

TRAUMAS POR ACIDENTE DE TRÂNSITO EM ALAGOAS NO PERÍODO DE 2018-2021

Alice França Resende Bulhões¹

Arthur Vinícius Brandão Sotto²

Mônica Melo³

Medicina



ISSN IMPRESSO 1980-1769

ISSN ELETRÔNICO 2316-3151

RESUMO

Os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) possuem grande impacto nas estatísticas de mortalidade constituindo uma das principais causas de morte em jovens e adultos. O trauma consiste em uma lesão decorrente de diversos mecanismos de troca de energia entre uma causa externa e o corpo humano, que ocasiona danos de diversas proporções. A severidade das lesões e as fatalidades nos ATT estão relacionadas com o meio de transporte e a vulnerabilidade que a vítima se encontra, podendo, a depender da situação, ser caracterizado como politraumatizado. O trabalho consiste em apresentar o perfil epidemiológico de acordo com: faixa etária; gênero; tipo de acidente e a mortalidade por ATT em Alagoas, nos anos de 2018-2021. A pesquisa é de caráter epidemiológico, retrospectivo e transversal. Utilizando as bases de dados DATASUS- TABNET, PubMed e SciELO. Aproximadamente 73% de todas as mortes no trânsito ocorrem entre jovens do sexo masculino com menos de 25 anos. Em Alagoas, de acordo com os dados do DATASUS, no período de 2018-2021 a prevalência de internações por ATT no sexo masculino foi aproximadamente 4 vezes maior comparado com o sexo feminino em cada ano estudado. A faixa etária entre 20 aos 29 anos de idade corresponde à maioria dos pacientes internados e, também, a de óbitos em dois, dos quatro anos estudados. O sexo masculino é o mais internado e o que mais morre devido a ATT. A causa mais prevalente de internações corresponde ao CID-10 V20-V29, Motociclista traumatizado por ATT.

PALAVRAS-CHAVE

Acidente de trânsito; trauma; Mecanismo do trauma; Mortalidade no tráfego; Politrauma.

ABSTRACT

Land Transport Accidents (ATT) have a great impact on mortality statistics, constituting one of the main causes of death in young people and adults. Trauma consists of an injury resulting from various mechanisms of energy exchange between an external cause and the human body, which causes damage of different proportions. The severity of injuries and fatalities in RTAs are related to the means of transport and the vulnerability of the victim, which may, depending on the situation, be characterized as multiple trauma. The work consists of presenting the epidemiological profile according to: age group; gender; type of accident and RTA mortality in Alagoas, in the years 2018-2021. The research is epidemiological, retrospective and cross-sectional. Using the DATASUSTAB-NET, PubMed and SciELO databases. Approximately 73% of all road traffic deaths occur among young males under the age of 25. In Alagoas, according to data from DATASUS, in the period 2018-2021, the prevalence of hospitalizations due to RTA in males was approximately 4 times higher compared to females in each year studied. The age group between 20 and 29 years old corresponds to the majority of hospitalized patients and also to deaths in two of the four years studied. The male gender is the most hospitalized and the one that most dies due to ATT. The most prevalent cause of hospitalization corresponds to ICD-10 V20-V29, Motorcyclist injured by RTA.

KEYWORDS

Traffic accidents. Trauma. Trauma mechanism. Traffic mortality. Polytrauma.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com Código de Trânsito Brasileiro – Lei nº 9.503/09 (BRASIL, 1997, p. 21) o trânsito é definido como “[...] a utilização das vias por pessoas, veículos, animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga”. Importante ressaltar que os acidentes automobilísticos, também classificados como trauma fechado, podem repercutir de diversas maneiras no paciente. De acordo com o Informe Mundial sobre Segurança Viária, o Brasil ocupa o quinto lugar em mortalidade devido aos traumas envolvidos em acidentes de trânsito que prevalecem em jovens.

