3                  | 16,7          | -           | -           | -              | -           | -            | 50,0          |
| Automóvel (2)          | 50,0                  | -             | -           | -           | -              | -           | -            | 50,0          |
| Motocicleta (26)       | 50,0                  | 7,7           | 3,8         | -           | 7,7            | 3,8         | -            | 26,9          |
| Bicicleta (0)          | -                     | -             | -           | -           | -              | -           | -            | -             |
| Coletivo (0)           | -                     | -             | -           | -           | -              | -           | -            | -             |
| Outros* (0)            | -                     | -             | -           | -           | -              | -           | -            | -             |
| Ignorado (0)           | -                     | -             | -           | -           | -              | -           | -            | -             |
| <b>GRAVE (N)</b>       |                       |               |             |             |                |             |              |               |
| A pé (51)              | 27,5                  | 27,5          | 5,9         | 2,0         | -              | -           | -            | 37,3          |
| Automóvel (23)         | 21,7                  | -             | -           | -           | 13,0           | -           | 4,3          | 60,9          |
| Motocicleta (523)      | 28,1                  | 13,8          | 1,0         | 0,8         | 7,3            | 5,4         | 6,5          | 37,3          |
| Bicicleta (28)         | 10,7                  | 25,0          | 7,1         | -           | 7,1            | -           | 7,1          | 42,9          |
| Coletivo (0)           | -                     | -             | -           | -           | -              | -           | -            | -             |
| Outros* (4)            | -                     | -             | -           | -           | 25,0           | -           | 25,0         | 50,0          |
| Ignorado (4)           | 50,0                  | -             | -           | -           | -              | -           | -            | 50,0          |

\* 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 distribuição das ocorrências de acidentes com vítimas fatais do 4º trimestre de 2019 e que resultaram em 34 vítimas. A maior sequência sem ocorrência de acidente de trânsito com vítima fatal foi de 11 dias consecutivos, para o período 11 a 21 de outubro. Dos 28 dias com acidentes fatais ocorridos, 5 dias apresentam mais de um óbito, totalizando 11 vítimas. Dezembro apresentou o maior número de acidentes com vítimas fatais (16 vítimas) e o mês de outubro teve o menor número de vítimas fatais de acidentes de trânsito (6 vítimas). Destaca-se ainda os dias da semana com maior número de óbitos foram o Domingo (8 óbitos), Sábado (6 óbitos) e Segunda-feira e Sexta-feira (5 óbitos cada).

Figura 1. Calendário de ocorrências de acidentes de trânsito com vítimas fatais em Teresina (PI), 4º trimestre de 2019 (4T 2019).

