

Elói Martins Senhoras

(Organizador)



ECONOMIA:

GLOBALIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO 2

Atena
Editora
Ano 2022

Elói Martins Senhoras
(Organizador)



ECONOMIA:

GLOBALIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO 2

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Gabriel Motomu Teshima

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. 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.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Economia: globalização e desenvolvimento 2

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Bruno Oliveira
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Elói Martins Senhoras

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

E19 Economia: globalização e desenvolvimento 2 / Organizador
Elói Martins Senhoras. – Ponta Grossa - PR: Atena,
2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-869-1

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.691222401>

1. Economia. I. Senhoras, Elói Martins (Organizador). II.
Título.

CDD 330

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editora
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

A evolução do pensamento econômico tem sido permeado pela presença de diferentes escolas, teorias e correntes desde os primordiais princípios filosóficos na Grécia, passando pela conformação da Ciência Econômica na Inglaterra, até chegarmos aos dias atuais, demonstrando que em um mundo globalizado não existe apenas uma via, mas diferentes formas de interpretação sobre o fenômeno econômico.

Tomando como referência que os pensamentos ortodoxos e heterodoxos são vivos nos campos das ideias e da realidade atual, este livro promove uma visão panorâmica sobre temas relevantes no campo epistemológico da Economia, tendo o objetivo de apresentar análises e debates que tomam como fundamentação distintos paradigmas teórico-metodológicos do pensamento econômico para interpretar a empiria dos assuntos e estudos de casos.

O ecletismo teórico-metodológico proposto nesta obra é explicitado, tanto, pela presença de um plural debate entre diferentes correntes teóricas do pensamento econômico, quanto, por diferentes procedimentos metodológicos de levantamento e análise de dados, possibilitando assim a apreensão de diferentes óticas para captação e interpretação dos fenômenos econômicos.

Caracterizado por uma natureza exploratória, descritiva e explicativa quanto aos fins e por uma abordagem quali-quantitativa quanto aos meios utilizados nas pesquisas, este livro foi estruturado por meio de distintas técnicas e métodos de pesquisa a fim de possibilitar divergentes abordagens teórico-conceituais para abordar a realidade empírica dos relatos de experiência e dos estudos de caso, assim resultando em uma pluralidade de debates.

Fruto de um trabalho coletivo e desenvolvido a várias mãos por um conjunto de pesquisadoras e pesquisadores, brasileiros e estrangeiros, os 29 capítulos deste livro fazem um imersivo convite à leitura de discussões relevantes nas áreas de Teoria Econômica, Macroeconomia, Microeconomia, Economia Internacional e Economia Política, combinando didatismo e acessibilidade.

Conclui-se que as discussões apresentadas neste livro proporcionam aos potenciais leitores a absorção de novas informações e a transdução em novos conhecimentos sobre a realidade e o pensamento econômico em um contexto de globalização permeado por diferentes paradigmas ideológicos. A obra estimula um debate eclético, plural e não discriminatório que se apresenta por meio de uma didática abordagem afeita aos interesses de um público leigo e da comunidade epistêmica da área da Economia.

Excelente leitura!

Elói Martins Senhoras


SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

INTRODUÇÃO AO DEBATE DA ECONOMIA POLÍTICA: CONCEITOS BÁSICOS

Lázaro Camilo Recompensa Joseph

Tatiana Wonsik Recompensa Joseph

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224011>

CAPÍTULO 2..... 35

A ARQUEOLOGIA DE UM DEBATE: AS TEORIAS DO DESENVOLVIMENTO, E SUAS INFLUÊNCIAS NA CONSTITUIÇÃO DO DEBATE ENTRE LIBERAIS E DESENVOLVIMENTISTAS NO BRASIL, ENTRE OS ANOS DE 1950 E 1964


Neilaine Ramos Rocha de Lima

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224012>

CAPÍTULO 3..... 50

ALGUMAS NOTAS INICIAIS SOBRE BRASIL E NEOLIBERALISMO


Isabel Cristina Chaves Lopes

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224013>

CAPÍTULO 4..... 57

GLOBALIZAÇÃO: UM PROCESSO DE MUDANÇA ESTRUTURAL NO SISTEMA INTERNACIONAL? ALGUMAS REFLEXÕES


Virgilius de Albuquerque

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224014>

CAPÍTULO 5..... 66

A IMPORTÂNCIA DO MERCADO FINANCEIRO PARA O COMÉRCIO INTERNACIONAL NOS PARAÍSOIS FISCAIS: RECOMENDAÇÕES PARA MOÇAMBIQUE


Zacarias Bernabé Nguema

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224015>

CAPÍTULO 6..... 84

TEORIA DA CARTEIRA DE MARKOWITZ: APLICABILIDADE DO MODELO CAPM (CAPITAL DE MODELO DE RECTIFICAÇÃO DE ACTIVOS) NO COMPORTAMENTO DOS INVESTIDORES NO MERCADO FINANCEIRO MOÇAMBICANO (2010-2020)

Shayra Alberto Xavier Constantino

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224016>

CAPÍTULO 7..... 94

O ESTADO DE ENQUADRAMENTO DA DIVIDA PÚBLICA “DIVIDAS OCULTAS” NO MERCADO DE CAPITAIS E O SEU CONTRIBUTO NO DESENVOLVIMENTO ECÔNOMICO DE MOÇAMBIQUE (2010-2020)

Daniel Fernando Sibinde Júnior

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224017>

CAPÍTULO 8..... 105

A SUSTENTABILIDADE DA DIVIDA PUBLICA DO MERCADO DE CAPITAIS EM MOÇAMBIQUE: DESAFIOS, PERSPECTIVAS E SOLUÇÕES (2010-2020)

Dalmázia de Fátima Vicente


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224018>

CAPÍTULO 9..... 119

POLÍTICA MONETÁRIA EM MOÇAMBIQUE: UM ESTUDO EMPÍRICO SOBRE A EFICIÊNCIA DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA MONETÁRIA ADOPTADAS EM MOÇAMBIQUE (2010-2020)

Atumane Jacinto José Nanvarra

Viegas Wirssone Nhenge

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.6912224019>

CAPÍTULO 10..... 129


LOS EFECTOS DE LA SUBIDA DEL DÓLAR EN MÉXICO EN LA PRODUCCIÓN LA ECONOMÍA Y LA SOCIEDAD

Víctor Manuel Piedra Mayorga

Rafael Granillo Macías

Miguel Ángel Vázquez Alamilla

Raúl Rodríguez Moreno

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240110>

CAPÍTULO 11..... 141

INTERAÇÕES ECONÔMICAS ENTRE BRASIL E APEC: UMA ANÁLISE DE DIVERSIFICAÇÃO DA PAUTA COMERCIAL

Sarah Geciellen Cabral Braz

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240111>

CAPÍTULO 12..... 157


BARREIRAS COMERCIAIS SOBRE A SOJA E A CARNE BRASILEIRAS: CENÁRIOS DE EMBARGOS DA CHINA, UNIÃO EUROPEIA E ESTADOS UNIDOS

Adriano Marcos Rodrigues Figueiredo

Mayra Batista Bitencourt Fagundes

Leonardo Francisco Figueiredo Neto

Cláudio Eurico Seibert Fernandes da Silva








 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240112>

CAPÍTULO 13..... 178

DOS CONCEPCIONES ENTRE LAS EMPRESAS RECUPERADAS POR SUS TRABAJADORES. DISPUTAS FORMATIVAS POR EL SENTIDO DE LA AUTOGESTIÓN EN LA TRAYECTORIA DE IMPA

