

Costa, G.S. et al.



## PESQUISA

**Perfil do Motociclista Traumatizado Atendido em um Hospital do Município de Teresina - Pi**  
*Profile Of The Motociclista Traumatizado Attended In A Hospital Of The Municipality Of Teresina - Pi*

*Perfil Del Motociclista Traumatizado Atendido En Un Hospital Del Municipio De Teresina - Pi*

Graziele de Sousa Costa<sup>1</sup>, Karinna Alves Amorim de Sousa<sup>2</sup>, Ana Claudia de Oliveira Sousa<sup>3</sup>, Péterson Danilo de Oliveira Lima Goiano<sup>4</sup>, Mickaelle Bezerra Calaça<sup>5</sup>, Tatyane Silva Rodrigues<sup>6</sup>

**RESUMO**

O estudo objetivou caracterizar o perfil do motociclista traumatizado atendido em um hospital do município de Teresina - PI. Realizou-se um estudo documental descritivo retroativo de abordagem quantitativa, mediante informações colhidas nos prontuários de pacientes internados em um hospital na zona leste de Teresina-PI. A coleta de dados ocorreu no mês de junho do ano de 2016. Foi possível observar predominância: sexo masculino (80%), faixa etária 21 a 30 anos (38%). Na observação sobre as colisões, os acidentes envolvendo moto com automóvel destacou-se entre os demais (32%), foi constatado que a maioria das vítimas eram condutores (83%), 67% haviam ingerido álcool, o trauma fechado representou 92%. Conclui-se que é imprescindível realizar medidas preventivas que conscientizem a população do estudo, tendo a enfermagem um papel fundamental nos cuidados prestados, amenizando o sofrimento e contribuindo para a continuidade da assistência. **Descritores:** Acidentes de trânsito. Trauma. Enfermagem

**ABSTRACT**

The study aimed to characterize the profile of the traumatized motorcyclist attended at a hospital in the city of Teresina - PI. A retrospective descriptive, quantitative-based documentary study was carried out using information collected from the medical records of patients admitted to a hospital in the eastern area of Teresina-PI. Data collection occurred in June 2016. It was possible to observe predominance: male sex (80%), age group 21 to 30 years (38%). In the observation about collisions, motor vehicle accidents were among the others (32%), it was found that most of the victims were drivers (83%), 67% had ingested alcohol, and closed trauma represented 92%. It concludes that it is indispensable to make preventive measures that conscientize the population of the study, having the infirmery a fundamental paper in the cares loaned, making pleasant the suffering and contributing for the continuity of the assistance. **Descriptors:** traffic accidents. Trauma. Nursing.

**RESUMEN**

El objetivo del estudio fue caracterizar el perfil de motociclistas lesionados atendidos en un hospital de la ciudad de Teresina - PI. Se realizó un estudio descriptivo retrospectivo documental de enfoque cuantitativo, utilizando la información de las historias clínicas de los pacientes ingresados en un hospital en el este de Teresina PI. La recolección de datos se llevó a cabo en junio de 2016. Se observó género predominantemente hombres (80%), con edades entre 21-30 años (38%). En la observación de colisiones, accidentes de motocicleta con el coche se destacó entre el resto (32%), se encontró que la mayoría de las víctimas eran los conductores (83%), el 67% tenía bebido alcohol, traumatismo cerrado el 92%. Se concluye que es imprescindible realizar medidas preventivas que conscientizem la población del estudio, teniendo la enfermería un papel fundamental en los cuidados prestados, amenizando el sufrimiento y contribuyendo para la continuidad de la asistencia. **Descritores:** Los accidentes de tráfico. Trauma. Enfermería.

<sup>1</sup> Enfermeira. Graduação em Enfermagem pela Faculdade do Piauí FAP. <sup>2</sup> Enfermeira. Doutoranda em Enfermagem pela Universidade Federal do Piauí. <sup>3</sup> Enfermeira. Graduação em Enfermagem pela Faculdade do Piauí FAP. <sup>4</sup> Enfermeiro. Graduação em Enfermagem pela Faculdade do Piauí FAP. <sup>5</sup> Enfermeira. Graduação em Enfermagem pela Faculdade do Piauí FAP. <sup>6</sup> Enfermeira. Graduação em Enfermagem pelo Centro Universitário UNINOVAFAPI.

Costa, G.S. et al.