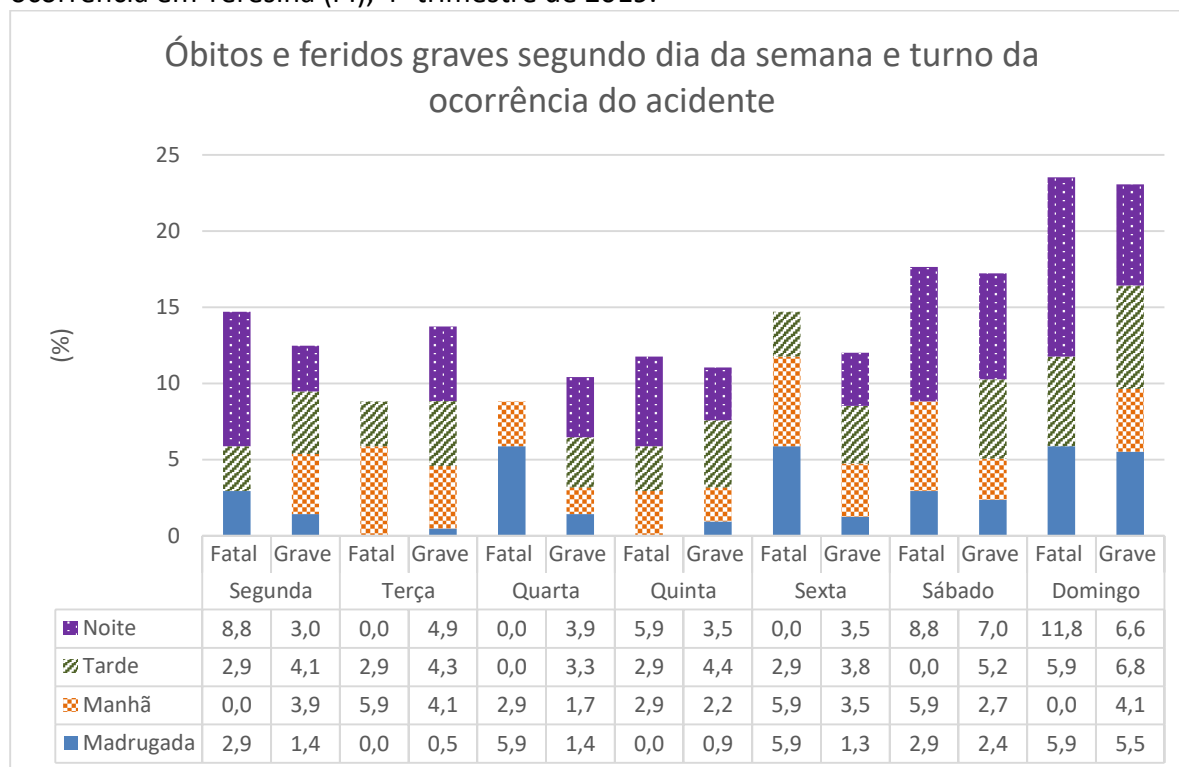
| 4T 2019                                      |       |     |     |                                             |     |      |      |
|----------------------------------------------|-------|-----|-----|---------------------------------------------|-----|------|------|
|                                              | 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  |                                             |     |      |      |
| † Dia com acidente com vítima fatal          |       |     |     | ☹ Intervalo máximo de dias sem vítima fatal |     |      |      |
| † 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 2019 com vítimas fatais ocorreram aos Domingos, Sábados e Sextas-feiras. Destaca-se que o domingo concentrou um total de 23,6% dos óbitos do período, seguido do sábado (17,6%) e da sexta-feira e segunda-feira com 14,7% cada. Os turnos com maiores incidências de acidentes fatais foram as noites dos domingos com 11,8%, noites de segunda-feira e noites de sábado com 8,8% dos acidentes fatais cada.

Para o grupo dos graves, observou-se uma incidência maior aos domingos (23%), sábados (17,3%) e as terças-feiras (13,8%). Os turnos com maior incidência de acidentes graves foram as noites dos sábados (7%) e tardes de domingo (6,8%) e noites de domingo (6,6%).

Figura 2. Acidentes de trânsito com vítimas graves e fatais, segundo dias da semana e hora da ocorrência em Teresina (PI), 4º trimestre de 2019.



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

Conforme Tabela 7, para o 4º trimestre de 2019, observa-se que a principal via identificada com ocorrências de acidentes fatais foi a BR 343 com 5 vítimas. Para o grupo das vítimas graves, a BR 316 ficou em primeiro lugar com 17 vítimas, seguido da BR 343 com 15 vítimas. O número alto de vias ignoradas (N=253) somando-se o grupo dos fatais e 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. Em apêndice encontra-se uma lista contendo todos os endereços de ocorrência de acidentes fatais, com respectivas datas e horários dos mesmos.

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 2019 (4T 2019).

| 4T 2019              |   |                            |     |
|----------------------|---|----------------------------|-----|
| FATAL                |   | GRAVE                      |     |
| Endereço             | N | Endereço                   | N   |
| BR 343               | 5 | IGNORADO                   | 250 |
| AV KENNEDY           | 3 | BR 316                     | 17  |
| IGNORADO             | 3 | BR 343                     | 15  |
| BR 316               | 2 | AV HENRY WALL DE CARVALHO  | 8   |
| AV BARAO DE GURGUEIA | 1 | AV KENNEDY                 | 8   |
| DEMAIS VIAS          | 1 | AV MARANHÃO                | 8   |
|                      |   | AV MARECHAL CASTELO BRANCO | 8   |
|                      |   | AV POTI VELHO              | 8   |
|                      |   | DEMAIS VIAS                | <8  |

