

Impactos das Tecnologias nas Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

2

Francisca Júlia Camargo Dresch
(Organizadora)



 **Atena**
Editora

Ano 2018

Francisca Júlia Camargo Dresch
(Organizadora)

Impactos das Tecnologias nas Ciências Humanas e Sociais Aplicadas 2

Atena Editora
2018

2018 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Geraldo Alves e Natália Sandrini

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

I34 Impactos das tecnologias nas ciências humanas e sociais aplicadas
2 [recurso eletrônico] / Organizadora Francisca Júlia Camargo
Dresch. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2018. – (Impactos
das Tecnologias nas Ciências Humanas e Sociais Aplicadas; v.2)

Formato: PDF
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-85-85107-75-8
DOI 10.22533/at.ed.758180511

1. Ciências sociais aplicadas. 2. Humanidades. 3. Tecnologia.
I. Dresch, Francisca Júlia Camargo. II. Título.

CDD 370.1

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2018

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Me coube a apresentação deste exemplar cuja tarefa é a de estabelecer uma linha de raciocínio dos textos que aqui constituem os 25 capítulos desta obra. Após a leitura cuidadosa dos artigos submetidos, procurei conexões entre os contextos e as dimensões que poderiam sequenciar as discussões – trouxe a reflexão Sociológica que definem a vida humana na Terra através da produção de bens e serviços, refletidas na organização social, econômica, política, histórica, educacional, ambiental, cultural expressas pelas relações biopsicossociais do humano em seus ambientes.

Deste modo, poderíamos interrogar se nascemos ou nos tornamos humanos? A pergunta nos remete primeiramente a reflexão filosófica – em que momento inicia a vida sabendo que dependerá da abordagem selecionada, não há uma definição única que seja capaz de defini-la assertivamente. Podemos tentar explicar pela Religião, pelo Direito, e/ou pelas Correntes Filosóficas. Então, simplificamos vida é o oposto da morte, resulta do movimento contraditório que repousa na certeza de que vivendo estamos nos aproximando da morte. E para as ciências sociais, nascemos biologicamente humanos e nos tornamos humanos ao viver em sociedades e, nelas aprendemos agir moral e eticamente.

O desenvolvimento tecnológico atual nos situa na Era da Informática e das Comunicações. Tais características têm possibilitado registros inovadores na história humana. Nos interessa pontuar que o paradigma Neoliberal empregado para o permanente crescimento econômico que estabelece os padrões de consumo é o mesmo identificado no esgotamento dos recursos naturais, especialmente ao refletir o distanciamento entre *“os que acumulam, dos que nada possuem”*. Ora se o Planeta dá sinais de esgotamento e se as relações sociais apontam para a exploração sem precedentes, nos parece lógico também pensar na responsabilidade social como alternativa de sustentabilidade entre o educar para produzir e o papel das tecnologias para desenvolver a cidadania.

Portanto a obra Impactos das Tecnologias nas Ciências Humanas e Sociais Aplicadas 2, defende que a vida é patrimônio a ser preservado. Reúne debates acerca de pesquisas empregadas nas organizações produtivas a partir das políticas que permeiam processos de ensino e aprendizagem das instituições sociais. A cada autor, nossos agradecimentos a submissão de seus estudos na Editora Atena. Aos leitores, desejo proveitosa reflexão na trajetória apresentada

Francisca Júlia Camargo Dresch

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
VANTAGEM COMPETITIVA EMPRESARIAL PELO USO DE SACOS DE PÃES ECOLÓGICOS POR PANIFICADORAS DE QUIXADÁ – CE.	
José Cazuza Lopes Neto Valter de Souza Pinho Marcos James Chaves Bessa Sérgio Horta Mattos Danielle Rabelo Costa	
CAPÍTULO 2	10
A GOVERNANÇA AMBIENTAL E AS COMPRAS PÚBLICAS SUSTENTÁVEIS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA FEDERAL	
Anaítes Maria de Moraes Silva Jaíra Maria Alcobaça Gomes	
CAPÍTULO 3	28
A GESTÃO DE COMUNICAÇÃO <i>OMNICHANNEL</i> À PARTIR DOS EFEITOS DA TECNOLOGIA NUMA SOCIEDADE PLURAL, INOVADORA E PARTICIPATIVA.	
Ligia Fagundes	
CAPÍTULO 4	42
ANÁLISE DA PAISAGEM RURAL DO MUNICÍPIO DE MARIALVA – PR: A EMPRESA BSBIOS COMO AGENTE INDUTOR DA PAISAGEM	
Isadora Pinheiro Lucas César Frediani Sant’ana	
CAPÍTULO 5	57
CONSÓRCIO PÚBLICO INTERMUNICIPAL: UMA ALTERNATIVA VIÁVEL PARA A GESTÃO E O GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS EM PEQUENOS MUNICÍPIOS	
Tassiana Justino Fernandes Maria das Graças de Lima	
CAPÍTULO 6	72
A REPRESENTAÇÃO SOCIAL DA IDENTIDADE DO PROFESSOR UNIVERSITÁRIO, SOB O OLHAR DOS ACADÊMICOS EM INSTITUIÇÕES DE ENSINO PRIVADAS.	
Eudes Cristiano Vargas Larissa Siqueira Camargo Sandra de Cássia Franchini Leticia Grazielle Roque Adriano Pereira Cardoso Dênis Martins de Oliveira	
CAPÍTULO 7	87
A EXPANSÃO DOS CURSOS PRIVADOS PRESENCIAIS DE SERVIÇO SOCIAL EM SALVADOR-BA: IMPACTOS PARA DISCENTES E DOCENTES	
Adriana Freire Pereira Férriz, Taís Ana de Oliveira, Thainan de Albuquerque e Santos,	