## INTRODUÇÃO

Dentre as inúmeras doenças que atingiram a humanidade durante os séculos passados o trauma foi julgado como a doença do século XXI, considerado como uma doença antiga que adquiriu outra perspectiva, acometendo particularmente a população mais jovem e conseqüentemente deixando as vítimas com inaptidões, sequelas permanentes, e na grande maioria levando à morte (VIANA et al., 2011).

O Piauí tem apresentado dados assustadores com relação ao número de acidentes envolvendo motociclistas, sobretudo pelo aumento da frota de veículos circulando pelas vias do Estado. No Piauí como em outros dois estados do Nordeste a frota de veículos de duas rodas já ultrapassou a de automóveis. De 2003 até hoje a frota de motocicletas e motonetas aumentou 280% no país, passando de quase seis milhões para mais de 22 milhões. Esse crescimento foi impulsionado pelo aumento de 423,1% na região Nordeste e 416,5% na região Norte. Entretanto, a categoria não acompanhou o mesmo avanço tecnológico dos carros em relação aos itens de segurança (BRASIL, 2014).

O Hospital de Urgência de Teresina (HUT) revelou que só no mês de outubro de 2014, foram atendidas 1.001 pacientes vítimas de acidentes de trânsito, sendo que 829 desses acidentes envolveram motociclistas em estado grave e durante o mês de janeiro a outubro de 2014, foram apontados 12.332 acidentes de trânsito, sendo que desses dados 9.955 foram com motociclistas. Resultando no percentual de 81% de motociclistas envolvidos em acidentes de trânsito (TERESINA, 2014).

A despesa do Sistema Único de Saúde (SUS) com acidentes motociclísticos é de 112,9 milhões, esse valor é de 49% do total aplicado no

tratamento de sequelas. De acordo com os dados recentes do Sistema de Informações de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde, 42,2 mil foram a óbitos no Brasil acometidos por acidentes de trânsito em 2013, sendo 12.040 vítimas de acidentes com motocicletas (BRASIL, 2015).

Estudar a prevalência, descrever o perfil das vítimas e os fatores relacionados com a utilização das motocicletas como modo de transporte no Piauí ajudará no conhecimento detalhado desta população podendo assim estimular a formulação de novas estratégias e aperfeiçoamento das já existentes de enfrentamento do agravo.

Mantendo-se o ritmo atual até 2024, em números as motocicletas registradas ultrapassarão os automóveis. Essa previsão aponta para um dado altamente preocupante: o crescimento exponencial da mortalidade nos acidentes de motocicleta. Neste sentido, considera-se esta pesquisa de fundamental importância até mesmo para que a partir desse conhecimento se possa trabalhar estratégias que venham a mudar esta realidade (WAISELFISZ, 2014).

O trauma provocado por estes acidentes merece atenção, especialmente em relação ao planejamento de ações preventivas, assim como o controle de sua ocorrência, a fim de ampliar a discussão e definir estratégias mais específicas de intervenção. Assim, a realização deste estudo é de fundamental relevância pela preocupação com o aumento do número de vítimas dos acidentes motociclísticos.

Descrever o perfil epidemiológico das vítimas ajudará a identificar os fatores de riscos associados, a fim de fundamentar políticas públicas voltadas a conscientização e fiscalização das leis de trânsito existentes, tendo em vista que

Costa, G.S. et al. milhões são gastos em decorrências desses acidentes e suas sequelas no estado do Piauí. Os resultados poderão estimular pesquisas futuras e formulação de novas estratégias para o enfrentamento do agravo.

## METODOLOGIA

Tratou-se de um estudo documental, descritivo retroativo de abordagem quantitativa, tendo como objetivo a análise do perfil do motociclista traumatizado atendidos em um hospital do município Teresina-PI.

A escolha do método justifica-se por permitir descrever os aspectos estudados, identificando as possíveis causas, determinando a frequência e classificando as informações obtidas dos documentos investigados. Com o método quantitativo, possibilitara gerar dados estatísticos, por meio da mensuração da população estudada.

A população do estudo foi constituída pelo total de prontuários de pacientes, (n = 76), motociclistas vítimas de trauma, regulados para o Hospital São Carlos Borromeo, durante o ano de 2015.

Os critérios de inclusão relacionam-se aos casos de acidentes motociclísticos regulados para o Hospital São Carlos Borromeo, no ano de 2015. Foram excluídos os prontuários de internações de outros tipos de acidentes, clientes com diagnósticos de trauma que não foram acometidos por acidentes motociclísticos.