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

#### 4.5 Monitoramento das Informações

A Tabela 8 apresenta a quantidade de fichas, boletins de ocorrência e registros de cada instituição de saúde ou de trânsito referentes aos acidentes ocorridos em Teresina no 4º trimestre de 2019, antes da construção da Lista única. Ao analisar a tabela pode ser verificado que para o referido período, em relação ao registro de óbitos, a CIPTRAN apresentou a maior quantidade de registros (N=15), seguido do SAMU (N=14) e do HUT (N=13). Para o grupo das vítimas graves, o HUT foi quem apresentou maior número de registros (N=621), seguido do SAMU (N=354) e da CIPTRAN (N=40).

Tabela 8. Quantidade de registros das fontes de dados que compõem a Lista Única de Acidentes segundo o desfecho (Fatal e Grave). Teresina (PI), 4º trimestre de 2019 (4T 2019).

| 4T 2019        |           |       |       |
|----------------|-----------|-------|-------|
| Fonte de Dados | Registros |       |       |
|                | Fatal     | Grave | Total |
| HUT            | 13        | 621   | 634   |
| SAMU           | 14        | 354   | 368   |
| CIPTRAN        | 15        | 40    | 55    |
| PRF            | 7         | 24    | 31    |
| BPRE           | 0         | 1     | 1     |
| TOTAL          | 49        | 1040  | 1089  |

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

## 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 instituições ainda não se encontram em formato eletrônico, demandando esforço na transcrição 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 importante 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. Atualmente, existe um movimento das polícias e do SAMU de criar um sistema próprio de boletins eletrônicos. Estão então sendo realizadas reuniões com os gestores responsáveis de modo a favorecer que os referidos sistemas contemplem as necessidades do PVT para produção de informações sobre os acidentes de trânsito;
- 3) Grande número de vítimas de acidentes vão para o HUT sem terem sido atendidos por polícias ou SAMU. Assim, informações sobre o acidente aparecem como ignoradas. Em relação a esse aspecto, foi realizada uma mudança no sistema de porta de entrada a fim de que contemplasse a coleta de informações como, endereço de ocorrência do acidente, outra parte envolvida, posição da vítima, fatores de proteção e indícios de ingestão de álcool. Nesse momento, se faz necessária uma sensibilização e orientação dos funcionários da porta de entrada para o preenchimento correto desses campos.
- 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 3º trimestre (30 de setembro) poderá compor a lista do SIM até o dia 31 outubro;
  - 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;
- 5) O presente relatório deve servir como base para ações de planejamento e monitoramento das ações dos diversos órgãos que atendem e atuam frente à realidade do trânsito. Nesse sentido todos os órgãos devem utilizar os dados apresentados com vistas a reduzir o número de acidentes fatais e graves na cidade de Teresina.