Os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) possuem grande impacto nas estatísticas de mortalidade constituindo uma das principais causas de morte em jovens e adultos. Dentre as diversas formas de trauma, destacam-se os acidentes de trânsito, que, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), resultam em cerca de 1,3 milhões de mortes anualmente no mundo. Tais acidentes resultam ainda em aproximadamente, 20 a 50 milhões de feridos e constitui a principal causa de morte na faixa etária que engloba indivíduos entre 5 e 29 anos de idade.

Acidente de trânsito terrestre é um acontecimento repentino que acontece em uma via envolvendo automóveis ou entre veículos e pedestres ou animais, ou ainda, entre veículos e qualquer obstáculo presente nas proximidades desta via. (MENDES *et al.*, 2020).

O trauma consiste em uma lesão decorrente de diversos mecanismos de troca de energia entre uma causa externa e o corpo humano, que ocasiona danos de diversas proporções, causando grande impacto na morbidade e mortalidade da população. A severidade das lesões e as fatalidades nos acidentes de trânsito estão intimamente relacionadas com o meio de transporte e a situação de vulnerabilidade que a vítima se encontra. Motociclistas, pedestres e ciclistas têm desfecho consideravelmente mais graves devido à massa corporal pequena quando comparada à de um automóvel, destarte, o impacto da colisão dissipa toda a sua energia diretamente no corpo da vítima. Fato que justifica as elevadas taxas de morbimortalidade deste grupo (SANTOS *et al.*, 2016).

As ocorrências de trânsito são agrupadas como lesões por causas externas pela Classificação Internacional das Doenças, CID 10, junto de outros agravos à saúde de início súbito consequente a uma causa exógena (SESAB, on-line). No Brasil, segundo dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), houve uma queda anual de cerca de 7% de fatalidades por transporte terrestre entre 2015 e 2019.

As mudanças no perfil socioeconômico que ocorreram no Brasil nas últimas décadas, modificaram o perfil de adoecimento e morte da sua população. A falta de infraestrutura adequada para acompanhar a rápida urbanização, além da negligência da população e a falta de fiscalização adequada das normas de trânsito, representam um risco à morbidade e mortalidade da população por acidentes de transporte terrestre (DA SILVA JR.; RAMALHO, 2015)

As sequelas das vítimas de acidentes de trânsito comprometem condições de vida, de bem-estar psicológico, podendo implicar na redução da capacidade laboral, e limitações físicas importantes, afetando diretamente a qualidade de vida (ZACARIAS, 2016).

O paciente vítima de um trauma automobilístico, a depender da intensidade do mecanismo de trauma, pode apresentar múltiplas lesões caracterizado como um politraumatizado (CHARLLUB *et al.*, 2015). Consequentemente é frequente a necessidade intervenção cirúrgica, em caráter de urgência devido a gravidade do evento traumático que pode resultar em situações de lesão tissular maciça e incontrolável, hipovolemia, choque, hipoperfusão e hipóxia tissular, hipotermia e, em alguns casos, coagulação intravascular disseminada por consumo (REINIGER *et al.*, 2012).

Desta feita, o presente trabalho tem como objetivo apresentar o perfil epidemiológico dos acidentes de acordo com: faixa etária; gênero; tipo de acidente e a mortalidade por ATT em Alagoas, nos anos de 2018-2021. E assim, ao analisar indicadores referentes aos acidentes de trânsito, ampliar a discussão no âmbito da medicina sobre os efeitos sociais dos pós trauma, como o índice de mortalidade e as sequelas temporárias e permanentes dos pacientes envolvidos, o que poderá contribuir para a melhoria na qualidade do atendimento do sistema de saúde.

2 MÉTODO

O presente estudo caracteriza-se como uma pesquisa de caráter epidemiológico, retrospectivo e transversal. Foram consideradas as informações a respeito dos casos de traumas relacionados a acidentes de trânsito, obtidas no DATASUS-TABNET – morbidade hospitalar do SUS (sih/sus) – causas externas, por local de internação no período de 2008 a 2022 em Alagoas.

