

Apresentação

A Rede Interagencial de Informações para a Saúde do Estado da Bahia (Ripsa-Bahia) apresenta o folheto contendo os Indicadores e Dados Básicos 2012 de interesse para a saúde (IB 2012), mantendo o mesmo formato do IB 2011 com ilustração gráfica de indicadores selecionados dos cinco Comitês de Gestão de Indicadores (CGI).

A apresentação de alguns indicadores na forma gráfica atende alguns pressupostos técnicos que foram descritos no folheto de 2011. A 7ª OTI aprovou este formato, bem como a disponibilização dos indicadores em seu formato original, em meio eletrônico, no site <http://www.ba.ripsa.org.br>.

Para compor o IB 2012, a 9ª OTI da Ripsa - Bahia elegeu os acidentes de transportes (AT) como tema, dada a sua relevância. Estes eventos representam a segunda causa das mortes no grupo das causas externas e concentraram mais de 20% dos óbitos neste grupo em 2011 (SIM / DIS / SESAB).

Esta situação colocou o estado, em 2010, no 6º lugar da Federação, com uma taxa de mortalidade por AT de 20,2 óbitos/100.000 habitantes (Gráfico 1), quando a taxa média para o país naquele ano foi de 23,0 (SIM/DATASUS/2012). O mapa da capa apresenta a distribuição da mortalidade por acidentes de transporte nos municípios da Bahia em 2011.

A mortalidade é cinco vezes maior entre os homens (31,3/100.000 hab.) do que entre mulheres (5,8/100.000 hab.) e alcança os maiores níveis entre pessoas de 20 a 49 anos (Gráfico 2). Esta taxa por idade também varia segundo a categoria da vítima (Gráfico 3), ainda que os ocupantes de veículo apresentem as maiores taxas em todas as faixas, exceto para menores de 14 anos.

No período de 1996 a 2011, morreram na Bahia 26.161 pessoas devido aos AT, significando quase 3,0% do total de óbitos ocorridos no Estado no período. O número de óbitos passou de 1.179 em 1996 para 2.570 em 2011, o que corresponde a uma elevação de 118,0% no período, com uma média de 1.750 óbitos/ano, 145 óbitos/mês e 5 óbitos/dia. Pode-se observar a partir destes números que, a cada cinco horas uma pessoa é vítima fatal de algum tipo destes acidentes no Estado.

O número de internações por AT é, em média, três vezes maior que o número de óbitos pela mesma causa. Em 2011 ocorreram 7.731 internações hospitalares por este motivo, correspondendo a 12,5% do total de internações por causas externas, consumindo 15,2% do total de gasto com internamentos no ano. Os tipos de AT responsáveis pelos maiores números de internações foram, em ordem decrescente, os acidentes envolvendo motociclistas, com 4.191 (54,2%), ocupantes de automóveis, 1.067 (13,8%), outros acidentes de transportes não especificados, 1.051 (13,6%) e pedestres, principalmente os atropelos 804 (10,4%).

O Gráfico 4 mostra a tendência das internações por categoria de vítima, entre 1998 a 2011, onde se destaca o significativo aumento das internações de motociclistas.

Grande parte dos AT (principalmente atropelos e colisões) ocorre nos centros urbanos dos grandes municípios, os quais também possuem as maiores frotas de veículos, e nas rodovias federais e estaduais que cortam esses municípios.

O tamanho da frota de veículos é um dos fatores de risco para a ocorrência de acidentes e mortes e entre 1999 e 2011, a frota de automóveis do Estado teve um incremento de 193%, enquanto que a de motocicletas foi de quase 15 vezes (Gráfico 5).

No final de 2011, a frota era constituída por mais de 2,5 milhões de veículos, com 61,8% deles concentrados em vinte (4,8%) dos 417 municípios: Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Juazeiro, Camaçari, Itabuna, Barreiras, Lauro de Freitas, Jequié, Teixeira de Freitas, Paulo Afonso, Alagoinhas, Santo Antonio de Jesus, Guanambi, Eunápolis, Porto Seguro, Ilhéus, Simões Filho, Luis Eduardo Magalhães e Brumado (Denatran, 2012).

A Organização Mundial da Saúde (OMS, 2004) estima que no mundo, anualmente, os AT provoquem a morte 1,2 milhões de pessoas e deixem outras 50 milhões feridas. As projeções desse órgão indicam que nos próximos 20 anos esses números devem aumentar mais 65% se medidas de prevenção não forem tomadas. O Brasil ocupa o 5º lugar entre os países com maior número de mortes no trânsito (Morais Neto, 2012).

Esta situação e a possibilidade de redução desses números por medidas articuladas e sinérgicas dos setores de transportes, saúde, segurança e educação, fizeram com que a Organização das Nações Unidas (ONU) proclamasse o período de 2011 a 2020 como a década de Ação pela Segurança no Trânsito e instasse os 10 países com situação mais grave – entre os quais, o Brasil – a desenvolverem um plano de ação visando a redução de 50% dos números projetados.

No Brasil e na Bahia, este plano começa a ser implementado com o nome de VIDA NO TRÂNSITO.