CAPÍTULO 8	103
A COLETIVIDADE DOCENTE NA ELABORAÇÃO DE UM PROJETO DIDÁTICO-PEDAGÓGICO PARA A EDUCAÇÃO AMBIENTAL	
Paulo Vitor Teodoro de Souza Hélder Eterno da Silveira Iara Maria Mora Longhini	
CAPÍTULO 9	116
O CONTEXTO VIOLENTO DO ESTADO CAPITALISTA E O BULLYING	
Giovanna Back	
CAPÍTULO 10	129
O USO DOS PRINCÍPIOS DO DESIGN DE INTERIORES NA HUMANIZAÇÃO DA CASA DE APOIO	
Rubia Maiara Silva Marcon Larissa Siqueira Camargo	
CAPÍTULO 11	141
TEORIAS DE APRENDIZAGEM DE SEGUNDA LÍNGUA: UMA ANÁLISE CRÍTICA	
Laysa Cristina de Oliveira	
CAPÍTULO 12	153
USO DO KAHOOT COMO FERRAMENTA DE APRENDIZAGEM	
Ernane Rosa Martins Wendell Bento Geraldes Ulisses Rodrigues Afonseca Luís Manuel Borges Gouveia	
CAPÍTULO 13	160
O USO DAS REDES SOCIAIS NA CONSTRUÇÃO DO CONHECIMENTO	
Juliana Santos Alves Paulo Sergio Machado Leila Maria Araújo Santos	
CAPÍTULO 14	168
TECNOLOGIAS MÓVEIS EM CONTEXTO EDUCATIVO	
Ernane Rosa Martins Wendell Bento Geraldes Ulisses Rodrigues Afonseca Luís Manuel Borges Gouveia	
CAPÍTULO 15	178
EVOLUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM ADULTOS JOVENS NO NOROESTE PARANAENSE	
Willian Augusto de Melo Maria Antonia Ramos Costa Neide Derenzo Verusca Soares de Souza Maria Dalva de Barros Carvalho	

CAPÍTULO 16	188
BIPOLARIDADE ESTADISTA-IDEOLÓGICA: ELIZABETH I E PONTIFICADO	
Giovana Eloá Mantovani Mulza	
CAPÍTULO 17	195
CONSIDERAÇÕES INICIAIS SOBRE A CONVENÇÃO JACOBINA NA REVOLUÇÃO FRANCESA	
William Geovane Carlos	
CAPÍTULO 18	205
ANÁLISE DE TENDÊNCIAS DO CONSUMO MEDIADO POR DISPOSITIVOS DIGITAIS NO MARKETING DE RELACIONAMENTO	
Guaracy Carlos da Silveira Fernando Augusto Carvalho Dineli da Cost	
CAPÍTULO 19	218
<i>CHILD OF THE DARK</i> : A PRESENÇA DA MULHER NEGRA NAS LITERATURAS TRADUZIDAS	
Tayza Cristina Nogueira Rossini Letícia Toniete Izeppa Bisconcim Wellington Júnior Jorge	
CAPÍTULO 20	229
INTERAÇÃO UNIVERSIDADE-EMPRESA NO BRASIL: MOTIVADORES E OBSTÁCULOS - UM ESTUDO MULTICASOS	
Vivien Mariane Massaneiro Kaniak	
CAPÍTULO 21	240
ANÁLISE DE ATIVIDADES LOGÍSTICAS: ESTUDO DE CASO EM UMA EMPRESA DO SETOR ALIMENTÍCIO DO NOROESTE PARANAENSE	
Renan Araújo de Azevedo Daniel Mantovani Aline Takaoka Alves Baptista Leandro Ferreira Pinto Amauri Henrique de Carvalho Júnior	
CAPÍTULO 22	252
O PROGRAMA DE EXCELENCIA NA EDUCAÇÃO BÁSICA E A SISTEMÁTICA DA GESTÃO DO CONHECIMENTO ESTRATÉGICO NAS ORGANIZAÇÕES ESCOLARES DE EDUCAÇÃO INFANTIL NA CIDADE DE SARANDI – PR	
Tânia Corredato Periotto Fabiana Azevedo Picanço Tamires Selini Gouveia	
CAPÍTULO 23	259
ESTUDOS DA LITERATURA SOB A VERTENTE DO LETRAMENTO: A LENDA DE RUFF GHANOR E O UNIVERSO MULTIMODAL	
Letícia Toniete Izeppa Bisconcim Tayza Cristina Nogueira Rossini Wellington Júnior Jorge	