Os resultados relativos aos números de casos estão expostos em tabelas e gráficos de frequência absoluta e percentual, organizados conforme as variáveis estabelecidas: – Período, classificação do acidente de trânsito, sexo e faixa etária. Para tal, foi utilizado o Excel como ferramenta para análise de informações. Posteriormente estas informações serão processadas por meio de planilha do Microsoft Excel.

A análise comparativa dos dados será realizada utilizando artigos científicos presentes nas bases: *Medical Literature Analysis and Retrieval System Online* (PubMed), a biblioteca virtual *Scientific Electronic Library Online* (SciELO), anais de eventos científicos e bibliografia pertinente.

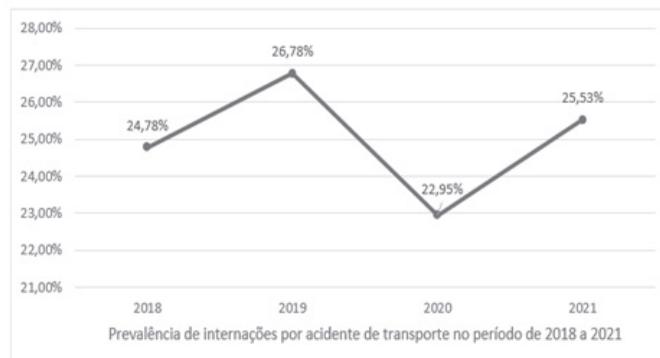
3 RESULTADOS

3.1 INTERNAÇÕES POR FAIXA ETÁRIA SEGUNDO ANO/ MÊS ATENDIMENTO

Ao se tratar das internações decorrentes desse tipo de trauma obtemos os seguintes resultados: Em 2018 houve um total de 3.268 internações, com predominância da faixa etária de 20-29 anos, com 892 casos. O ano de 2019 totalizou 3.532 pacientes internados, com predomínio da mesma faixa etária de 20-29 anos, entretanto, com o total de 932 casos.

O ano de 2020 obteve um total de 3.027 internações em decorrência a este tipo de trauma, também com a faixa etária de 20-29 anos predominando entre os casos, com 864 pacientes internados. Já em 2021, ocorreu um total de 3361 internações, com permanência da prevalência da faixa etária dos 20-29 anos de idade, com o total de 906 casos.

Figura 1



Fonte: DATASUS.

Figura 2

Variáveis	Total	2018	2019	2020	2021
<i>Idade</i>	N (%)				
< 1 ano	23 (0,18)	08 (0,26)	08 (0,23)	04 (0,13)	03 (0,09)
1 a 4 anos	105 (0,81)	23 (0,75)	33 (0,93)	18 (0,59)	31 (0,92)
5 a 9 anos	203 (1,56)	49 (1,60)	64 (1,81)	35 (1,16)	55 (1,64)
10 a 14 anos	443 (3,41)	105 (3,42)	135 (3,82)	107 (3,53)	96 (2,86)
15 a 19 anos	1284 (9,89)	359 (11,70)	348 (9,85)	284 (9,38)	293 (8,72)
20 a 29 anos	3594 (27,67)	892 (29,07)	932 (26,39)	864 (28,54)	906 (26,96)
30 a 39 anos	2832 (21,80)	672 (21,90)	770 (21,80)	627 (20,71)	763 (22,70)
40 a 49 anos	1922 (14,80)	348 (11,34)	564 (15,97)	499 (16,48)	511 (15,20)
50 a 59 anos	1447 (11,14)	337 (10,98)	361 (10,22)	329 (10,87)	420 (12,50)
60 a 69 anos	721 (5,55)	171 (5,57)	207 (5,86)	166 (5,48)	177 (5,27)
70 a 79 anos	329 (2,53)	83 (2,71)	84 (2,38)	74 (2,44)	88 (2,62)
80 anos ou mais	85 (0,65)	21 (0,68)	26 (0,74)	20 (0,66)	18 (0,54)

Fonte: DATASUS.