Ramon Rodrigues Ramalho

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240113>

CAPÍTULO 14	194
EL COMERCIO ELECTRÓNICO GLOBAL COMO UNA OPCIÓN PARA EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA SOCIAL Y SOLIDARIA Y EL COOPERATIVISMO EN MÉXICO	
Luz Elvia Garcia Ramos	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240114	
CAPÍTULO 15	204
AGLOMERAÇÕES PRODUTIVAS AGRÍCOLAS E NÃO AGRÍCOLAS NO MEIO RURAL PIAUIENSE	
José Edson Rodrigues Júnior Edivane de Sousa Lima	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240115	
CAPÍTULO 16	220
ANÁLISE COMPARATIVA DAS ESTRATÉGIAS DE <i>MARKETING MIX</i> ADOTADAS EM TRÊS MERCADOS DE PROXIMIDADE AGROECOLOGICOS	
Heliene Macedo de Araújo Marta Cristina Marjotta-Maistro	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240116	
CAPÍTULO 17	242
APICULTURA EM ÁREA DE RESERVA LEGAL COMO FORMA DE DIVERSIFICAÇÃO ECONÔMICA NA AGRICULTURA FAMILIAR	
Mariane Rodrigues da Vitória	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240117	
CAPÍTULO 18	252
UMA ANÁLISE EMPÍRICA E DOCUMENTAL SOBRE O ESTADO DE IMPLEMENTAÇÃO DA ECONOMIA VERDE EM MOÇAMBIQUE: REALIZAÇÕES, DESAFIOS E PERSPECTIVAS (2010-2020)	
Kayle Chaves Rustangy Viegas Nhenge	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240118	
CAPÍTULO 19	263
DESARROLLO HUMANO Y CAÍDA DE PIB PROVOCADA POR EL COVID-19: PAÍSES CON ALTO Y BAJO DESARROLLO	
Imelda Ortiz Medina Pedro Plata Pérez Jorge Martínez Pérez	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240119	
CAPÍTULO 20	272
O PÓLO DE IMPERATRIZ: CARACTERIZAÇÃO E PERSPECTIVAS	
Edgar Oliveira Santos	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240120	

CAPÍTULO 21.....298

PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE NO BRASIL E PERNAMBUCO A PARTIR DE MICRODADOS DA PESQUISA NACIONAL DE SAÚDE – 2013

Josicleide Montenegro da Silva Guedes Alcoforado

Ana Carla Silva Alexandre

Idalacy de Carvalho Barreto

Irla Maria Vidal de Souza Medeiros

José Ricardo Bezerra Nogueira


Patricia Rejane Ribeiro Bispo

Nelson Miguel Galindo Neto

Guilherme Guarino de Moura Sá

Deisyelle Magalhães Barbosa

Débora Montenegro da Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240121>

CAPÍTULO 22.....312

ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE GASTO PÚBLICO PER CAPITA EM SAÚDE E A TAXA DE MORTALIDADE INFANTIL NAS QUATRO MACRORREGIÕES DE SAÚDE DO ESTADO DE PERNAMBUCO NO PERÍODO E 2008 A 2012


Harley Davidson Rocha de Lima

Moacyr Jesus Barreto de Melo Rego

Rodrigo Gomes de Arruda

Tatiane Almeida de Meneses

Maira Galdino da Rocha Pitta


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240122>

CAPÍTULO 23.....329

INVESTIMENTO PRIVADO: EVOLUÇÃO TEÓRICA E HISTÓRICA NO BRASIL

Tiago Wickstrom Alves

Emanuelle Nava Smaniotto

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240123>

CAPÍTULO 24.....353

PREVISÃO DE FALÊNCIA E PERFORMANCE: A INFLUÊNCIA DA CERTIFICAÇÃO DE QUALIDADE NAS EMPRESAS PORTUGUESAS


Cândido Jorge Peres Moreira

Mário Alexandre Guerreiro Antão

Pedro Miguel Baptista Pinheiro

Domingos Custódio Cristóvão

Catarina Carvalho Terrinca


 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240124>

CAPÍTULO 25.....365

O IMPACTO SÓCIO-ECONÓMICO DA PRODUÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO DO SAL MARINHO EM MOÇAMBIQUE: O CASO DA CRISE DO MERCADO DO DISTRITO DA

ILHA DE MOÇAMBIQUE


Octávio Francisco Xavier Uaite

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240125>

CAPÍTULO 26.....381

TURISMO REGIONAL Y MERCADO LABORAL: LA FUNCIÓN DE LA AGENCIA DE VIAJES COMO UNIDAD ECONÓMICA (2003-2010)

Laura Isabel Tottino

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240126>


CAPÍTULO 27.....397

REDES SOCIAIS E PERFORMANCE ELEITORAL: UMA ANÁLISE DAS ELEICOES DE 2018 PARA GOVERNADOR

Paulo Henrique Rocha de Souza

Francisco Antonio Sousa de Araujo

Paulo de Melo Jorge Neto

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240127>


CAPÍTULO 28.....411

SMART CONTRACTS: O REINVENTAR DO DIREITO CONTRATUAL NA ERA TECNOLÓGICA

Mateus Catalani Pirani

Emily Romera Fagundes

Julia Gothard Ribeiro da Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240128>

CAPÍTULO 29.....423

A RELAÇÃO DO CONSUMIDOR COM OS GAMES: FORTNITE, UM ESTUDO DE CASO

Felipe Casteletti Ramiro

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.69122240129>

SOBRE O ORGANIZADOR.....434

ÍNDICE REMISSIVO.....435

CAPÍTULO 21

PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRANSPORTE TERRESTRE NO BRASIL E PERNAMBUCO A PARTIR DE MICRODADOS DA PESQUISA NACIONAL DE SAÚDE – 2013

Data de aceite: 10/01/2022

Data de submissão: 19/10/2021

Josicleide Montenegro da Silva Guedes Alcoforado

Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de Pernambuco
Pesqueira – PE
<http://lattes.cnpq.br/4536554280785587>

Ana Carla Silva Alexandre

Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de Pernambuco
Pesqueira – PE
<http://lattes.cnpq.br/8832022730343469>

Idalacy de Carvalho Barreto

Secretaria Estadual de Saúde Pernambuco
Recife – PE
<http://lattes.cnpq.br/1383875777599104>

Irla Maria Vidal de Souza Medeiros

Marinha do Brasil
Recife – PE
<http://lattes.cnpq.br/6695447031659168>

José Ricardo Bezerra Nogueira

Universidade Federal de Pernambuco de Pernambuco
Recife – PE
<http://lattes.cnpq.br/0867860936900556>

Patricia Rejane Ribeiro Bispo

Faculdade de Ciências Humanas de Olinda
Olinda – PE
<http://lattes.cnpq.br/2894386401381371>

Nelson Miguel Galindo Neto

Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de Pernambuco
Pesqueira – PE
<http://lattes.cnpq.br/0593074026473891>

Guilherme Guarino de Moura Sá

Instituto Federal de Ciência e Tecnologia de Pernambuco
Belo Jardim – PE
<http://lattes.cnpq.br/7392865734545404>

Deisyelle Magalhães Barbosa

Faculdade de Ciências Humanas de Olinda
Olinda – PE
<http://lattes.cnpq.br/6395893801511762>

Débora Montenegro da Silva

Faculdade de Ciências Humanas de Olinda
Olinda – PE
<http://lattes.cnpq.br/6462122332959998>