CAPÍTULO 24271

ESPORTE, MÍDIA CONTEMPORÂNEA E (IN)VISIBILIDADE SOCIAL: ATUAÇÃO PROFISSIONAL COM AUXÍLIO DAS REDES SOCIAIS

Bruno Bember Lofiego
Afonso Antônio Machado

CAPÍTULO 25282

A CULINÁRIA UCRANIANA NA CIDADE DE PRUDENTÓPOLIS, PARANÁ: ASPECTOS DA IMIGRAÇÃO E A INFLUÊNCIA CULTURAL DAS COMIDAS TÍPICAS

Renan Valério Eduvirgem

SOBRE A ORGANIZADORA.....291

EVOLUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM ADULTOS JOVENS NO NOROESTE PARANAENSE

Willian Augusto de Melo

Universidade Estadual do Paraná, *Campus* Paranaíba. Colegiado de Enfermagem. Paranaíba, Paraná.

Maria Antonia Ramos Costa

Universidade Estadual do Paraná, *Campus* Paranaíba. Colegiado de Enfermagem. Paranaíba, Paraná.

Neide Derenzo

Universidade Estadual do Paraná, *Campus* Paranaíba. Colegiado de Enfermagem. Paranaíba, Paraná.

Verusca Soares de Souza

Universidade Estadual do Paraná, *Campus* Paranaíba. Colegiado de Enfermagem. Paranaíba, Paraná.

Maria Dalva de Barros Carvalho

Universidade Estadual de Maringá, *Campus* Sede. Programa de Pós-graduação em Ciências da Saúde.

RESUMO: Os acidentes de transporte configuram-se em um grande problema de saúde pública devido ao impacto que causam no indivíduo, sua família e sociedade, além das consequências como custos financeiros elevados e os potenciais anos de vidas perdidos de uma população majoritariamente jovem. Considerando que os indicadores de morbidade e mortalidade por acidentes de trânsito representam a ponta do *iceberg*

da violência que ocorre no tráfego e seus imprevisíveis impactos para a saúde pública, este estudo teve como objetivo descrever a evolução dos acidentes de trânsito com vítimas fatais entre adultos jovens no município de Maringá-PR no período de 2005-2010. Trata-se de um estudo observacional, retrospectivo de corte transversal realizado com todas as vítimas fatais por acidente de trânsito no município de Maringá-PR, de janeiro de 2005 a dezembro de 2012 com idade entre 18 a 29 anos. As informações foram coletadas a partir do registro geral ocorrência, e dos registros provenientes do serviço integrado de atendimento ao trauma de emergência por meio do relatório assistencial do socorrista. Homens jovens de 18 a 29 anos prevaleceram significativamente nos casos fatais de acidente de trânsito principalmente aqueles com menor tempo de escolaridade. Ambos os sexos demonstram tendência crescente para mortalidade por acidente de trânsito especificamente a partir de 2008, essa ascendência foi mais significativa principalmente entre os homens mais jovens. Conclui-se que o potencial aumento desse agravo pode estar relacionado a precariedade da infraestrutura viária urbana, e do planejamento que pouco acompanhou, em seu desenvolvimento, as necessidades de tráfego contemporâneas.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes de trânsito; Mortalidade; Agravos externos; Enfermagem.

ABSTRACT: Transportation accidents are a major public health problem due to their impact on the individual, his / her family and society, as well as the consequences such as high financial costs and the potential years of lost lives of a mostly young population. Considering that the indicators of morbidity and mortality due to traffic accidents represent the tip of the iceberg of violence that occurs in traffic and its presumable impact on public health, this study aimed to describe the evolution of traffic accidents with fatalities among young adults in the municipality of Maringá-PR in the period 2005 to 2010. It is an observational, retrospective cross-sectional study performed with all fatal victims of traffic accident in the city of Maringá-PR, from January 2005 to December 2012, aged between 18 and 29 years. The information was collected from the general registry occurrence, and the records from the integrated emergency care service through the life-saving report of the rescuer. Young men aged 18 to 29 years prevailed significantly in fatal cases of traffic accidents, especially those with shorter schooling. Both sexes show increasing trend to mortality from traffic accident specifically from 2008, this ancestry was more significant mainly among the younger men. It is concluded that the potential increase of this aggravation can be related to the precariousness of the urban road infrastructure, and the planning that little accompanied in its development the contemporary traffic needs.

KEYWORDS: Traffic-accidents; Mortality; External Causes; Nursing.

1 | INTRODUÇÃO

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), estimativas para o período de 2002 a 2020, revela um aumento na mortalidade por causas externas especialmente aquelas decorrentes de violências e acidentes de trânsito. Evidentemente os acidentes de trânsito configuram-se em escala mundial um grande problema de saúde pública, devido ao forte impacto acometendo principalmente as faixas etárias mais jovens e produtivas da população (OMS, 2013).