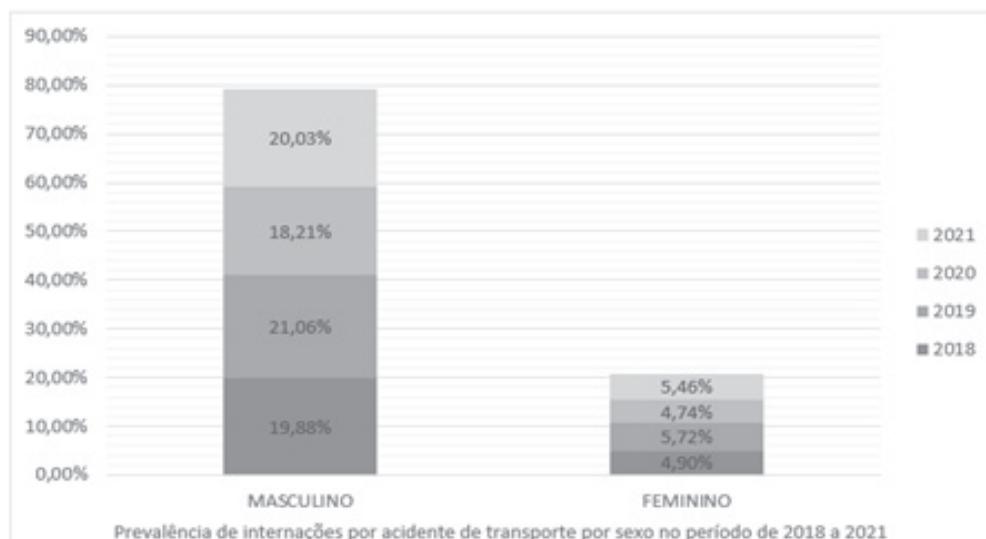
3.2 INTERNAÇÕES POR SEXO SEGUNDO ANO/ MÊS ATENDIMENTO

Por meio dos dados coletados foi possível constatar que: Em 2018 houve um total de 3.268 internações decorrentes do assunto em estudo, dentre esses 2622 do sexo masculino e 646 do sexo feminino. O mês de outubro foi o mês com maior quantidade de casos do sexo masculino, com um total de 259 no mês e o mês de agosto o de maior incidência de casos femininos, com o total de 71 casos. O ano de 2019 totalizou 3.532 pacientes internados, sendo 2778 do sexo masculino e 754 do sexo feminino.

Neste ano, o mês de março obteve o maior número de casos masculinos, totalizando 263 internações e o mês de fevereiro o maior número de casos femininos com 80 internações registradas. O período de 2020 obteve um total de 3.027 internações em decorrência a este tipo de trauma, sendo 2402 internações masculinas e 625 femininas.

O mês de novembro de 2020 teve predomínio de casos masculinos, obtendo um total de 255 internações e o mês de janeiro o mês com maior quantidade de internações femininas, totalizando 66 casos. Já em 2021, ocorreu um total de 3361 internações, sendo 2641 masculinas e 720 femininas. Neste ano em questão o mês de outubro foi o período que registrou o maior número de casos para ambos os sexos, sendo 290 masculinos e 103 femininos.

Figura 3



Fonte: DATASUS.

3.3 INTERNAÇÕES POR GRUPO DE CAUSA SEGUNDO ANO/ MÊS ATENDIMENTO

Em 2018 houve um total de 3.268 internações, com predominância do grupo de causa de motociclista traumatizado a de maior predominância, com o total de 1286 casos desse grupo e com o mês de dezembro sendo o de maior incidência dessa causa, totalizando 132 casos. O ano de 2019 totalizou 3.532 pacientes internados, com predomínio do mesmo grupo de causa do ano anterior, entretanto, com o total de 1353 casos e com o mês de agosto com o predomínio dos casos do grupo, totalizando 127 casos. Em 2020 o total de internações em virtude deste trauma chegou a 3.027, também com o mesmo grupo de causa predominando, no montante de 1154 casos, sendo janeiro o mês com maior quantidade de internações decorrentes desta causa.