RESUMO: Os acidentes de trânsito no Brasil são a causa de grande morbimortalidade anualmente, gerando dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputada às vítimas, aos seus familiares e à sociedade como um todo, além de custos econômicos provocados ao setor saúde e previdência. Dessa maneira, o presente trabalho tem como objetivo identificar o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes de transporte terrestre em Pernambuco, utilizando microdados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) 2013. Este trabalho é um estudo descritivo, de base populacional e corte transversal com abordagem quantitativa; para o processamento de dados, foi utilizado o programa SPSS versão

20.0. Através dessa pesquisa observou-se principalmente que a concentração de acidentes se dá com motocicleta como meio de transporte. Predominante os homens são mais acometidos, na faixa etária entre os 18 e 35 anos, mas em alguns casos o intervalo de idade entre 36 e 59 anos o percentual de vítimas fica similar; a relação do número de acidentes entre homens e mulheres pode estar atrelada a alguns fatores como homens utilizarem com maior frequência carros e motos, além de os homens beberem mais frequentemente e intensamente do que as mulheres, Sendo relevante destacar a necessidade de estudar o perfil epidemiológico dos acidentados como medida coadjuvante na formulação de estratégias de enfrentamento desse problema de saúde pública, pois os acidentes de trânsito geram como consequência uma perda anual de capital humano para o país, custos hospitalares, custos para sociedade em geral, além de custos pessoais e familiares.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes de trânsito. Perfil epidemiológico. Causas externas.

EPIDEMIOLOGICAL PROFILE OF VICTIMS OF LAND TRANSPORT ACCIDENTS IN BRAZIL AND PERNAMBUCO BASED ON MICRODATES OF THE NATIONAL HEALTH SURVEY - 2013

ABSTRACT: Traffic accidents in Brazil are the cause of high morbidity and mortality annually, causing pain, suffering and loss of quality of life attributed to the victims, their families and society as a whole, as well as economic costs caused to the health sector and welfare. Thus, this study aims to identify the epidemiological profile of victims of road accidents in Pernambuco, using micro data from the National Health Survey (PNS) 2013. This work is a descriptive, a population-based and cross-sectional study with a quantitative approach; for data processing we used the SPSS version 20.0. Through this research, it was observed mainly that the concentration of accidents happens with the motorcycle as a means of transport; Predominantly men are more affected, aged between 18 and 35 years, but in some cases the age range between 36 and 59 years, the percentage of victims is similar; the ratio of the number of accidents between men and women may be linked to factors such as men using cars and motorcycles more often, and men drinking more frequently and intensively than women, It is important to highlight the need to study the epidemiological profile of the victims as a supporting measure in the development of strategies of coping this public health problem, since traffic accidents generate results in an annual loss of human capital for the country, hospital costs, and costs for society in general, as well as personal and family costs.

KEYWORDS: Traffic accidents. Epidemiological profile. External causes.

1 | INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito no Brasil são causa de grande quantidade de mortes anualmente. Segundo dados da Organização Mundial de Saúde, os acidentes no Brasil causaram cerca de 40 mil mortes no ano de 2013, e estes dados de mortalidade apresentam uma tendência crescente dos anos de 2002-2013 (OMS, 2009).

A concentração das causas externas é predominante nas áreas urbanizadas, que acumulam cerca de 75% dessas causas, contudo na área rural a característica das violências e acidentes estão relacionadas com conflitos de terra, envenenamento por

agrotóxicos, trabalho escravo entre outras causas. Estes resultados relacionam-se às ações ou omissões humanas e de condicionantes técnicos e sociais, trata-se de fenômeno complexo e de difícil intervenção (BRASIL, 2005).

Por sua vez, os acidentes de trânsito têm especial relevância entre as externalidades negativas produzidas pelo trânsito, não somente pelos custos econômicos provocados, mas pela dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputada às vítimas, aos seus familiares e à sociedade como um todo (IPEA, 2003).

Os acidentes de trânsito e os homicídios sobressaem dentre todas as causas externas, eles representam importante carga social, não só pelas perdas de vida e pelas sequelas, mas também por onerarem a sociedade com custos diretos e indiretos, incluindo aqui o gasto com a assistência médico-hospitalar (MINAYO, 1994).

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) estima os custos dos acidentes de automóvel, levando em consideração desde gastos hospitalares até a perda de capital humano, este último relacionado aos acidentes que podem deixar os indivíduos incapacitados ou levá-los ao falecimento. Este custo foi calculado em algo em torno de 1% do PIB do Brasil para 2011 (IPEA, 2003).

Os acidentes e as violências geram agravos à saúde e estão subdivididos em causas não intencional, aquelas relacionadas ao trânsito, trabalho, quedas, envenenamentos, afogamentos; e os classificados como de causas intencionais apontados como as agressões e lesões autoprovocadas, gerando desdobramentos que vão desde lesões reversíveis, sequelas irreversíveis até óbito (BRASIL, 2005).

Desta forma, estudos sobre as características das vítimas, tanto sociais quanto econômicas são imprescindíveis para o enfrentamento do problema, este que perpassa a esfera acadêmica, adentrando em questões da saúde, da infraestrutura da malha viária, legislação de trânsito, das características e estilos de vida adotados pelos indivíduos além de questões éticas e morais, corroboram para necessidade de um conjunto de ações para prevenção e controle de acidentes (OMS, 2009).

Entre o conjunto de ações, pode-se citar a Lei 12.760, conhecida como Lei Seca, e que entrou em vigor em 2012 com o objetivo de reduzir o número de acidentes. Além disso, o controle da velocidade de circulação de veículos, tanto nas vias urbanas quanto rurais, está sendo realizado de forma progressiva. Estes dois instrumentos têm como objetivo combater as principais causas de acidentes: ingestão de bebidas alcoólicas e excesso de velocidade (PECHANSKY *et al*, 2014).

No âmbito das políticas de saúde, em 2001 foi instituída a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências, através da Portaria nº 737, de 16 de maio de 2001. Esta política tem elencado princípios, diretrizes, objetivos, estratégias de implantação e mecanismos de avaliação e atenção às vítimas de causas externas com vistas à promoção da saúde (BRASIL, 2006).

Na maioria dos países, o conhecimento do impacto das causas externas se dá

por meio da análise dos dados de mortalidade, sendo poucos os países que conhecem a morbidade hospitalar e ambulatorial por essas causas (OMS, 2002). É relevante destacar a necessidade de estudar o perfil epidemiológico dos acidentados como medida coadjuvante na formulação de estratégias de enfrentamento desse grave problema de saúde pública, pois os acidentes de trânsito geram como consequência uma perda anual de capital humano para o país, custos hospitalares, custos para sociedade em geral, além de custos pessoais e familiares.

Dessa maneira, o presente trabalho tem como objetivo analisar o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes de transporte terrestre em Pernambuco, usando como base de referência os dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) de 2013 (IBGE, 2015). Dessa forma, a análise poderá subsidiar gestores na implementação das políticas públicas que visem diminuir a morbimortalidade relacionada aos acidentes de transporte terrestre no estado.

2 | MÉTODO

Estudo descritivo, de base populacional e corte transversal com abordagem quantitativa, a partir de uma amostra de microdados da Pesquisa Nacional de Saúde - PNS. A base de dados utilizada foi a PNS, estudo de base domiciliar denominado inquérito, que teve o propósito de obter estimativas com grau de precisão relevante através de amostragem de uma parcela representativa da população, foram aplicados questionários subdivididos em três partes, o domiciliar, o de todos os moradores do domicílio e o individual (SZWARCOWALD *et al*, 2014).

O tamanho amostral da PNS 2013 foi de 81.167 domicílios para o Brasil, destes 81,7% estão na área urbana, 205.556 pessoas e 60.202 indivíduos na proporção de 48, 3% homens para 51,7 % de mulheres. Em Pernambuco a amostra foi de 3.598 domicílios, destes 78,4% estão na área urbana, 8.705 pessoas e 2591 indivíduos distribuídos entre os sexos com 48% de homens e 52% de mulheres.