Os dados foram coletados em prontuários no período de abril a maio de 2016, mediante autorização da instituição (anexo), utilizando formulário previamente elaborado (apêndice), constando dados demográficos e circunstâncias do acidente, como, por exemplo, a utilização ou não de equipamento de proteção individual e relação da ocorrência do evento com a suspeita do uso de álcool. Foi investigado também o padrão das

## Perfil do Motociclista Traumatizado Atendido...

lesões sofridas pelo acidentado, entre eles: área corporal lesada, lesões e sequelas, procedimentos cirúrgicos a qual foram submetidos e a condição de saída do hospital. Todos os dados foram armazenados e analisados estatisticamente, usando-se um banco de dados.

Ao término da etapa descritiva, os dados foram organizados e digitados no Microsoft Excel 2010, a análise dos dados foi feita por meio de estatística descritiva simples (distribuição e percentual). Os resultados mais relevantes foram apresentados em tabelas e gráficos.

A pesquisa obedeceu aos critérios da resolução do Conselho Nacional de Saúde (CNS) 466/12, que garante sigilo em relação às informações coletadas, bem como anonimato dos participantes. Esta pesquisa foi submetida à aprovação, e aprovada pelo CEP Universidade Paulista - UNIP.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO DOS DADOS

A amostra estudada foi constituída por 76 prontuários de pacientes. Os dados sociodemográficos (sexo, faixa etária, escolaridade, estado civil) estão expostos na Tabela 1. Constatou-se que o sexo masculino teve maior prevalência de ocorrências, com o total de 61 vitimas (80%) em detrimento ao total de vítimas do sexo feminino que foi 15 (20%). Houve predomínio de acidentes nos pacientes de 21 a 30 anos (38%). Quanto à escolaridade, o nível médio prevaleceu com 42 (55%). Em relação ao estado civil, chama atenção às vitimas solteiras que representa 40 (53%), seguido dos casados com 47%.

**Tabela 1** - Caracterização dos casos quanto às variáveis sociodemográficas relativas às vítimas, Teresina, 2016.

Características sócio-demográficas	N	%
<b>Sexo</b>		
Masculino	61	80
Feminino	15	20
<b>Faixa etária</b>		
11-20	11	14

Costa, G.S. et al.

21-30	29	38
31-40	22	29
41-50	7	9
51-60	5	7
>60	2	3
<b>Escolaridade</b>		
Fundamental	34	45
Médio	42	55
Superior	0	0
<b>Estado Civil</b>		
Casado	36	47
Solteiro	40	53
<b>TOTAL</b>		

Fonte: Hospital São Carlos Borromeo, Teresina-PI, 2016.

A análise do mecanismo dos acidentes revelou que o envolvimento de motocicletas com automóvel foram os mais frequentes 24 (32%) seguido do atropelamento motocicleta com animal 16 (21%). Em 28 (37%) das fichas não houve registro dessa informação conforme apresentado na Tabela 2.

**Tabela 2** - Distribuição dos acidentes segundo o mecanismo causador. Teresina, 2016.

Tipo de Acidente	N	%
Moto com Moto	8	10
Moto com Automóvel	24	32
Moto com Animal	16	21
Não se aplica	28	37
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100</b>

Fonte: Hospital São Carlos Borromeo, Teresina, 2016.

Na tabela 3, que caracteriza as variáveis de risco, observa-se que, com relação a posição da vítima, 83% eram condutores e 17% eram passageiros. O etilismo foi prevalente em 67% e o uso de drogas em 25%.

**Tabela 3** - Distribuição dos pacientes vítima de trauma por acidentes motociclísticos de acordo com as variáveis de risco para acidente. Teresina-PI, 2016.

Variáveis de Risco	N	%
<b>Vítima</b>		
Condutor	63	83
Passageiro	13	17
<b>Categoria de Habilitação</b>		
Habilitado	0	0
Inabilitado	0	0
Não se aplica	76	100
<b>Uso de EPI</b>		
Sim	0	0
Não	0	0
Não se aplica	76	100
<b>Etilismo</b>		
Sim	51	67
Não	25	33
<b>Uso de Drogas</b>		
Sim	19	25

R. Interd. v. 11, n. 3, p. 36-45, jul. ago. set. 2018

Não	57	75
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100</b>

Fonte: Hospital São Carlos Borromeo, Teresina-PI, 2016.