Quando pesquisado o número de internações por grupo de causa no período de 2018 a 2021, encontramos uma inconsistência nos dados quando comparado ao resultado da pesquisa "número de internações por grupo de causa segundo ano/mês de atendimento" no ano de 2021 foi observada uma disparidade entre os resultados obtidos. O total de casos de internações no ano 2021 pesquisado isoladamente, não conferem com o número de casos de internação durante o período de 2018 a 2021.

Figura 4

NÚMERO DE INTERNAÇÕES NO PERÍODO 2018 - 2021	2018	2019	2020	2021	Total
Acidentes de transporte V01-V99	3268	3532	3027	3361	13188
V01-V09 Pedestres traumatizados por acidente de transporte	115	134	109	97	455
V10-V19 Ciclista traumatizado por acidente de transporte	48	73	45	59	225
V20-V29 Motociclista traumatizado por acidente de transporte	1286	1353	1154	1062	4855
V30-V39 Ocupante triciclo motor traumatizado por acidente de transporte	2	0	0	1	3
V40-V49 Ocupante de automóvel traumatizado por acidente de transporte	81	119	94	93	387
V50-V59 Ocupante de caminhonete traumatizado por acidente de transporte	0	1	1	1	3
V60-V69 Ocupante de veículo de transporte pesado traumatizado por acidente de transporte	1	0	1	1	3
V70-V79 ocupante de ônibus Traumatizado por acidente de transporte	1	0	2	1	4
V80-V89 Outras acidentes de transporte terrestre	730	626	484	702	2542
V90-V94 Acidente de transporte por água	0	1	2	1	4
V95-V97 Acidente de transporte aéreo espacial	1	0	0	0	1
V98-V99 Outros acidentes de transporte e os não especificados	1003	1255	1135	1343	4736

Fonte: DATASUS.

3.4 ÓBITOS POR FAIXA ETÁRIA SEGUNDO ANO/ MÊS ATENDIMENTO

Foi possível perceber por meio dos dados coletados que: No ano de 2018 houve um total de 83 óbitos, sendo a faixa etária de 40-49 anos a mais prevalente, totalizando 21 casos nessa faixa. No ano de 2019 foi marcado por um total de 108 casos fatais, com predomínio da faixa dos 20-29 anos com 30 mortes. Em 2020, 96 casos de morte foram decorrentes do tema em questão e a faixa mais predominante foi a de 30-39 anos, totalizando 22 casos de óbito. Em contrapartida, o ano de 2021 totalizou 105 óbitos, com a faixa de 20-29 anos sendo a mais atingida, com 31 casos.

Tabela 1

Variáveis	Total	2018	2019	2020	2021
Idade	N (%)				
< 1 ano	1 (0,26)	0 (0,00)	0 (0,00)	0 (0,00)	1 (0,96)
1 a 4 anos	0 (0,00)	0 (0,00)	0 (0,00)	0 (0,00)	0 (0,00)
5 a 9 anos	2 (0,51)	0 (0,00)	0 (0,00)	2 (2,11)	0 (0,00)
10 a 14 anos	3 (0,77)	0 (0,00)	0 (0,00)	1 (1,05)	2 (1,92)
15 a 19 anos	35 (8,97)	9 (10,84)	13 (12,04)	10 (10,53)	3 (2,88)
20 a 29 anos	94 (24,10)	14 (16,87)	30 (27,78)	19 (20,00)	31 (29,81)
30 a 39 anos	82 (21,03)	20 (24,10)	16 (14,81)	22 (23,16)	24 (23,08)
40 a 49 anos	61 (15,64)	21 (25,30)	14 (12,96)	14 (14,74)	12 (11,54)
50 a 59 anos	44 (11,28)	8 (9,64)	16 (14,81)	8 (8,42)	12 (11,54)
60 a 69 anos	38 (9,74)	6 (7,23)	13 (12,04)	8 (8,42)	11 (10,58)
70 a 79 anos	23 (5,90)	4 (4,82)	5 (4,63)	7 (7,37)	7 (6,73)
80 anos ou mais	8 (2,05)	1 (1,20)	1 (0,93)	4 (4,21)	2 (1,92)

Fonte: DATASUS

3.5 ÓBITOS POR SEXO SEGUNDO ANO/MÊS DE ATENDIMENTO

Ao analisar os dados foi possível constatar que: No ano de 2018 houve um total de 83 óbitos decorrentes de acidentes de trânsito, dentre esses 74 do sexo masculino e 9 do sexo feminino. O mês de maio foi o mês com maior quantidade de óbitos do sexo masculino, com um total de 11 no mês e o mês de fevereiro o de maior incidência de óbitos femininos, com o total de 2 casos.