Nesta pesquisa, o levantamento simultâneo de informações quanto ao acidente e às características da vítima não permitem o estabelecimento de relação causal, apenas pode-se estabelecer correlações entre as características apresentadas e o acidente já ocorrido, tendo este estudo um caráter preliminar, que pode servir de base para futuros trabalhos, haja vista a possibilidade de inferências econométricas.

Para este estudo cumpre registrar que foram adotados os termos vítimas de acidentes de trânsito e acidentados como sinônimos, não guardando relação com o termo jurídico de vítima está associado ao sujeito que não teve responsabilidade do fato ocorrido, e sim a definição de vítima como a pessoa que, individual ou coletivamente, tenha sofrido danos, inclusive lesões físicas e mentais.

Para análise dos dados utilizou-se o programa SPSS versão 20.0 e elaboração

de tabelas com frequências absolutas e relativas a partir do agrupamento das variáveis selecionadas referentes ao perfil sociodemográfico, a variável idade foi agrupada em quatro grupos estando o primeiro agrupamento (0 a 17 anos), o segundo de (18 a 35 anos), o terceiro entre (36 a 59 anos) e por último o quarto agrupamento a partir dos (60 anos). Ainda foram coletadas variáveis relacionadas às características comportamentais no trânsito e de estilo de vida.

As variáveis foram provenientes dos arquivos de domicílio e de pessoas, variáveis de identificação e controle e variáveis derivadas do morador, além das informações presentes nos seguintes módulos: A - Informações do domicílio; C – Características gerais dos moradores; I – Cobertura de plano de saúde; O – Acidentes e violências; e P – Estilos de vida da PNS 2013. Para fins de critério de exclusão do estudo foi eliminado da análise o grupo de indivíduo com idade menor de 18 anos, haja vista não estarem aptos legalmente a condução de veículos automotores, conforme legislação nacional de trânsito, bem como ingerir bebida alcoólica.

3 | RESULTADOS

Características comportamentais dos indivíduos no trânsito

Para o Brasil e Pernambuco o uso frequente do carro/van ou taxi se repete para ambos os sexos. Porém, o Brasil apresenta a frequência de uso do carro/van ou taxi maior do que no estado de Pernambuco. Quanto ao uso do carro, tanto no Brasil quanto no estado nordestino, os homens dirigem mais que as mulheres, sendo a maior disparidade no território nacional.

Quanto à frequência de uso do cinto de segurança, podendo ser motorista ou passageiro e uso de cinto no banco de trás não apresentou variação para Brasil: 43,2% dos homens reportaram sempre utilizar cinto de segurança, enquanto 42,7% das mulheres reportaram o mesmo. Em Pernambuco, ambos os sexos demonstram usar mais o cinto de segurança: 75,4% dos homens e 69% das mulheres responderam que sempre usam cinto de segurança quando são motoristas ou passageiros, já quando estão ocupando o banco de trás dos veículos esse percentual cai para 51,9% e 51,5%, respectivamente. Quando se refere à frequência de nunca usar cinto de segurança, 17,8% dos homens e 21,5% das mulheres reportaram esta informação a nível nacional, enquanto os pernambucanos demonstram ter um comportamento mais seguro no trânsito, com 5,9% dos homens e 6,5% das mulheres reportando nunca usarem cinto quando assumem a posição de motorista ou passageiro.

Em relação ao uso da motocicleta, no Brasil 21,9% dos homens e 11,2% das mulheres utilizam sempre motocicleta; em Pernambuco, 23,2% dos homens sempre utilizam motocicleta enquanto 10,3% das mulheres a utilizam sempre. O maior uso dos

homens pernambucanos pode ser por conta da maior porcentagem de motocicletas nos domicílios do estado em relação à média nacional. Há uma semelhança nos dados para homens dirigirem motocicleta, aproximadamente 42% no Brasil e Pernambuco, mais que o triplo referente às mulheres dentro do universo geral.

Ao se comparar o uso frequente do capacete quando passageiro, os homens em Pernambuco usam de forma mais recorrente do que a média nacional, enquanto as mulheres usam de forma menos recorrente também em relação à média nacional.

Referente ao número de acidentes com lesões nos últimos 12 meses mostra que os homens, no Brasil e em Pernambuco, apresentam duas vezes mais ocorrências que com as mulheres em termos percentuais. Estes dados estão muito correlacionados com o uso mais frequente de motocicleta e carro pelos homens, visto que quanto maior a frequência, mais expostos aos sinistros. Outro fator analisado é a frequência quanto ao consumo de bebida alcoólica: as frequências no Brasil e em Pernambuco são similares e os homens bebem mais frequentemente que as mulheres.

Características dos indivíduos que ingerem bebida alcoólica

Os indivíduos que responderam a essa questão foram aqueles que responderam “uma vez por mês ou mais” na pergunta da tabela acima. Ou seja, 14.590 pessoas para Brasil e Pernambuco 630 pessoas.

A faixa etária de 36 a 59 anos dos condutores para ambos os sexos que afirmaram consumir bebida alcoólica, no Brasil e em Pernambuco, obedecem a um padrão semelhante ao que ocorre na faixa etária de 18 a 35 anos. Contudo, chama a atenção o fato de as mulheres apresentarem um padrão semelhante de consumo de bebida alcoólica entre as faixas etárias de 18 a 35 e 36 a 59 anos. Além disso, é visto que o sexo feminino tem maior percentual de ingestão de bebidas alcólicas (de 1 a 2 dias), representado por cerca de 73% para Brasil e Pernambuco, o que pode representar o final de semana, dias estes que, em geral, não se precisaria dirigir para deslocar-se para o trabalho, também foi visto que a mulheres com relação ao número de doses (1 a 5) tem uma média de 74,9% contra 61,9% dos homens. Porém, os homens bebem mais intensamente quando se verifica o número de doses variando de (6 até 50 doses). É visto que existem indivíduos que bebem todo dia, ou quase todo dia, e, nessa frequência os homens são maioria para Brasil e Pernambuco, com isso a probabilidade de misturar álcool e direção fica ainda maior, tornando assim, mais propício à ocorrência de acidente.

Por último, nesta tabela estão os dados referentes ao ato de dirigir motocicleta ou carro após a ingestão de bebida alcoólica. No Brasil, 21,6% dos homens cometeram essa infração, contra 5,6% das mulheres que fizeram o mesmo. A disparidade entre sexos também aparece em Pernambuco: 14,8% dos homens dirigiram após beber, e 4,2% das mulheres fizeram o mesmo. Além disso, foi analisado anteriormente que a faixa etária dos condutores que afirmaram consumir bebida alcoólica, no Brasil e em Pernambuco, se

concentra entre 36 e 59 anos. Porém, também foi constatado na pesquisa que aqueles que misturam bebida e direção são homens e estão mais concentrados entre 18 e 35 anos.

Caracterização das vítimas de acidente de trânsito

A distribuição dos acidentados separados por sexo e faixa etária, por tipo de transporte e condição do indivíduo para o Brasil e para Pernambuco. Dessa forma, para o sexo masculino no território nacional, a frequência de acidentados foi maior em todas as faixas etárias quando a condição do indivíduo era de condutor de motocicleta, fortalecendo a hipótese da periculosidade deste tipo de veículo. Além disso, ao estar como passageiro, o maior número de acidentes também ocorreu no tipo de transporte motocicleta. Um dado interessante demonstrado é o alto número de acidentes com homens com 60 anos ou mais, quando estes estão na condição de pedestres.

