

Aprimoramento das informações de mortalidade por acidentes de trânsito/transporte no Município de São Paulo: coletando informações de outras fontes de dados

Instituição: Secretaria Municipal da Saúde de São Paulo

Autores: Taniguchi, M; Bourrol, MLM; Shibao, K; Nascimento, IEC; Pereira, EC; Panachão, MRI; Lira, MMTA

Resumo

Nas mortes devidas a causas externas, as informações constantes na Declaração de Óbito (DO) costumam não ser suficientes para um adequado conhecimento das circunstâncias da morte. Outras fontes de informações, tais como os Boletins de Ocorrência Policial (BO), podem contribuir para complementar a declaração. No Estado de São Paulo, as informações dos BO compõem um banco de dados denominado **Infocrim**, da Secretaria de Segurança Pública. A Companhia de Engenharia de Tráfego do Município de São Paulo (CET) tem acesso a estas informações e as utiliza para atualizar e aprimorar a base de dados sobre acidentes de trânsito/transporte. Desde 2005, o Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade do Município de São Paulo (PRO-AIM) estabeleceu uma parceria com a CET, que envia esta base de dados. A partir dessas informações são recodificadas as causas de morte dos registros identificados. O número de óbitos devidos a acidentes de trânsito/transporte, originalmente 1.869 óbitos, passou a 2.962 após investigação no IML e 3.248 após consulta à base da CET, nos anos 2005 e 2006. Dos 845 óbitos identificados como acidente de trânsito SOE após investigação no IML, 87% puderam ser especificados com a consulta à base da CET, restando apenas 115 óbitos codificados como acidente de trânsito SOE. A participação dos acidentes especificados na mortalidade proporcional aumentou, no caso de atropelamentos SOE, de 47,4% para 49,7%; de ciclistas, de 2,9% para 5,7%; de motociclistas, de 12,2% para 22,6%; de ocupantes de automóvel, de 6,8% para 15,7%.

Introdução

O Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) é reconhecido como um dos sistemas de informações em saúde com maior credibilidade para a realização de estudos epidemiológicos. O documento básico de coleta das informações do sistema é a Declaração de Óbito (DO), documento padrão utilizado em todo o Brasil. O preenchimento da DO deve ser feito pelo médico da localidade, por ser este o profissional que reúne as condições necessárias para estabelecer a cadeia de eventos que levou o indivíduo à morte e, no caso das causas externas, informar a circunstância do acidente ou violência que provocou a lesão fatal. Diferentemente das mortes por causas naturais, em que o médico assistente que acompanha o paciente é quem geralmente preenche o atestado, no caso das causas externas, cabe ao médico legista, que tem acesso apenas ao cadáver e com frequência vezes desconhece as circunstâncias do acidente ou violência, o preenchimento da DO. A descrição das circunstâncias das causas externas, muitas vezes, não depende de informações médicas, podendo ser extraída de outras fontes, como Boletim de Ocorrência ou relato de familiares. Também é importante lembrar que, para algumas situações, o modelo atual do impresso (DO) não é suficiente para suprir o registro de todas as necessidades de informação.

Na cidade de São Paulo, o PRO-AIM (Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade no Município de São Paulo) é o responsável pela gestão do SIM. Desde 1996, o programa realiza a investigação nas quatro seccionais do Instituto Médico Legal (IML), para os casos em que na DO não consta a especificação da causa externa. As informações com o detalhamento das circunstâncias da causa externa ficam a cargo da Polícia Civil e são registradas no Boletim de Ocorrência feito nas Delegacias. Entretanto, as informações contidas na mensagem policial para a solicitação da remoção do cadáver ao IML nem sempre são transcritas pelo médico legista na DO. Na Secretaria de Segurança Pública essas informações vão compor um banco de dados do Sistema de Informações Criminais (Infocrim), que é uma iniciativa de digitalização das informações dos boletins de ocorrência e que está em implantação no Estado de São Paulo. O acesso ao Infocrim é restrito e não

tem sido disponibilizado ao PRO-AIM. Por outro lado, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) vem desenvolvendo um trabalho de criação e atualização de um banco de dados de acidentes de trânsito/transporte a partir de levantamentos realizados no IML e no Infocrim. Desde 2005, por meio de um acordo de cooperação mútua, a CET passou a disponibilizar essa base de dados ao PRO-AIM, o que possibilita o aprimoramento das informações de mortalidade e melhora o conhecimento sobre o perfil de mortes por acidentes de trânsito/transporte na mortalidade do Município.