## APÊNDICE A

### Acidentes de trânsito fatais segundo localização, data e hora de ocorrência

| VÍTIMA | DT_ACIDENTE | HORA  | ENDEREÇO                    | REFERÊNCIA                              | BAIRRO            |
|--------|-------------|-------|-----------------------------|-----------------------------------------|-------------------|
| 1.     | 13/12/2019  | 8:27  | AV BARAO DE GURGUEIA        | 2741                                    | SAO PEDRO         |
| 2.     | 16/11/2019  | 20:34 | AV GOITACAZ                 | APOS O CRAS                             | IRMA DULCE        |
| 3.     | 20/12/2019  | 5:10  | AV HENRY WALL DE CARVALHO   | CEASA                                   | LOURIVAL PARENTE  |
| 4.     | 02/11/2019  | 8:28  | AV HUGO BASTOS              | IGNORADO                                | VALE QUEM TEM     |
| 5.     | 16/11/2019  | 3:25  | AV JOAQUIM NELSON           | EM FRENTE AO TEATRO DO DIRCEU           | PARQUE POTI       |
| 6.     | 07/10/2019  | 20:27 | AV JOAQUIM RIBEIRO          | R SEN AREA LEAO                         | CENTRO            |
| 7.     | 08/12/2019  | 21:41 | AV JOSE SOARES              | 1655                                    | ANGELIM           |
| 8.     | 25/10/2019  | 3:30  | AV KENNEDY                  | depósito Kenedy bebidas                 | MORADA DO SOL     |
| 9.     | 15/12/2019  | 5:00  | AV KENNEDY                  | AV DOM SEVERINO                         | MORADA DO SOL     |
| 10.    | 30/12/2019  | 3:51  | AV KENNEDY                  | AV VILMARY                              | SAO CRISTOVAO     |
| 11.    | 17/11/2019  | 3:19  | AV MARANHÃO                 | IGNORADO                                | SACI              |
| 12.    | 14/11/2019  | 21:50 | AV PROF CAMILO FILHO        | ESTRADA USINA SANTANA                   | BOM PRINCIPIO     |
| 13.    | 17/11/2019  | 21:51 | AV SANTOS DUMONT            | NR 746                                  | AEROPORTO         |
| 14.    | 06/10/2019  | 21:40 | BR 316                      | LORD HOTEL                              | REDENCAO          |
| 15.    | 03/11/2019  | 15:20 | BR 316                      | 24,8                                    | IGNORADO          |
| 16.    | 10/10/2019  | 17:30 | BR 343                      | 335,8                                   | IGNORADO          |
| 17.    | 30/10/2019  | 7:10  | BR 343                      | 343                                     | RECANTO PALMEIRAS |
| 18.    | 27/11/2019  | 2:30  | BR 343                      | 346,6                                   | IGNORADO          |
| 19.    | 10/12/2019  | 8:40  | BR 343                      | 345,5                                   | IGNORADO          |
| 20.    | 14/12/2019  | 8:55  | BR 343                      | 344,6                                   | DIRCEU ARCOVERDE  |
| 21.    | 17/11/2019  | 18:20 | ESTRADA DA ALEGRIA          | PROXIMO A SUBIDA DO PLANALTO BELA VISTA | ALEGRIA           |
| 22.    | 08/11/2019  | 7:04  | IGNORADO                    | IGNORADO                                | CENTRO            |
| 23.    | 23/11/2019  | 23:03 | IGNORADO                    | IGNORADO                                | BUENOS AIRES      |
| 24.    | 23/12/2019  | 14:39 | IGNORADO                    | IGNORADO                                | CENTRO            |
| 25.    | 09/12/2019  | 18:29 | POV TABOCA DO PAU FERRADO   | CONDOMINIO AMERICA                      | ZONA RURAL        |
| 26.    | 04/12/2019  | 0:01  | POVOADO CACIMBA VELHA       | IGNORADO                                | IGNORADO          |
| 27.    | 22/10/2019  | 15:04 | Q 93 CASA 11                | MERCADO PUBLICO                         | DIRCEU            |
| 28.    | 13/12/2019  | 12:32 | QD 92 CASA 20               | MERCADO PUBLICO                         | DIRCEU            |
| 29.    | 15/12/2019  | 14:44 | R CAP VANDERLEI             | ASSEMBLEIA DE DEUS                      | PIÇARREIRA        |
| 30.    | 12/12/2019  | 18:22 | R FRANCISCO DE ASSIS GARCIA | IGNORADO                                | VILA IRMA DULCE   |
| 31.    | 28/11/2019  | 11:51 | R RUI BARBOSA               | R PAISSANDU                             | CENTRO            |
| 32.    | 24/12/2019  | 8:02  | RUA FELISMINO WEBER         | 3800                                    | MORROS            |
| 33.    | 14/12/2019  | 23:16 | RUA JOSE PARENTE            | COM RUA PINHEIRO MACHADO                | PQ POTI           |
| 34.    | 16/12/2019  | 21:42 | VILA PADRE LUIS, RUA 07     | COLEGIO SALOME                          | RENASCENCA        |