Para as mulheres, a nível nacional, o maior risco para aquelas entre 18 a 36 e 36 a 59 anos ocorreu quando estas foram condutoras ou passageiras de motocicleta. Para aquelas com 60 anos ou mais, o maior risco se deu em primeiro lugar quando estão na condição de pedestres, em segundo lugar como passageiras de carro/van, e em terceiro lugar, condutoras de carro ou van. Este resultado para as mulheres com 60 anos ou mais pode ser decorrente do fato destas utilizarem com menor frequência a motocicleta.

Em relação a Pernambuco, a maior quantidade de acidentados do sexo masculino, em todas as faixas de idade, foram condutores de motocicleta, e em segundo lugar, passageiros de motocicleta, em relação à amostra, apenas uma pessoa era pedestre quando ocorreu o acidente. Para as mulheres, o maior número de acidentes também ocorreu quando estas eram condutoras ou passageiras de motocicleta. Estes dados para o Brasil e para Pernambuco evidenciam o maior risco quando se está andando de motocicleta, quando ambos os sexos apresentam padrões semelhantes. Além disso, a diferença do número de acidentados entre sexos demonstra a frequência maior de utilização dos veículos por parte dos homens, visto que quanto maior a frequência, maior a probabilidade de se envolver em acidentes, e o ato de beber e dirigir, que também é maior por parte dos homens.

Acidentados com lesão segundo número de acidentes, assistência à saúde e sequela

A tabela 1 A e B trazem os dados referentes aos indivíduos que responderam “sim” na questão “sofreu acidente com lesão nos últimos 12 meses”, Ou seja, 1.911 pessoas para Brasil e para Pernambuco 78 pessoas.

Foi observado que maioria dos acidentados, homens e mulheres, sofreu de 1 a 3 acidentes nos últimos 12 meses, destaque para as mulheres em Pernambuco que totalizou 100%. Com relação ao local onde recebeu assistência, para o Brasil, o que chama atenção é que quase metade dos acidentados com lesão não receberam assistência, o que pode aumentar a probabilidade de sequelas, considerando que houvesse necessidade clínica

para o atendimento. Além disso, chama a atenção o fato dos homens receberem menos assistência no local do acidente em relação às mulheres (11,2% para o Brasil e 3,8% para Pernambuco), haja vista os homens apresentarem maior frequência de envolvimento em acidentes, podendo aumentar a probabilidade de ocorrência de sequelas, como também internações posteriores para os que não receberam assistência prévia.

Destaca-se ainda que o é o SUS que está atendendo a demanda de pacientes provenientes dos acidentes de trânsito, em torno de 50% dos atendimentos realizados no Brasil e Pernambuco foram realizados em alguma unidade pública do SUS, confrontando-se com uma média em torno de 4% para os atendimentos realizados por serviços de saúde privados. Ainda cerca de 50% dos homens, tanto para o Brasil quanto para Pernambuco, não receberam assistência, o que também pode contribuir para uma maior quantidade de indivíduos com sequela, por não ter tido assistência adequada pré-hospitalar ou hospitalar.

De um modo geral, a proporção de acidentados que precisou de internação foi no geral pequena: para o Brasil ambos os sexos obedeceram a um mesmo padrão com 9,5% dos homens e 8,5% das mulheres tiveram de ficar internados, enquanto que em Pernambuco, as mulheres ficaram (7,7%), em torno de 4 vezes mais internadas que os homens. Ao passo que no Brasil, 15% dos homens e 16,9% das mulheres tiveram sequelas ou ficaram incapacitados por conta do acidente, em Pernambuco as mulheres apresentaram mais que o dobro de sequelas (23,1%) em relação aos homens.

A diferença na questão de sequela e de internações no estado e no país se dá no perfil de idade. Para o Brasil, a maior concentração é de indivíduos entre 36 a 59 anos para ambos os sexos, e, para Pernambuco, a maior concentração, para ambos os casos, se dá com indivíduo entre 18 a 35 anos, mostrado anteriormente que esta faixa é a que mais misturam álcool e direção. Além disso, em ambas as localidades, os indivíduos que tiveram sequelas e internações com maior frequência estavam na faixa de idade correspondente à força de trabalho brasileiro, e estes sinistros podem tirá-los desta ou impossibilitá-los de continuar no mesmo tipo de trabalho. Desta maneira, uma das possíveis consequências dos acidentes de trânsito, poderá ser a perda de capital humano, e, conseqüente redução da produtividade do país

Unidade de Análise	Variáveis	Informações Respondidas	Masculino		Feminino		
			Nº	%	Nº	%	
Brasil	Número de acidentes	1 a 3	1.185	98,3	699	99,0	
		4 a 7	15	1,2	6	0,8	
		8 a 12	5	0,4	1	0,1	
	Local onde recebeu assistência	No local do acidente	135	11,2	108	15,3	
		Unidade básica de saúde	78	6,5	42	5,9	
		Centro de especialidades	6	0,5	4	0,6	
		UPA	35	2,9	14	2,0	
		Outro tipo de Pronto atendimento	13	1,1	7	1,0	
		Pronto socorro ou emergência de hospital público	178	14,8	99	14,0	
		Hospital público	126	10,5	71	10,1	
		Consultório particular/clínica privada	29	2,4	9	1,3	
		Ambulatório ou consultório de empresa	1	0,1	0	0,0	
		No domicílio, com médico particular	27	2,2	16	2,3	
		Outro	1	0,1	1	0,1	
		Não aplicável	4	0,3	4	0,6	
		Não recebeu assistência	572	47,5	331	46,9	
		Precisou ser internado (> 24h)	Sim	115	9,5	60	8,5
	Não		518	43,0	315	44,6	
	Não recebeu assistência		572	47,5	331	46,9	
	Teve seqüela e/ou incapacidade	Sim	181	15,0	119	16,9	
		Não	452	37,5	256	36,3	
		Não recebeu assistência	572	47,5	331	46,9	
	TOTAL			1.205	100,0	706	100,0

Tabela 1 A - Distribuição dos acidentados com lesão segundo número de acidentes, assistência à saúde e seqüela, por sexo. Brasil, 2013

Unidade de Análise	Variáveis	Informações Respondidas	Masculino		Feminino	
			Nº	%	Nº	%
Pernambuco	Número de acidentes	1 a 3	51	98,1	26	100
		4 a 7	0	0	0	0
		8 a 12	1	1,9	0	0
	Local onde recebeu assistência	No local do acidente	2	3,8	7	26,9
		Unidade básica de saúde	0	0	0	0
		Centro de especialidades	0	0	0	0
		UPA	0	0	3	11,5
		Outro tipo de Pronto atendimento	0	0	0	0
		Pronto socorro ou emergência de hospital público	1	1,9	7	26,9
		Hospital público	0	0	0	0
		Consultório particular/clínica privada	0	0	0	0
		Ambulatório ou consultório de empresa	0	0	0	0
		No domicílio, com médico particular	0	0	0	0
	Outro	0	0	0	0	
	Não aplicável	22	42,3	0	0	
	Não recebeu assistência	27	51,9	9	34,6	
	Precisou ser internado (> 24h)	Sim	1	1,9	2	7,7
		Não	24	46,2	15	57,7
		Não recebeu assistência	27	51,9	9	34,6
	Teve seqüela e/ou incapacidade	Sim	5	9,6	6	23,1
		Não	20	38,5	11	42,3
		Não recebeu assistência	27	51,9	9	34,6
	TOTAL			52	100	26

Tabela 1B - Distribuição dos acidentados com lesão segundo número de acidentes, assistência à saúde e seqüela, por sexo. Pernambuco, 2013

Fonte: Elaboração própria a partir do banco de microdados referente ao Arquivo de Pessoas PNS 2013/IBGE.