O ano de 2019 apresentou um total de 108 óbitos, um número consideravelmente maior que o do ano anterior; sendo um total de 88 do sexo masculino, com o mês de novembro evidenciando um maior número de casos desse gênero com o total de 11 casos; e 20 relacionados ao sexo feminino, que teve o mês de fevereiro com sua maior incidência totalizando 2 casos no mês em questão.

O ano de 2020 totalizou 95 óbitos e destes 85 casos se restringiram ao sexo masculino, com os meses de janeiro e fevereiro os que obtiveram o maior montante de casos com um total de 9 casos em cada; já em relação ao sexo feminino houve um total de 10 casos no ano, com 3 casos no mês de novembro, sendo este o mês com maior número de casos.

Em 2021, 105 casos de morte estavam relacionados ao objeto de estudo, sendo 97 do sexo masculino com os meses de fevereiro e dezembro os com o maior número de casos, totalizando 11 casos cada; e o total de 8 casos do sexo feminino com o mês de janeiro o de maior incidência com 4 casos.

Figura 5



Fonte: DATASUS.

3.6 ÓBITOS POR GRUPO DE CAUSA SEGUNDO ANO/ MÊS ATENDIMENTO

Foi possível perceber por meio dos dados coletados que: No ano de 2018 houve um total de 83 óbitos por acidentes de trânsito, dentre os possíveis mecanismos foi

possível perceber que o de maior causa de morte foram os acidentes motociclísticos, totalizando 52 casos no ano em questão, sendo maio e outubro os meses com o maior número de casos deste mecanismo, com o total de 08 casos cada.

No ano de 2019 foi marcado por um total de 108 casos fatais, com predomínio dos acidentes motociclísticos, totalizando 62 casos no ano, tendo o mês de novembro o de maior incidência, com 9 casos.

Constatou-se que em 2020, 96 casos de morte foram decorrentes do tema em questão e os acidentes de moto continuaram sendo os que mais levaram a óbito, com o total de 53 casos, tendo o mês de janeiro com o maior número de acidentes por este mecanismo com o total de 9 casos. No período seguinte, ano de 2021, totalizou 105 óbitos, tendo novamente o destaque para os acidentes de moto, com 54 óbitos decorrentes deste mecanismo, sendo o mês de fevereiro o de maior quantidade de óbitos por esta causa, totalizando 7 casos.

4 DISCUSSÃO

Desde tenra idade, os homens são mais propensos a se envolver em acidentes de trânsito do que as mulheres. Cerca de três quartos (73%) de todas as mortes no trânsito ocorrem entre jovens do sexo masculino com menos de 25 anos – que têm quase três vezes mais chances de morrer em acidentes de trânsito do que mulheres jovens (OMS, 2022).

Em Alagoas, de acordo com os dados presentes no DATASUS, no período de 2018 a 2021 a prevalência de internações por acidente de transporte no sexo masculino foi cerca de 4 vezes maior quando comparado com o sexo feminino em cada ano estudado. Além disso, o número de óbitos por AIT também é significativamente maior em homens em todos os anos da pesquisa, chegando a atingir cerca de 12 vezes mais óbitos masculinos do que femininos no ano de 2021.

A gravidade das lesões e as fatalidades nos acidentes de trânsito estão diretamente relacionadas com o meio de transporte e a vulnerabilidade que a vítima se encontra. Motociclistas, pedestres e ciclistas são os mais acometidos gravemente devido à massa corporal relativamente pequena quando comparada à de um automóvel, desta forma, o impacto da colisão dissipa toda a sua energia diretamente no corpo da vítima. Fato que justifica as elevadas taxas de morbimortalidade deste grupo (SANTOS *et al.*, 2016).