Diferentemente das chamadas causas naturais, indicativas de deterioração do organismo ou da saúde devido a doenças e/ou ao envelhecimento, as causas externas remetem a fatores independentes do organismo humano, fatores que provocam lesões ou agravos à saúde que levam à morte do indivíduo (WAISELFISZ, 2012).

Sabe-se que as causas externas englobam um variado conjunto de circunstâncias, algumas tidas como acidentais (mortes no trânsito, quedas fatais, entre outras); e como violentas (homicídios, suicídios e outros eventos). Por isso, na investigação epidemiológica sobre causas externas, divide-se a mortalidade em dois grandes campos: o das mortes naturais e o das violentas (WAISELFISZ, 2012).

No Brasil, a mortalidade por causas externas é a segunda entre as principais causas de óbito, mas, quando avaliada em anos potenciais de vida perdidos, passa a ocupar a primeira posição. Especialmente nos grandes centros urbanos, as causas externas atingem predominantemente jovens negros entre 15 e 49 anos, em plena

fase de vida reprodutiva e de maior produção econômica (ARAUJO, 2009).

Importante considerar que alguns fatores agravantes para a perpetuação dos acidentes de trânsito estão na adoção de comportamentos de risco pelos condutores e pelos próprios pedestres, além dos fatores logísticos como condições da pista e sinalização e fatores ambientais como condições climáticas e iluminação (MELO *et al.*, 2017).

Entre as vítimas de acidentes de transporte, destaca-se o aumento da incidência com crianças e adolescentes que apresentou quedas significativas à partir da vigência do Código do Trânsito e voltou a recrudescer a partir de 2006. Nessa evolução da última década, observou-se elevadas taxas em crianças de 1 ano de idade ocupantes de automóvel; entre pedestres de idade entre 1 e 14 anos; e, entre adolescentes de 15 à 19 anos de idade ocupantes de motocicleta, cuja taxa, entre 2000 e 2010 passa de 3,7 para 17,5 o que representa um crescimento de 376,3% (WAISELFISZ, 2012).

O perfil das vítimas fatais dos acidentes de trânsito converge em diferentes localidades. Mesmo diante da ascensão dos coeficientes de mortalidade por acidentes de trânsito em idosos, o perfil das vítimas fatais continua sendo do sexo masculino e de faixa etária adulta produtiva, cujo contexto social se caracteriza pelo transporte de bens e serviços, evidenciando de forma lamentável, para a sociedade mundial, o ônus causado pela perda destas pessoas em idade produtiva (CAMARGO, 2012).

A prevalência de óbitos por acidentes de trânsito apresenta-se, no cenário atual da saúde e para a enfermagem brasileira, como um problema extremamente complexo, o que exige abordagens articuladas com os diferentes setores sociais para o seu enfrentamento são necessárias abordagens articuladas com os diferentes setores sociais, e intervenções criativas. Por esta razão, é preciso ampliar a compreensão sobre esta temática, disseminar a importância da prevenção de acidentes e buscar juntamente, com os diversos segmentos da sociedade, as formas de resgatar a responsabilidade que cada cidadão brasileiro deve ter para com a vida do outro (CAMARGO, 2012).

O padrão brasileiro da morbimortalidade para causas externas inclui, majoritariamente, sujeitos do sexo masculino e com idade dentre 20 e 39 anos. Assim o Ministério da Saúde adverte que são necessárias intervenções multissetoriais direcionadas a ações preventivas e de promoção da qualidade de vida (BRASIL, 2015).

Os óbitos por acidentes de transporte, as diferenças entre as diversas áreas do país são elevadas, situações que vão de 15 óbitos para cada 100 mil crianças e adolescentes no Paraná, até 5,3 em Amazonas; se as distâncias entre as capitais também são largas de taxa 4,3 em Belém até 23 e 23,1 em Teresina e Porto Velho, maiores ainda são os contrastes existentes entre os municípios, alguns dos quais apresentam índices extremamente elevados, como Barbalha, no Ceará ou Francisco Beltrão e Cianorte, no Paraná (WAISELFISZ, 2012).

Na década 2000/2010, o número de mortes nas vias públicas no Brasil passou de 28.995 para 40.989, o que representa um incremento de 41,4%. As taxas de

mortalidade, considerando o aumento da população, também aumentaram 25,8% (WASELFISZ, 2012).

No ano de 2010, o Ministério da Saúde registrou aproximadamente 41 mil mortes no trânsito e para o ano de 2015 as mortes no trânsito deverão ultrapassar os homicídios (WASELFISZ, 2012).

O reflexo na expectativa de vida, as mortes prematuras bem como seu impacto social e econômico decorrentes de acidentes violentos que geram custos altíssimos, ausência no trabalho, demandas sociais, o custos para o Sistema Único de Saúde, agravos emocionais e mentais irreparáveis aos familiares, além da perda de anos estimados de vida frente a casos fatais, (MARTINS, 2013).