Objetivos

Avaliar o impacto da utilização de outras fontes de dados para o aprimoramento das mortes por acidentes de trânsito no município de São Paulo.

Metodologia

Foram utilizados os arquivos mensais da CET nos anos de 2005 e 2006. Esses arquivos, disponibilizados no formato de planilha de cálculo, contêm os registros de acidentes de trânsito/transporte ocorridos no Município no mês de referência. Os campos utilizados foram: **nome da vítima, data do óbito, veículos envolvidos, natureza do acidente e descrição do acidente.**

Utilizando-se o aplicativo FoxBase, procedeu-se a uma busca no banco de dados do PRO-AIM, objetivando localizar o registro e identificar o número da DO, por meio dos campos **nome e data do óbito.** A partir dos campos **veículos envolvidos, natureza do acidente e descrição do acidente** foram aplicadas as disposições da CID-10 para a recodificação da causa básica da morte. Finalmente foi realizada a rotina de alteração no SIM da causa básica da morte e do registro da descrição do acidente no campo “59 – *Descrição sumária do evento*”, incluindo a condição da vítima, se pedestre, condutor ou passageiro de veículo, o tipo de acidente (atropelamento, colisão, choque com objeto fixo, acidente sem colisão – capotamento, queda, etc) e o(s) veículo(s) envolvido(s).

Resultados

Nos anos de 2005 e 2006 ocorreram 144.259 óbitos não fetais no Município de São Paulo. Destes, 18.283 (12,7%) foram atestados pelo IML, sendo que 1.869 foram inicialmente considerados como devidos a acidentes de trânsito/transporte. Após o trabalho de investigação promovido pelo PRO-AIM no IML, este número passou a 2.962 óbitos, o que representa um aumento de 58,5% (1.093 óbitos). O trabalho de qualificação com os dados da CET resultou em um aumento adicional de 9,6% no número de óbitos por acidente de trânsito/transporte, passando para 3.248 óbitos (Quadro 1).

O trabalho de investigação no IML e de qualificação com dados da CET também resultou na mudança da distribuição dos tipos de acidentes de trânsito, levando a uma maior participação dos acidentes chamados especificados e diminuindo a dos acidentes de trânsito não especificados. Assim, considerando-se os dois anos estudados, a proporção de acidentes especificados passou de 43,4%, no caso dos atropelamentos, para 47,4% após a investigação no IML e para 49,7% após o trabalho de qualificação com dados da CET. Da mesma forma, no caso dos acidentes com ciclistas, os valores são, na mesma seqüência, 1,8%, 2,9% e 5,7%. Em relação aos acidentes de motocicleta, 8,4%, 12,2% e 22,6%. No caso de ocupantes de automóvel, 3,4%, 6,8% e 15,7%. Finalmente, na rubrica acidente de trânsito SOE, observou-se um gradiente de queda ao considerarmos as três situações, com valores, na mesma seqüência, de 40,7%, 28,5% e 3,5% (Tabela 1).

Dos 3.248 óbitos devidos a acidentes de trânsito/transporte, 1.387 apareciam com outra causa básica de morte (Tabela 2), sendo que em 88,3% dos registros a causa original era acidente SOE ou lesão de intenção indeterminada.

Outro aspecto observado após o trabalho de investigação no IML e qualificação com dados da CET foi que oito registros codificados originalmente como acidentes de trânsito foram recodificados como acidentes não de trânsito.

O trabalho de investigação no IML realizado pelo PRO-AIM (tabela 1) resultou na codificação de 845 óbitos como acidentes de trânsito SOE (CID10 = V89.2).