À vulnerabilidade da exposição corporal dos motociclistas, soma-se o comportamento de risco adotado por eles, o que aumenta consideravelmente os riscos de lesões e mortes (AQUINO *et al.*, 2015). Estes fatos podem ser confirmados diante dos dados coletados durante o presente estudo, visto que o número total de internações no período de 2018-2021 por CID-10 V01-V99: Acidentes de transporte é de 13188 dentre os quais 4855 correspondem ao CID-10 V20-V29: Motociclista traumatizado por acidente de transporte, ou seja, aproximadamente 36,8% dos casos, correspondendo ao grupo com maior número de casos dentre os 12 grupos de causas. Justificam, também, o achado durante a atual pesquisa de que a principal causa de óbito, em todos os anos estudados, está relacionada aos motociclistas traumatizados por acidentes de transporte.

O paciente vítima de um trauma automobilístico, a depender da intensidade do mecanismo de trauma, pode apresentar múltiplas lesões e ser caracterizado como um politraumatizado (CHARLLUB *et al.*, 2015).

O quadro clínico do paciente traumatizado está diretamente relacionado ao mecanismo do trauma, logo, o conhecimento desses mecanismos ajuda a reconhecer possíveis lesões do paciente.

De acordo com o ATLS 10, as lesões traumáticas são classificadas em trauma fechado, trauma penetrante e lesões térmicas. As colisões automobilísticas por sua vez, são classificadas como trauma fechado e podem causar diversas repercussões no paciente a depender de fatores como o local de impacto, o tipo de veículo, a velocidade e o local da colisão, o uso do cinto de segurança ou capacete, a ativação de airbags e da posição da vítima no veículo ou ejeção dela.

É frequente a necessidade intervenção cirúrgica, que deve ser efetuada o mais rápido possível devido a gravidade do evento traumático que pode resultar em situações de lesão tissular maciça e incontrolável, hipovolemia, choque, hipoperfusão e hipóxia tissular, hipotermia e, em alguns casos, coagulação intravascular disseminada por consumo (REINIGER *et al.*, 2012).

Segundo a OMS, cerca de 1,3 milhões de mortes anualmente no mundo são decorrentes de acidentes de trânsito. Tais acidentes resultam ainda em aproximadamente, 20 a 50 milhões de feridos e constitui a principal causa de morte na faixa etária que engloba indivíduos entre 5 e 29 anos de idade. O que, também, é evidenciado na presente pesquisa, onde os óbitos e internações estão concentrados, principalmente na faixa etária de 20-29 anos.

É importante ressaltar que tal achado repercute de forma negativa no âmbito socioeconômico, visto que a faixa etária em questão faz parte da população economicamente ativa e além dos custos governamentais com a hospitalização, a depender da cinemática do acidente, o paciente pode ficar com sequelas que o impossibilite de trabalhar.

5 CONCLUSÃO

Os dados obtidos durante a presente pesquisa evidenciam que, dentre os anos estudados, o ano de 2019 foi o que obteve a maior quantidade de internações por acidentes de transporte, totalizando 3532 casos. Já em relação à quantidade de óbitos, o ano de 2021 se destacou com o total de 105 mortes devido à casuística em questão.

A faixa etária entre 20 aos 29 anos de idade corresponde à maioria dos pacientes internados e, também, a que obteve a maior quantidade de óbitos em dois dos quatro anos estudados. A pesquisa demonstrou que o sexo masculino é o que mais é internado devido acidentes de trânsito e, também, o que mais morre devido a esta causa.

A causa com maior prevalência de internações corresponde ao CID-10 V20-V29 Motociclista traumatizado por acidente de transporte, perdendo apenas em 2021 para o CID-10 V98-V99: Outros acidentes de transporte e os não especificados. Todavia, com relação a causa que mais levou ao óbito, acidentes envolvendo motociclistas prevalece em todos os anos estudados.