Os indicadores de morbidade e de mortalidade por acidentes de trânsito representam a ponta do *iceberg* da violência que ocorre no tráfego das vias públicas e de suas impensáveis consequências para a saúde pública.

Justificam-se estudos epidemiológicos sobre a mortalidade justamente devido ao fato de que o planejamento e a definição de prioridades na área de saúde devem se basear no perfil epidemiológico da população. Aprofundar o conhecimento sobre as principais causas de mortalidade em nosso país e suas tendências é fundamental para uma correta compreensão da nossa realidade sanitária, inclusive com uma melhor identificação dos grupos populacionais que se encontram sob maior risco e para a avaliação de programas de intervenção.

Frente ao exposto, este estudo teve objetivo de descrever a evolução dos acidentes de trânsito com vítimas fatais entre adultos jovens no município de Maringá-PR, no período de 2005-2010.

2 | MATERIAL E MÉTODOS

Trata-se de um estudo observacional, retrospectivo de corte transversal realizado com todas as vítimas fatais por acidente de trânsito no município de Maringá-PR no período de 1º de janeiro de 2005 a 31 de dezembro de 2010 com idade entre 18 a 29 anos.

O município de Maringá-PR conta com uma população estimada para 2011 de 362.329 habitantes e está localizada no Noroeste do Estado do Paraná, possui uma frota composta por um total de 150.984 veículos automotores transitando nas vias públicas do município (IBGE, 2012) (Tabela 2).

Tipo de veículos automotores	N	%
Automóvel	97.560	62,6
Caminhão	6.831	4,4
Caminhão trator	3.632	2,3
Caminhonete	8.572	5,5
Micro-ônibus	294	0,2

Motocicleta	28.464	18,3
Motoneta	9.675	6,2
Ônibus	718	0,5
Trator de rodas	178	0,1
Total	155.924	100

Tabela 2: Distribuição da frota de veículos automotores no município de Maringá-PR, 2010.

Fonte: IBGE, 2010.

Causas externas são registradas pelo Sistema de Informação sobre Mortalidade seguindo os capítulos da Classificação Internacional de Doenças (CID) da Organização Mundial da Saúde (OMS). A partir de 1996, o Ministério da Saúde adotou a décima revisão do CID, que continua vigente até os dias de hoje (CID-10). O trabalho se centrou nas causas externas de mortalidade que, de acordo com a última classificação da OMS, abrangem as seguintes categorias: V01 a V99 para os acidentes de transporte (WAISELFISZ, 2012).

Foram identificadas como vítimas fatais por acidentes de trânsito aquelas definidas pelo grande grupo de causas externas Acidentes de Transporte [V01-V99], composto de óbitos de: Pedestre traumatizado em um acidente de transporte [V01-V09]; Ciclista traumatizado em um acidente de transporte [V10-V19]; Motociclista traumatizado em um acidente de transporte [V20-V29]; Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte [V30-V39]; Ocupante de um automóvel traumatizado em um acidente de transporte; [V50-V59] Ocupante de uma caminhonete traumatizado em um acidente de transporte [V40-V49]; Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em um acidente de transporte [V60-V69]; Ocupante de ônibus traumatizado em um acidente de transporte [V70-V79]; Outros acidentes de transporte terrestre [V80-V89]; Acidentes de transporte por água [V90-V94]; Acidentes de transporte aéreo e espacial [V95-V97] e Outros acidentes de transporte e os não especificados [V98-V99]. Ressalta-se que, para a análise em questão, as vítimas fatais pelas causas de Acidentes de transporte por água [V90-V94] e de Acidentes de transporte aéreo e espacial [V95-V97] foram excluídas, considerando o seu contexto de ocorrência.

As informações foram coletadas a partir do Registro Geral Ocorrências (RGO), que é o instrumento que integra o sistema de informações do Corpo de Bombeiros e também dos registros provenientes do Serviço Integrado de Atendimento ao Trauma de Emergência (SIATE) por meio do Relatório Assistencial do Socorrista (RAS).

A partir dos instrumentos de coleta de dados, fizeram parte do estudo as variáveis sócio-demográficas das vítimas envolvidas nos acidentes fatais. A variável idade foi dividida em duas faixas etárias sendo de 18 a 24 anos e 25 a 29 anos constituindo essas duas faixas etárias como adulto jovem. A variável sexo foi dicotomizada em masculino e feminino; para a escolaridade foi considerada a quantidade de anos estudados e divididas em intervalos de 1 a 3 anos, 4 a 7 anos, 8 a 11 anos, 12 e mais.

Para as variáveis relacionadas ao tempo que ocorreu os casos fatais do acidente: local do acidente, local da residência da vítima, data e hora da ocorrência, data e local do óbito.