Reexaminando esses óbitos à luz das informações trazidas pela CET (Tabela 3), pôde-se avançar na especificação desses óbitos em 87% dos registros. A tabela 3 mostra a distribuição desses óbitos após a qualificação com dados da CET. Chama a atenção a importante participação dos acidentes de motocicleta (30,8% dos óbitos), seguida dos acidentes de automóvel (29,8%) e atropelamentos (19,8%). Ao analisarmos o agrupamento atropelamentos, os veículos mais frequentemente envolvidos foram automóvel (44,9%), caminhões e ônibus (28,1%) e motocicletas (11,4%) (Tabela 4).

Tabela 3 - Distribuição dos óbitos após qualificação com dados da CET - óbitos inicialmente classificados como acidente de trânsito SOE (V89.2) pelo PRO-AIM na investigação no IML Município de São Paulo - 2005 e 2006

Acidente de trânsito	2005	2006	Total	% sobre o Total
Atropelamento	81	86	167	19,8
Acidente de bicicleta	17	15	32	3,8
Acidente de motocicleta	136	124	260	30,8
Acidente de automóvel	148	104	252	29,8
Acidente de caminhão	5	5	10	1,2
Acidente de ônibus	3	4	7	0,8
Acidente de trânsito SOE	79	31	110	13,0
Demais acidentes de trânsito	5	1	6	0,7
Outras causas externas	0	1	1	0,1
Total	474	371	845	100,0

Fonte: PRO-AIM

Tabela 4 - Distribuição dos óbitos por atropelamento após qualificação com dados da CET. Óbitos inicialmente qualificados como acidente de trânsito SOE na investigação no IML. Município de São Paulo - 2005 e 2006

Atropelamentos	2005	2006	Total	% sobre o Total
Atropelamento por bicicleta	-	1	1	0,6
Atropelamento por motocicleta	4	15	19	11,4
Atropelamento por automóvel	41	34	75	44,9
Atropelamento por caminhão/ônibus	20	27	47	28,1
Atropelamento SOE	16	9	25	15,0
Total de atropelamentos	81	86	167	100

Fonte: PRO-AIM

Ao analisarmos o número de óbitos segundo o tipo de acidente de trânsito/transporte na base original, após investigação no IML e após a reclassificação com os dados da CET (Tabela 5), já podemos observar um aumento do total de óbitos e dos óbitos por causas

especificadas a partir da investigação no IML. Com a reclassificação a partir de dados da CET, podemos observar não apenas o aumento adicional no total de óbitos por acidente de trânsito e do número de óbitos por acidentes especificados, como também uma queda importante no número de óbitos por acidentes de trânsito SOE e de atropelamentos SOE.

Conclusões

A qualidade do Sistema de Informações de Mortalidade depende do preenchimento adequado da DO e da correta codificação das causas de morte. Quando isso não ocorre, torna-se imprescindível o trabalho de investigação em prontuário e, no caso das causas externas, a busca de informações no IML.

A consulta a outras bases de dados, como a do Infocrim, embora de acesso restrito, também é importante para a obtenção de informações que possam melhorar a qualidade do sistema. A articulação com outras instituições que também realizam coleta de informações, como a Companhia de Engenharia de Tráfego, que tem acesso à base do Infocrim, mostra-se fundamental para as informações de mortalidade por acidentes de trânsito/transporte.

A melhoria da qualidade das informações de mortalidade permite uma descrição mais fidedigna do perfil de mortalidade e uma melhor compreensão do papel dos acidentes de trânsito/transporte na ocorrência de mortes evitáveis, contribuindo para a elaboração de políticas públicas voltadas à prevenção dessas mortes no Município de São Paulo.

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

SOE	Sem outra especificação
BO	Boletim de Ocorrência Policial
DO	Declaração de Óbito
IML	Instituto Médico Legal
CET	Companhia de Engenharia de Tráfego
PRO-AIM	Programa de Aprimoramento das Informações de Mortalidade no Município de São Paulo
Infocrim	Sistema de Informações Criminais