Distribuição dos acidentados quanto a existência de plano de saúde e tempo de espera para atendimento

Para o Brasil o número de acidentados foi de 1.910, destes 243 receberam assistência no local e para Pernambuco o número de acidentados foi de 78, destes 9 receberam assistência no local. Foi observado que 24,39% dos acidentados possuem algum tipo de plano de saúde no Brasil, enquanto 14,10% reportaram o mesmo em Pernambuco, cerca

de 50% dos atendimentos foram realizados por unidades públicas do SUS, contra 4,8 do serviço privado, os atendimentos realizados por serviços públicos do SUS em Pernambuco totalizaram 100%.

Com relação ao atendimento pelo SAMU verifica-se que em torno de 68% das vítimas foram atendidas por esse serviço, tendo em vista a associação significativa entre atendimento pré-hospitalar e gravidade das lesões, a maior porcentagem de vítimas recebeu assistência das equipes do SAMU, sugerindo que o número de acidentados com sequelas poderia ser bem maior.

Em relação ao tempo que a vítima esperou para receber o primeiro atendimento verificou-se para o Brasil que 37,03% receberam assistência em até 10 minutos, enquanto 56,79% aguardaram de 15 a 30 minutos, ao passo que em Pernambuco 11,11 % receberam assistência em até 10 minutos e 66,66% dos acidentados esperaram de 15 a 30 minutos, demonstrando que o atendimento em Pernambuco está mais demorado do que no resto do país.

4 | DISCUSSÃO

No Brasil, de acordo com dados do Ministério da Saúde para o ano de 2010, ocorreram 42.844 óbitos em decorrência dos acidentes de trânsito. No mesmo ano, Pernambuco ocupou 14º posição dentre os estados com maior taxa de mortalidade por acidentes de trânsito com 22,5 óbitos por 100.000 habitantes (BRASIL, 2015).

Conhecer o perfil epidemiológico das vítimas de acidente de trânsito é fundamental para traçar dispositivos de enfrentamento a fim de reduzir a morbimortalidade causada pelos acidentes de trânsito no Brasil. Considerado um dos mais complexos problemas de saúde pública na atualidade devido sua magnitude e transcendência que perpassa as questões econômicas e sociais.

Quanto ao perfil de idade foi verificado que os indivíduos mais acometidos são do sexo masculino e estão na faixa etária de 18 a 35 anos e utilizavam a motocicleta como meio de transporte, a frequência de acidentados foi maior em todas as faixas etárias quando a condição do indivíduo era de condutor ou passageiro de motocicleta. Estudo realizado em Olinda-PE demonstrou que entre as pessoas atendidas pelo SAMU, predominavam homens (78,9%), na faixa etária de 20 a 39 anos (65%) e 68% utilizavam a motocicleta como meio de transporte (CABRAL, 2009).

É plausível apontar nos resultados para a relação existente entre os homens se acidentarem mais pelo fato que eles dirigem quatro vezes mais motocicletas do que as mulheres, ao passo que estas, entre a faixa etária de 18 a 36 e 36 a 59 anos ocorreu quando estas foram condutoras ou passageiras de motocicleta. É relevante destacar existência entre o número de acidentes que o mesmo indivíduo foi vítima, homens e mulheres sofreram de 1 a 3 acidentes nos últimos 12 meses. Os homens totalizaram um

percentual maior que 98% e mulheres reincidiram em algo próximo de 100%. Um estudo desenvolvido em Londrina e Maringá no Paraná com motoboys identificou 89,9% deles sofrerem de 1 a 3 acidentes (SOARES *et al.*, 2011).

Quanto às sequelas e internações no Brasil e Pernambuco, a diferença se dá no perfil de idade, estando as vítimas entre 36 a 59 anos e 18 a 35 anos para ambos os sexos, respectivamente, as mulheres são mais acometidas. Segundo o Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), os acidentes de trânsito geram gastos de 5 bilhões por ano, as internações por acidentes de trânsito ocupam o sexto lugar entre as causas de internamentos (BRASIL, 2015).

O SUS foi responsável por cerca de 50% dos atendimentos realizados as vítimas de acidente de trânsito no Brasil, Pernambuco teve destaque com 100% dos atendimentos ofertados. Estes internamentos e sequelas trazem reflexos para o setor saúde com relação aos gastos aplicados para realização de exames e medicamentos de alto custo, no uso de tecnologias da saúde nas mais diversas áreas de diagnóstico, intervenção, reabilitação e internações de longo prazo (BRASIL, 2015).

No presente estudo verificou a relação entre ingerir bebida alcoólica e dirigir. A literatura vem apresentando vários estudos com relação à combinação entre a ingestão de álcool e acidentes de transporte e com a alta morbimortalidade geradas. Estudo inédito traz o 1º Levantamento Nacional Domiciliar sobre Padrões de Consumo de Álcool, foi avaliado a relação de beber e dirigir, entre os resultados destacou-se a prevalência de 34,7% de beber e dirigir. Com os 42,5% dos homens e 9,2 % para mulheres (PECHANSKY *et al.*, 2009). O álcool representa o principal fator de risco para morte e incapacidade entre as pessoas consideradas economicamente ativas com faixa de idade entre 15 e 49 anos, tanto nas Américas como no mundo.

Destacou-se o comportamento mais seguro no trânsito pelos pernambucanos, por meio do uso de equipamentos de segurança no trânsito, um estudo realizado em Teresina, no Piauí, sobre o perfil das vítimas de trauma por acidente de motocicleta atendidas num serviço de emergência público, demonstrou que 60,21% das motociclistas não utilizavam capacete (SANTOS *et al.*, 2008).

5 | CONCLUSÃO

Os domicílios no Brasil e Pernambuco se apresentam preponderantemente no meio urbano, a maioria das pessoas se autodeclararam pardas e o nível de escolaridade de 63% dos entrevistados foi de ensino fundamental incompleto e médio completo e as pessoas na zona rural tem menor escolaridade em relação à área urbana, sendo os jovens maior nível de escolaridade. As pessoas mais acometidas foram do sexo masculino e na faixa etária de 18 a 35 anos, utilizavam a motocicleta como meio de transporte, seja como condutor ou passageiro motocicleta.

A maioria dos acidentados sofreu de 1 a 3 acidentes nos últimos 12 meses, destaque para as mulheres em Pernambuco que totalizaram 100%, as sequelas foram maiores nos acidentados na faixa etária de 18 a 59 anos, tanto para Brasil quanto em Pernambuco. Os homens se acidentaram mais, no entanto as mulheres ficaram mais internadas e são mais acometidas com sequelas. Ainda cerca de 50% dos acidentados, tanto para o Brasil quanto para Pernambuco, não receberam assistência à saúde e destes os homens receberam ainda menos.

Por fim destaca-se o comportamento mais seguro no trânsito dos pernambucanos, através do uso frequente de equipamentos de segurança obrigatórios em especial o cinto de segurança tanto no banco da frente com de traz seja motorista ou passageiro além do uso de capacete.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Saúde. Portal da Saúde. DATASUS. **Informações de saúde – Estatísticas vitais** 2015. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/obt10>>. Acesso em: 16 nov. 2015.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. Portaria MS/GM n.º 737 de 16 maio de 2001. **Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências**. 2. ed. – Brasília, 2005. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_reducao_morbimortalidade_acidentes_2ed>. Acesso em: 10 abr. 2016.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Atenção às Urgências**. 3. ed. Brasília, 2006. Disponível em: <http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_atencao_urgencias_3ed.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2015.