No que se refere à distribuição das vítimas segundo o mês da ocorrência dos acidentes, observa-se um maior registro no mês de janeiro com 26%, precedido do mês de fevereiro com 20%, em relação à exposição apresentada verifica-se um maior número de traumas fechados com o total de 70 (92%). Quanto à área corporal lesada verificou-se que a região mais atingida foi a dos membros inferiores com 51% seguida dos membros superiores com 46%, conforme tabela 4.

**Tabela 4** - Distribuição das vítimas de acidentes de acordo com a lesão topográfica por região corpórea, Teresina, 2016.

Lesão Topográfica por Região Corpórea	N
Cabeça /pescoço *	3
Tronco / abdômen *	0
Membros superiores *	40
Membros inferiores *	46

\*resposta múltipla

Os resultados expostos na tabela 5 mostram que o tempo de internação com maior prevalência foi o de 15 dias 61 (80%), seguido de 15 a 30 dias 15 (20%).

**Tabela 5** - Distribuição das vítimas de acordo com o tempo de internação, Teresina, 2016.

Tempo de Internação	N	%
Até 15 dias	61	80
15 a 30 dias	15	20
30 a 60 dias	0	0
<b>Total</b>	<b>76</b>	<b>100</b>

Fonte: Hospital São Carlos Borromeo, Teresina-PI, 2016.

Em relação às complicações pós-trauma o critério sem complicações estabeleceu-se mais frequente 66 (87%), precedido de infecção com 10 (13%).

Na presente pesquisa, constatou-se que as vítimas de trauma acometidas por acidentes motociclísticos foram predominantemente do sexo masculino, confirmando uma característica habitual de outras cidades do Brasil, corroborando com o estudo de Chaves et al. (2015) que

Costa, G.S. et al. evidenciou o sexo masculino como prevalente (89,19%) dos casos, em relação ao feminino que esta representado na porcentagem de (10,81 %). Sobre as diferenças comportamentais entre homens e mulheres no transporte veicular, Alves Junior (2010) expõe que os fatores relacionados ao alto índice de homens em acidentes de trânsito, está ligado ao fato de que o homem se mostra mais veloz, competitivo e compulsivo, por serem particularidades do sexo masculino, para estes, o porte dos acidentes são de médio a graves, em maioria com vítimas, entretanto o sexo feminino é habitual ser mais leve, não ocasionando colisão com vítimas e com danos irrelevantes.

A faixa etária de 21 a 30 anos apresentou-se preponderante, com relação às demais idades. O que se assemelha a dados mostrados em Campo Grande - MS, no estudo de Duarte et al. (2012) onde a faixa etária mais acometida por traumas foi a de 20 a 29 anos, 44% dos casos. Em decorrência destes números o atendimento pré-hospitalar, registrou um aumento em suas ocorrências, onde as vítimas eram jovens com capacidade produtiva, observando-se que o uso da motocicleta se disseminou devido ao seu baixo custo, requerendo medidas que priorize a prevenção neste público.

O maior envolvimento do sexo masculino e de jovens em acidentes de trânsito se dá por condutas socioculturais, nos quais a sociedade estimula essa população a assumir riscos mais elevados na condução de veículos, ultrapassando os limites de velocidade, assumindo manobras que colocam sua integridade física em risco fazendo uso de bebidas alcoólicas, hábitos costumeiros da imprudência juvenil, muitas vezes influenciada pelos costumes sociais aprendem a conduzir o veículo sem até mesmo ter a idade estabelecida por lei, o que representa um prejuízo enorme, pois acomete principalmente a população economicamente ativa, com consequências sociais e altos custos após o trauma devido às sequelas

reversíveis ou irreversíveis (PANICHI; WAGNER, 2006).

No que se refere ao estado civil os dados demonstram que mais da metade eram solteiros. Assemelhando-se a pesquisa realizada em Porto Alegre - RS, onde Veronese et al., (2006) constatou que o percentual de solteiros era de 53%, levantando a hipótese que esporadicamente os episódios, podem ser causados por não terem compromissos e obrigações familiares, fazendo com que os motociclistas se arrisquem com maior frequência no trânsito, provocando ou sofrendo acidentes.

Quanto à escolaridade, o ensino médio acentuou-se como maioria, a mesma escolaridade divergindo do estudo do Ministério da Saúde, no ano de 2011, onde mais de 42 mil pessoas morreram no trânsito entre esses atendimentos a maioria das ocorrências foram nos indivíduos que possuíam ensino fundamental, correspondendo a 26%, e ensino médio com 39 %. Os acidentes de trânsito estão ocasionando a morte e sequelas em pessoas potencialmente produtivas, com grandes capacidades intelectuais, que poderiam contribuir de uma forma qualificada para o desenvolvimento econômico, tendo em vista o grau de instrução.