Após a coleta das informações procedeu-se a tabulação e agrupamento das variáveis no Software Excel onde foi realizada a descrição das frequências absolutas e relativas. Para análise descritiva dos dados foram empregadas as medidas de tendência central para as variáveis quantitativas como média, mediana e o desvio padrão.

Os resultados foram representados por meio de gráficos sendo no formato de polígnos para melhor representar uma série histórica, e uma tabela a fim de facilitar o entendimento visual dos mesmos.

Este estudo recebeu aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual de Maringá pelo parecer nº 024/2011.

3 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

A população composta pela faixa etária de 18 a 29 anos totalizou 93 vítimas fatais por acidente de trânsito, dentre estes, 78 pertenceram ao sexo masculino (83,8%), quanto à escolaridade, a maior parte (51,6%) concluiu até o ensino fundamental, ou seja, até oito anos de estudos (Tabela 1).

Variáveis sociodemográficas	N	%
Sexo		
Masculino	78	83,9
Feminino	15	16,1
Faixa etária		
18 a 24 anos	59	63,4
25 a 29 anos	34	36,6
Escolaridade		
1 a 3 anos	21	22,6
4 a 7 anos	48	51,6
8 a 11 anos	9	9,7
12 a mais	9	9,7
Nenhuma	2	2,2
Não Observado	4	4,3
Total	93	100

Tabela 1: Variáveis sociodemográficas das vítimas fatais dos acidentes de trânsito na faixa etária de 18 a 29 anos. Maringá-PR, 2005-2010.

A prevalência de acidentes fatais para o sexo masculino foi verificado uma significativa progressão, em toda série histórica, principalmente nos últimos dois

anos, enquanto que no sexo feminino esta série permaneceu em uma linha mais estável, embora também apresentasse um discreto acréscimo do número de casos de fatalidades (Gráfico 1).

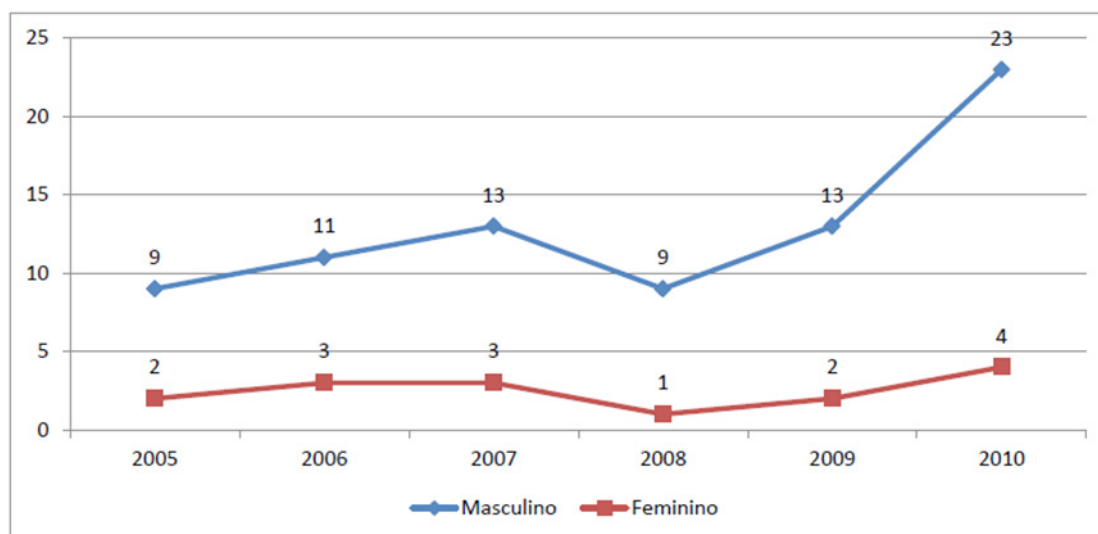


Gráfico 1: Evolução dos acidentes de trânsito com vítimas fatais na faixa etária de 18 a 29 anos. Maringá-PR, 2005-2010.

Com relação às variáveis específicas sobre os acidentes de transporte, destaca-se que em todas as ocorrências houve somente uma vítima fatal, onde 93,5% ocuparam a posição de condutoras de veículo automotor e 6,5% a posição de pedestres.

Verificou-se, neste estudo, que a prevalência do sexo masculino vítimas de acidentes de trânsito, acompanha o padrão das estatísticas nacionais e internacionais, da qual nos últimos anos progride rapidamente, principalmente entre a faixa etária de 18 a 35 anos (ARAUJO et al., 2009; WAISELFISZ, 2012; OPAS 2004). Sendo assim os homens apresentaram maior perda de anos potenciais de vida devido a esta causa, sendo cinco vezes maior que o sexo feminino. Sugere-se maior exposição masculina a acidente grave e com morte imediata com 53,8% contra 6,5% o sexo feminino, assim como os coeficientes de Anos Potenciais de Vida Perdidos (APVP) foi cinco vezes maior nos homens.