IBGE. **Pesquisa Mensal de Empregos: Microdados**. Disponível em: <http://ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme_nova/defaultmicro.shtm>. Acesso em: 16 set. 2015

IPEA. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (Brasil). **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas**. Brasília, maio de 2003. Disponível em: <<http://www.pedestre.org.br/downloads/lpea Sintese Acidentes Transito Maio 2003.pdf>>. Acesso em: 16 set. 2015.

MINAYO, M. C. S. A violência social sob a perspectiva da Saúde Pública. Cadernos de Saúde Pública, Rio de Janeiro, v. 10, p. 7-18, 1994. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X1994000500002&script=sci_arttext>. Acesso em: 20 nov. 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Relatório Mundial sobre Violência e Saúde**. Genebra, 2002. [2015 dez]. Disponível em: <http://www.opas.org.br/cedoc/hpp/ml03/03_29.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2015

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Global status report on road safety: time for action**. Geneva, World Health Organization, 2009. Disponível em: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44122/1/9789241563840_eng.pdf>. Acesso em: 13 set. 2015.

PECHANSKY, F.; VON DIEMEN, L.; GONÇALVES, V. M. (Orgs.). **Aperfeiçoamento em técnicas para fiscalização do uso de álcool e outras drogas no trânsito brasileiro**. 2. ed. Brasília: SENAD, 2014.

PECHANSKY, Flavio et al. Highly reported prevalence of drinking and driving in Brazil: data from the first representative household study. **Rev. Bras. Psiquiatria**, v. 31, n. 2, p.125-130, 2009. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1516-44462009000200008>>. Acesso em: 16 abr. 2016.

SANTOS, A. M. R. dos et al. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. **Cad. Saúde Pública**, v. 24, n. 8, p. 1927-1938, 2008. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2008000800021>>. Acesso em: 16 set. 2015.

SOARES, D. F. P. de P. et al. Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na região sul do Brasil. **Rev. Bras. Epidemiologia**. 2011, v. 14, n. 3, p. 435-444, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2011000300008>. Acesso em: 15 abr. 2016.

SZWARCWALD, C. L. et al. Pesquisa Nacional de Saúde no Brasil: concepção e metodologia de aplicação. **Ciênc. Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, fev. 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-81232014000200333&script=sci_arttext>. Acesso em: 05 ago. 2015.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Acidentes de trânsito 298, 299, 300, 301, 305, 308, 309, 310, 311

África 46, 52, 55, 68, 79, 107, 117, 247, 252, 253, 260, 374, 375, 379

Agricultura 68, 138, 154, 170, 204, 206, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 226, 228, 231, 233, 236, 237, 239, 240, 242, 246, 247, 249, 250, 251, 257, 258, 259, 260, 261, 279, 281, 282, 283, 285, 287, 288, 289

APEC 48, 141, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153

Apicultura 242, 243, 246, 247, 248, 249, 250, 251

B

Barreiras comerciais 157, 158, 160

Brasil 35, 36, 37, 40, 41, 43, 45, 47, 48, 50, 51, 52, 79, 83, 86, 93, 104, 118, 128, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 158, 159, 160, 161, 167, 168, 170, 171, 175, 176, 177, 218, 219, 221, 231, 232, 233, 240, 241, 243, 244, 245, 246, 247, 249, 250, 262, 265, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 313, 314, 316, 321, 322, 323, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 336, 337, 340, 341, 342, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 380, 382, 385, 386, 398, 399, 408, 415, 418, 421

C

Capital 1, 2, 20, 21, 25, 26, 28, 29, 32, 33, 37, 39, 40, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 53, 55, 60, 62, 63, 64, 65, 67, 70, 73, 75, 76, 77, 78, 82, 84, 85, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 100, 102, 105, 107, 108, 109, 110, 122, 125, 126, 162, 170, 173, 178, 179, 188, 189, 192, 193, 196, 199, 206, 242, 246, 255, 256, 257, 273, 279, 281, 283, 284, 285, 287, 292, 299, 300, 301, 305, 329, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 341, 343, 345, 346, 348, 349, 351, 377, 388, 390, 391, 393, 394, 419, 424, 426, 429, 430, 431, 432, 433

Capitalismo 16, 17, 20, 25, 26, 28, 29, 37, 38, 40, 41, 42, 44, 47, 51, 52, 53, 56, 59, 62, 63, 64, 196, 354, 390, 395, 413, 423, 424, 426, 427, 428, 431, 432, 433

CAPM 84, 85, 88, 90, 91, 93

China 64, 102, 114, 142, 143, 144, 147, 148, 149, 157, 159, 160, 161, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 177

Cluster 204, 205, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217

Comércio internacional 46, 51, 66, 67, 69, 71, 72, 73, 74, 80, 82, 83, 120, 142, 143, 144, 145, 151, 154, 158, 166, 374

Commodities 46, 69, 84, 142, 144, 152, 157, 158, 166, 347

Comunicação 9, 66, 94, 105, 119, 154, 161, 230, 231, 232, 235, 236, 240, 277, 279, 280, 379, 399, 408, 415, 417, 421, 423, 427, 428, 429, 430, 431, 434

Contratos 79, 199, 200, 203, 376, 411, 412, 414, 415, 416, 418, 419, 420, 422

Cooperativismo 194, 195, 196, 197, 198, 199, 202

Covid-19 69, 81, 114, 263, 264, 269, 270, 271, 419

Crescimento 39, 42, 43, 44, 51, 52, 54, 61, 63, 67, 68, 71, 74, 78, 80, 81, 92, 94, 95, 96, 99, 100, 101, 102, 103, 107, 108, 114, 120, 121, 122, 125, 127, 128, 142, 144, 153, 159, 166, 167, 176, 177, 206, 221, 248, 253, 254, 255, 256, 258, 272, 273, 274, 275, 276, 290, 295, 319, 330, 335, 345, 346, 347, 348, 350, 351, 353, 357, 372, 375, 376, 378, 399, 407, 419, 424, 426

D

Desenvolvimentistas 35, 36, 37, 39, 42, 43, 45

Desenvolvimento 2, 3, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 23, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 56, 58, 66, 67, 68, 69, 71, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 85, 92, 94, 95, 96, 98, 99, 102, 103, 104, 114, 121, 143, 144, 145, 153, 154, 175, 204, 205, 206, 207, 218, 219, 221, 231, 232, 237, 240, 242, 243, 247, 249, 253, 254, 255, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 272, 274, 276, 279, 296, 297, 312, 315, 317, 319, 320, 321, 323, 325, 326, 330, 336, 339, 340, 341, 344, 345, 347, 348, 351, 352, 357, 365, 366, 367, 371, 375, 379, 414, 420, 423, 424, 434

Dólar 64, 129, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 384

E

Economia 1, 2, 9, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 47, 48, 50, 51, 57, 58, 61, 64, 65, 66, 68, 71, 74, 78, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 92, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 115, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 143, 144, 145, 147, 153, 154, 158, 163, 166, 175, 176, 177, 204, 205, 206, 207, 218, 220, 224, 231, 232, 233, 239, 240, 247, 248, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 274, 276, 295, 296, 297, 312, 322, 326, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 336, 337, 339, 340, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 364, 365, 366, 367, 370, 371, 372, 375, 376, 378, 379, 380, 397, 409, 413, 420, 421, 422, 426, 432, 433, 434