REFERÊNCIAS

AMERICAN College of Surgeons. Committee on Trauma. **ATLS: Student Course Manual**. Chicago, Ill.: American College of Surgeons, 2008.

AQUINO, Érika C. de; ANTUNES, J. L. F.; MORAIS NETO, O. L. de. Mortality by road traffic injuries in Brazil (2000–2016): capital cities versus non-capital cities. **Revista de Saúde Pública**, v. 54, p. 122, 2020. DOI: 10.11606/s1518-8787.2020054001703. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rsp/article/view/179987>. Acesso em: 30 out. 2022.

BRASIL. **Lei n. 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acesso em: 25 maio. 2021.

CHARLLUB, Y. *et al.* Politraumatismo: conhecimento dos estudantes de enfermagem acerca das práticas assistenciais. **Revista de Enfermagem UFPE**, v. 9, n. 11, nov. 2015.

DA SILVA JÚNIOR, J.; RAMALHO, W. **Cenário epidemiológico do Brasil em 2033 uma prospecção sobre as próximas duas décadas**. 2015. Disponível em: https://saudeamanha.fiocruz.br/wp-content/uploads/2016/07/17-PJSSaudeAmanha_Texto0017_A4_07-01-2016.pdf. Acesso em: 25 maio 2021.

GOVERNO DE ALAGOAS. DETRAN-AL. **DATASUS: óbitos por acidente de trânsito em Alagoas de 1996 a 2019**. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/15-RESKt26LCIRxyJTWj6YYQWR5rUAYfd/view>. Acesso em: 25 maio. 2021.

MENDES, S. O. *et al.* Panorama contemporâneo de acidentes de trânsito terrestre em diferentes territórios. **BEPA**, v. 17, n. 203, p. 25-32, 2020.

OMS – Organização Mundial da Saúde. **Death on the roads**. Disponível em: <https://extranet.who.int/roadsafety/death-on-the-roads/>. Acesso em: 25 maio 2021.

OMS – Organização Mundial da Saúde. **Global status report on road safety**. 2018. Disponível em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>. Acesso em: 24 maio 2021.

REINIGER, L. O. *et al.* Vítimas de ocorrência de trânsito submetidas a procedimentos cirúrgicos: características e intercorrências transoperatórias. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, v. 46, n. spe, p. 58-64, out. 2012.

RIBEIRO-JUNIOR, M. A. F. *et al.* Current state of trauma and violence in São Paulo - Brazil during the COVID-19 pandemic. **Revista do Colégio Brasileiro de Cirurgiões**, v. 48, 2021.

SESAB – Secretaria da Saúde do Estado da Bahia. **Causas externas.** Disponível em: <http://www.saude.ba.gov.br/suvisa/vigilancia-epidemiologica/causas-externas-2/#:~:text=As%20causas%20externas%20s%C3%A3o%20traumatismos>. Acesso em: 15 abr. 2021.

WHO – World Health Organization. **Road traffic injuries.** Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>. Acesso em: 24 maio 2021.

ZACARIAS, J.; SILVEIRA, M.; SOUZA, J. Sequelas de acidentes de trânsito e impactos na qualidade de vida. **Revista Saúde e Pesquisa**, Maringá, PR, maio 2016. Disponível em: <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2017/02/832034/19.pdf>. Acesso em: 26 maio. 2021.

Data do recebimento: 7 de Fevereiro de 2023

Data da avaliação: 9 de Maio 2023

Data de aceite: 9 de Maio de 2023s

1 Acadêmica do curso de Medicina, Centro Universitário Tiradentes – UNIT/AL.

E-mail: alice.franca@souunit.com.br

2 Acadêmico do curso de Medicina, Centro Universitário Tiradentes – UNIT/AL.

E-mail: arthur.brandao@souunit.com.br

3 Professora do curso de Medicina, Centro Universitário Tiradentes – UNIT/AL.

E-mail: monica.melo@souunit.com.br