Verificou-se no estudo que a colisão moto - automóvel prevaleceu, seguida de atropelamento moto - animal, assemelhando-se à pesquisa de Anjos et al. (2007) na qual houve maior predomínio da colisão motocicleta - automóvel em 54,0% dos acidentes. Um dos principais fatores que ocasionam colisões entre moto e automóvel, é a invisibilidade do motociclista pelos outros condutores devido ser um veículo de pequeno porte se torna vulnerável no trânsito, além de condutas imprudentes como ultrapassagens indevidas, desrespeito à sinalização, e ainda não terem conquistado seu espaço entre os demais condutores.

Os fatores de riscos para o desencadeamento dos acidentes mostrados na

Costa, G.S. et al. tabela 3 revelam que a maioria das vítimas eram condutores, seguidos de passageiros, que em mais da metade se caracterizava por serem mulheres. Dados semelhantes foram encontrados na cidade de Picos - PI, na qual Soares et al. (2014) mostra que o número de condutores envolvidos era de 67 (83,7%), e o de passageiros 11 (13,7%).

O quesito Categoria de habilitação e uso de EPI (Equipamento de Proteção Individual) não foram requisitos trabalhados nesta pesquisa, devido à falta de informações no ato de preenchimento dos prontuários ou de opções para este preenchimento, não nos possibilitando esclarecer possíveis relações com os acidentes, pois do total de 100% da amostra, o espaço destinado a acidentes violentos não foi utilizado. Faz-se necessário, refletir sobre a atuação dos profissionais envolvidos e de informações que deveria ser incluídas nesses prontuários, tendo em vista que acidentes motociclísticos se tornou um problema de saúde pública, e o conhecimento sobre esses dados poderiam embasar pesquisas futuras e assim permitir uma visão mais específica sobre as variáveis envolvidas.

Conforme o Conselho Federal de Medicina, por meio da resolução nº 1.638/2002, os casos emergenciais nos quais sejam impossível a colheita de história clínica do paciente, deverá constar relato médico completo de todos os procedimentos realizados e que tenham possibilitado o diagnóstico e/ou a remoção para outra unidade. Dessa forma, entende-se que a equipe que presta cuidados para o paciente, responsável pelo preenchimento correto dos dados em prontuário deve ter a consciência de que as informações coletadas são de essencial importância para garantir a continuidade da assistência, tendo em vista que o prontuário é um documento sigiloso e científico, portanto deve ter seus campos devidamente registrados.

Tavares, Coelho e Leite (2013), em sua pesquisa relatam que o uso do capacete não foi

possível ser estudado em sua pesquisa, devido a falta de registro do mesmo na ficha de atendimento do Serviço Pré-Hospitalar, por não oferecer espaço destinado para o registro destes dados, oferecendo apenas o espaço titulado “achados clínicos”, no qual devem ser registrados apenas informações que não estejam no check list de avaliação da vítima. Isso dificulta as pesquisas científicas feitas em prontuários, a falta de informações ou a necessidade de inclusão de determinados quesitos por se tratar de um problema de saúde pública.

Em relação ao uso do álcool, evidenciou-se registros em mais da metade dos acidentes já o uso de drogas, em um quarto dos casos. Para apoiar e minimizar esses fatores o Ministério da Saúde (BRASIL, 2013), desenvolveu um projeto chamado de vida no trânsito, no qual estados e municípios orientavam condutores sobre o risco da ligação de álcool e direção. O referido projeto aponta que Teresina está entre as cinco capitais brasileiras com redução, entre os anos de 2009 e 2011, do percentual de atendimentos a vítimas de acidentes alcoolizadas nas emergências dos prontos-socorros.

Entretanto, percebe-se que mesmo diante da redução do número de acidentes ainda não foi suficiente para reverter à magnitude do problema, pois uma parcela significativa de motoqueiros continua a dar entrada todos os dias no Hospital de Urgência do Piauí (HUT), a mistura mortal de álcool e direção ainda é o principal causador destes dados, como foi evidenciado na presente pesquisa, mesmo com um número menor de declarantes que confirmam o uso de drogas, esses dados devem ser vistos como um alerta, uma vez que a sociedade vê o álcool e as drogas de uma forma diferente por uma ser lícita e a outra ilícita, intimidando muitas vezes a sua autodeclaração de uso, já que associadas ao álcool não se torna tão visíveis pela equipe que faz a admissão hospitalar.