Eleições 397, 398, 399, 400, 404, 406, 407, 408, 409

Embargo 134, 157, 158, 159, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 183, 185, 186, 187, 191, 194, 196, 197, 198, 201, 267, 383, 386, 388

Empresas 52, 53, 68, 70, 71, 74, 76, 77, 78, 81, 83, 84, 85, 86, 87, 92, 96, 103, 108, 109, 110, 111, 112, 115, 117, 122, 135, 142, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 237, 246, 250, 256, 260, 261, 263, 274, 275, 280, 285, 329, 331, 337, 341, 342, 346, 348, 349, 353, 354, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 376, 377, 378, 382, 388, 389, 390, 391, 393, 394, 395, 412, 414, 416, 417, 418, 419, 421, 422, 426, 434

Estado 25, 29, 30, 37, 38, 39, 42, 46, 47, 49, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 74,

75, 81, 94, 96, 97, 98, 103, 106, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 124, 129, 153, 183, 186, 190, 192, 196, 197, 198, 199, 204, 205, 206, 219, 222, 226, 231, 232, 240, 242, 248, 250, 252, 254, 258, 261, 266, 272, 273, 274, 294, 295, 296, 297, 301, 302, 303, 305, 312, 313, 315, 316, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 345, 367, 370, 371, 372, 378, 379, 394, 395, 396, 400, 404, 413, 417, 433

Estados Unidos 44, 51, 52, 53, 129, 132, 134, 136, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 157, 159, 161, 167, 168, 169, 172, 173, 174, 175, 248, 265, 267, 269, 271, 359, 382, 398, 414

Exportações 53, 73, 74, 80, 87, 102, 116, 125, 127, 128, 141, 142, 143, 144, 145, 147, 148, 152, 153, 157, 158, 159, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 169, 174, 175, 177, 248, 367, 373, 374, 375

F

Falência 37, 110, 353, 358, 360, 361, 364

G

Games 423, 424, 426, 428, 432

Globalização 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 296, 411, 412

I

Ideologia 1, 2, 4, 5, 6, 20, 21, 64, 433

Imperatriz 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 280, 290, 292, 293, 294, 295, 296, 297

Investimento 40, 42, 47, 63, 66, 67, 68, 69, 71, 78, 79, 80, 82, 83, 84, 85, 87, 90, 92, 93, 96, 100, 103, 107, 108, 109, 110, 116, 117, 122, 126, 127, 154, 162, 163, 174, 243, 248, 258, 260, 315, 319, 323, 325, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 357

L

Liberais 35, 36, 37, 45, 62, 158

M

Marketing 108, 196, 219, 220, 221, 222, 225, 226, 231, 239, 240, 241, 365, 366, 368, 373, 379, 380, 422

Materialismo 1, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 16, 20, 33

Mercado 25, 30, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 48, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 62, 63, 66, 67, 69, 70, 71, 74, 77, 79, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 105, 106, 108, 109, 111, 114, 115, 117, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 129, 135, 137, 138, 139, 142, 147, 152, 153, 158, 162, 163, 164, 165, 167, 168, 169, 170, 174, 175, 177, 186, 187, 188, 189, 197, 202, 221, 222, 229, 231, 232, 234, 237, 241, 246, 247, 253, 255, 260, 265, 266, 329, 331, 332, 333, 334, 335, 340, 341, 345, 347, 365, 367, 369, 370, 373, 374, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 384, 387, 393, 394, 395, 396, 413, 417, 424, 426, 428, 432

Moçambique 66, 67, 68, 69, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 91, 92, 93, 94, 95, 98, 100, 102,

103, 104, 105, 106, 107, 112, 114, 115, 116, 117, 119, 120, 123, 124, 127, 128, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 365, 366, 367, 368, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 378, 379, 380

Modelo gravitacional 141, 142, 143, 145, 146, 150, 151, 152, 153, 272, 276, 277, 278, 279, 292, 293

Mortalidade infantil 312, 313, 314, 315, 316, 317, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328

N

Neoliberalismo 50, 54, 55, 56, 64

P

Paraísos fiscais 66, 67, 69, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 82, 83

Pernambuco 218, 298, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 315, 316, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327

Piauí 204, 205, 206, 207, 209, 210, 211, 213, 214, 216, 218, 309, 316

PIB 68, 71, 80, 81, 92, 98, 100, 101, 102, 107, 113, 116, 117, 127, 129, 132, 139, 141, 145, 146, 151, 152, 153, 157, 160, 167, 168, 172, 173, 174, 175, 219, 260, 263, 264, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 300, 329, 334, 336, 337, 339, 342, 343, 344, 346, 347

Política monetária 86, 98, 103, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 348, 378

Portugal 51, 76, 83, 104, 117, 118, 338, 353, 356, 361, 362, 363

Produção 2, 8, 10, 12, 16, 17, 18, 19, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 50, 51, 52, 53, 54, 58, 60, 62, 63, 72, 73, 74, 82, 95, 96, 107, 116, 122, 128, 142, 144, 157, 158, 162, 163, 164, 165, 166, 168, 170, 172, 173, 175, 204, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 222, 223, 225, 227, 229, 233, 235, 238, 239, 242, 243, 246, 247, 248, 249, 250, 252, 253, 256, 258, 260, 261, 263, 274, 279, 281, 294, 341, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 418, 424, 427, 428, 430, 431, 432, 433

Q

Qualidade 10, 12, 13, 14, 15, 71, 82, 91, 102, 103, 116, 142, 223, 224, 225, 227, 229, 235, 239, 248, 255, 256, 261, 273, 298, 300, 314, 315, 322, 323, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 360, 361, 363, 365, 368, 369, 370, 373, 374, 375, 376, 379

R

Recursos naturais 46, 51, 73, 79, 85, 95, 102, 103, 142, 164, 165, 242, 243, 244, 245, 249, 253, 256, 258, 260, 261, 371

Redes sociais 230, 232, 233, 234, 235, 236, 397, 398, 399, 400, 403, 407, 408, 409

S

Saúde 32, 71, 82, 95, 96, 158, 159, 224, 225, 227, 232, 253, 256, 257, 273, 279, 280, 281, 283, 285, 289, 294, 298, 299, 300, 301, 302, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 353, 354, 355, 357, 360

Smart contracts 411, 412, 416, 417, 419, 420, 421, 422

Subdesenvolvimento 40, 45, 48, 55

T

Terra 12, 14, 29, 48, 56, 73, 164, 165, 220, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 246, 249, 251, 254, 258, 259, 299, 338, 340, 341, 343, 349, 352, 421

Trabalho 1, 2, 3, 4, 7, 17, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 32, 35, 36, 39, 47, 50, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 72, 73, 77, 80, 88, 95, 96, 106, 117, 122, 141, 143, 145, 146, 152, 159, 160, 162, 164, 166, 167, 170, 173, 192, 205, 206, 218, 227, 233, 234, 243, 250, 252, 254, 256, 257, 258, 260, 278, 294, 298, 300, 301, 303, 305, 312, 317, 325, 330, 333, 336, 348, 353, 357, 365, 367, 368, 373, 377, 398, 413, 420, 422, 423, 424, 427, 428, 431, 432

Turismo 68, 135, 138, 139, 221, 237, 258, 259, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396

U

União Europeia 64, 72, 76, 157, 159, 161, 166, 167, 168, 172, 173, 174, 175



- 🌐 www.atenaeditora.com.br
- ✉ contato@atenaeditora.com.br
- 📷 [@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora)
- 📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br

ECONOMIA:

GLOBALIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO 2



🌐 www.atenaeditora.com.br
✉ contato@atenaeditora.com.br
📷 @atenaeditora
📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br

ECONOMIA:

GLOBALIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO 2