Segundo dados do Ministério da Saúde, os adultos jovens (20 a 29 e 30 a 39 anos) representaram o segmento da população mais vulnerável a esse agravo. Os coeficientes para o primeiro grupo ultrapassaram a marca de 100,0 para cada 100.000 jovens nos estados do Rio de Janeiro (125,45), Pernambuco (114,74) e Espírito Santo (103,09). Coeficientes elevados - acima de 60 - nessa faixa etária também foram observados nos estados de São Paulo, Amapá e Mato Grosso do Sul. Estes resultados contribuem para a definição de prioridades de grupos etários e unidades da federação visando a redução da violência no país.

No Estado de Pernambuco, a faixa etária de 20 a 39 anos foi a que apresentou os maiores números de APVP no total e em todas as modalidades de tipo de vítima, do geral e em ambos os sexos (ALMEIDA, 2010).

As características comportamentais determinam a vulnerabilidade do grupo populacional, considerando que os homens adultos assumem maiores riscos na condução de veículos, pois apresentam maior consumo de bebidas alcoólicas e realizam maior número de manobras imprudentes no trânsito (CAMARGO, 2012).

Na Europa, a razão de mortalidade do sexo masculino para o sexo feminino foi de 3,9 (CAYOTTE *et al.*, 2009). Já na África do Sul para cada ano, os anos de vida perdidos decorrentes dos acidentes de trânsito foram mais que o dobro para vítimas do sexo masculino dos que para o feminino (STATS, 2009).

A relação de maior proporção pertencer ao sexo masculino limita-se pelo fato que as atividades ocupacionais envolvem o uso do tráfego terrestre por este gênero (SANTANA, 2007). Ao estudar óbitos por causas evitáveis município de Fortaleza-CE, verificou que o grupo das causas por mortes violentas, das quais incluíram acidentes de transportes, o sexo masculino arcou com 49,24 contra 18,06% no feminino, compondo taxas de APVP de 43,89 e 6,91 por mil (SILVA, 2003).

Convém salientar que muitos trabalhadores dependem única e exclusivamente do veículo automotor como instrumento de trabalho e que estão expostos a condições adversas como longas jornadas de trabalho no trânsito e estresse gerado por cobranças de rapidez na trajetória (OLIVEIRA; SOUZA, 2004). Além de que, nos acidentes de percurso, existem algumas variáveis que interferem para que estas ocorrências além de graves tornam-se letais para as vítimas como as condições de conservação do trajeto, a luminosidade, as condições meteorológicas e a sinalização da via (ARAÚJO *et al.*, 2009; OLIVEIRA; SOUZA, 2004).

Importante salientar que por mais que as mortes por causas externas, incluindo os acidentes de trânsito, sejam mais informadas do que outras causas de óbito, é preciso atentar para a qualidade dos registros. De um modo geral, as informações estão relacionadas com o preenchimento correto das declarações de óbito pelos médicos e sua adequada alimentação na plataforma operativa do sistema de informação, por técnicos e codificadores (CAMARGO, 2012).

Conforme assegura o Ministério da Saúde que uma análise mais adequada acerca da dinâmica da violência no trânsito dependeria da discriminação das mortes que envolvem pedestres (atropelamentos) ou condutores e passageiros (demais acidentes de trânsito). Todavia, existe uma deficiência na definição desses acidentes e os dados indicam a necessidade de melhorar a qualidade do preenchimento das declarações de óbito (BRASIL, 2015).

No que diz respeito aos acidentes de trânsito, o Ministério da Saúde informa que com a entrada em vigor no país do novo Código do Trânsito no ano de 1998, análises preliminares indicam que no primeiro momento houve uma redução nas mortes no trânsito, porém a análise comparativa de dados atuais confrontados com os anteriores à 1998 poderia especificar os locais onde a medida produziu mais efeito, bem como aqueles em que os níveis permaneceram estáveis ou foram crescentes. Mas, além disso, com a melhoria da qualidade das informações poderia ser possível

estabelecer quais os tipos de acidentes de trânsito que se beneficiaram com o novo código, buscando avançar para novas medidas nos problemas cujo impacto não foi observado (BRASIL, 2015).

4 | CONCLUSÃO

Homens jovens de 18 a 29 anos prevaleceram significativamente nos casos fatais de acidente de trânsito principalmente aqueles com menor tempo de escolaridade. Ambos os sexos demonstram tendência crescente para mortalidade por acidente de trânsito especificamente a partir de 2008 essa ascendência foi mais significativa principalmente entre os homens. Somente entre os anos de 2007 a 2008 houve pequeno decréscimo no número de casos fatais, provavelmente explicada pela nova política implementada através de leis e de normatizações pelo departamento de trânsito vigente naquela época, em destaque o aumento da fiscalização da lei seca.

Os achados do presente estudo servem não somente para nortear ou fomentar a elaboração de políticas públicas interinstitucionais e integradas, que visem ao enfrentamento dessa causa externas, mas também que instigue novos estudos para demonstrar o impacto socioeconômico e o impacto maior na saúde pública.

Os acidentes de trânsito têm como fator predisponente a elevação da frota de veículos circulantes tanto nas rodovias como na área urbana. Também considera-se o fato do significativo aumento populacional principalmente nas grandes metrópoles, pelas deficiências dos transportes públicos e pelas necessidades de deslocamentos, cada vez mais longos e mais velozes.

Contribui para o potencial aumento desse agravo a precariedade da infraestrutura viária urbana, e de planejamento que pouco acompanharam, em seu desenvolvimento, as necessidades de tráfego contemporâneas.

A prevalência de óbitos por acidentes de trânsito apresenta-se no cenário atual da saúde e para a enfermagem brasileira como um problema extremamente complexo, e para o seu enfrentamento são necessárias abordagens articuladas com os diferentes setores sociais, e intervenções criativas. Por esta razão, é preciso ampliar a compreensão sobre esta temática, disseminar a importância da prevenção de acidentes e buscar juntamente, com os diversos segmentos da sociedade, as formas de resgatar a responsabilidade que cada cidadão brasileiro deve ter para com a vida do outro.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, A.P.B.A. **Análise da mortalidade e dos anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte terrestre no Estado de Pernambuco – 1998 a 2007.** 2010. Dissertação (Mestrado Profissional em Saúde Pública) – Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães. Recife, 2010.

ARAÚJO, E.M.; COSTA, M.C.; HOGAN, V.K.; MOTA, E.L.A.; ARAÚJO, T.M.; OLIVEIRA, N.F.

Diferenciais de raça/cor da pele em anos potenciais de vida perdidos por causas externas. Rev Saúde Pública, v. 43, n.3, p.,405-412, 2009.

BRASIL. MINISTÉRIO DA SAÚDE, SAÚDE BRASIL 2014. Uma análise da situação de saúde e das causas externas. Brasília – DF, 2015.

CAMARGO, F.C.; IWAMOTO, H.H. **Vítimas fatais e anos de vida perdidos por acidentes de trânsito em Minas Gerais, Brasil.** Esc Anna Nery (impr.); v.16, n.1, p.141 – 146, 2012.

CAYOTTE, E.; BUCHOW, H. **Population and social conditions.** Eurostast, Statistic in focus. European Communities, Luxembourg, Ed. 67, 2009.

MARTINS, C.B.G. **Acidentes e violências na infância e adolescência: fatores de risco e de proteção.** Revista Brasileira Enfermagem, Brasília, jul-ago; v.66, n.4, p.: 578-584, 2013.

MELO, W.A.; ALARCÃO, A.; OLIVEIRA, A.; PELLOSO, S.M.; CARVALHO, M.D.B. **Age-related risk factors with nonfatal traffic accidents in urban areas in Maringá, Paraná, Brazil.** Traffic Injury Prevention. v.18, n.2, p.157-163, 2017.

OLIVEIRA, N.L.B.; SOUSA, R.M.C. **Retorno à atividade produtiva de motociclistas vítimas de acidentes de trânsito.** Acta Paul Enferm; v.19, n.3, p.284-289, 2006.

OLIVEIRA, N.L.B.; SOUSA, R.M.C. **Motociclistas frente às demais vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá.** Acta Scientiarum. Health Sciences. Maringá, v. 26, n. 2, p. 303-310, 2004.

OPAS. American Health Organization. **Deaths from motor vehicle traffic accidents in selected countries of the Americas, 1985-2001.** Epidemiol Bull [periódico na Internet] 2004 [acessado ano mês dia];25(1):[cerca de 4 p.]. Disponível em: http://www.paho.org/english/dd/ais/EB_v25n1.pdf

PNUD. Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. **Relatório de desenvolvimento humano: racismo, pobreza e violência 2005** [internet]. [citado 2006 out 16]. Disponível em: <http://www.pnud.org.br/rdh>

SANTANA, V.S.; ARAÚJO-FILHO, J.B.; SILVA, M.; ALBUQUERQUE-OLIVEIRA, P.R.; BARBOSA-BRANCO, A.; NOBRE, L.C.C. **Mortalidade, anos potenciais de vida perdidos e incidência de acidentes de trabalho na Bahia, Brasil.** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 23, n.11, p.2643-2652, 2007.

STATS, S.A. Library Cataloguing-in-Publication (CIP) Data. **Road Traffic Accident Deaths in South Africa, 2001–2006: Evidence from death notification.** Statistics South Africa, Pretoria: Statistics South Africa, 2009

WAISELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2012.** Acidentes de Trânsito. São Paulo, Instituto Sangari, 2012.

SILVA, M.G.C. **Anos potenciais de vida perdidos por causas evitáveis, segundo sexo, em Fortaleza, em 1996-1998.** Epidemiol. Serv. Saúde, v.12, n.2, p.99-110, 2003.

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

WHO. World Health Organization. **World report on violence and health: summary.** Geneva: World Health Organization [Internet]. 2002.

Agência Brasileira do ISBN

ISBN 978-85-85107-75-8



9 788585 107758