Costa, G.S. et al.

No que concerne ao mês de ocorrência, o mês de janeiro, foi o de maior número de acidentes, confirmando dados do DENATRAN-PI (2014), que segundo divulgações do CIPTRAN (Companhia Independente de Policimento de Transito), o mês de janeiro com 258 acidentes, representou um crescimento de 3,48 no número de ocorrências no ano de 2014, o veículo que mais se envolveu em acidentes foi a motocicleta, com o número de 82 do total de 185 veículos nas principais vias públicas de Teresina-PI.

Os dados referentes ao tipo de trauma que mais atingem as vítimas de acidentes motociclísticos, nas quais se acentuaram os traumas fechados reforçando com o estudo de Parreira et al. (2011), descreve que o trauma fechado foi mais frequente em motociclistas, em 924 casos (24,4%) eram motociclistas, superando em número as vítimas de atropelamento, quedas, acidentes automobilísticos e agressões físicas. O hospital no qual a pesquisa foi realizada, não teria suporte suficiente para internação de pacientes graves que se caracterizam em maioria das vezes os traumas abertos.

Quanto às regiões corpóreas mais afetadas nos acidentes motociclísticos, observa-se na tabela 4, maior frequência de acometimento nos Membros Inferiores (MMII), seguida dos Membros Superiores (MMSS), corroborando com a pesquisa de Neta (2010), onde os MMII com o percentual 36% das vítimas, e MMSS com 23%. O alto índice, podendo provocar traumatismo mútuo dos membros inferiores. A única proteção incluída na parte estrutural da motocicleta é o mata cachorro, que serve para proteção do veículo, e dos membros inferiores em acidentes com baixa velocidade, o problema é que na maioria das vezes o condutor ultrapassa os limites de velocidade ou não adquire o acessório por achá-lo desnecessário.

Em virtude da complexidade dos traumas (abdômen/ tórax e TCE) não houve registros

destes tipos de trauma nos dados coletados, pois dificilmente podem esperar por cirurgias eletivas, já que o Hospital São Carlos Borromeo não possui centro cirúrgico, sendo prioritários pela equidade no SUS e classificação de risco seu procedimento cirúrgico, por isso, são conduzidos para hospitais de referência.

Em relação ao tempo de internação a prevalência foi de 15 dias, seguindo de 15 a 30 dias, semelhando-se ao estudo de Pinto e Witt (2008), no qual relata o tempo de permanência dos pacientes internados constatados em seu estudo de 1 a 15 dias (68,7%) que pode ter sido motivado pela natureza das lesões, o tipo de tratamento e condições de saída do hospital. Este estudo é semelhante à pesquisa anterior nos dados, no entanto os pacientes nos quais após 15 dias saíram do hospital não receberam alta hospitalar, foram transferidos para hospitais de referência para serem realizados procedimentos cirúrgicos por forma eletiva.

Segundo a portaria N° 880, DE 6 DE MAIO DE 2013 do Ministério da Saúde, o procedimento cirúrgico traumato-ortopédico de média complexidade deve ser realizado com maior rapidez possível, por intermédio da internação imediata logo que o paciente adentrar nas dependências da urgência no estabelecimento de saúde ou pelo agendamento regulado das cirurgias a serem efetuadas em segundo tempo, respeitando o caráter de urgência e a individualidade de cada caso, sem nenhum tipo de dano ao paciente. Não devendo ultrapassar 30 dias para realização do procedimento, caso isso ocorra, o gestor deve comunicar ao ministério da saúde e pedir a suspensão do referido estabelecimento.

Ao se avaliar as complicações pós-trauma observou-se que a maioria das vítimas não tiveram complicações e apenas uma pequena parcela foram acometidas por infecções, fundamentando-se no fato do tempo reduzido de internação ter

Costa, G.S. et al. sido na maioria de 15 dias onde diminui o risco de infecção hospitalar, como mostra o estudo de Watanabe (2014), no qual o autor expõe que o numero de infecções foram elevadas em pacientes com tempo de internação superior a 15 dias. Portanto, a equipe de enfermagem tem papel fundamental nestes indicadores, pois é responsável pelos métodos de prevenção e controle de infecção.

### CONCLUSÃO

No presente estudo, considera-se necessário desenvolver estratégias que venham intervir na prevenção do trauma em motociclistas bem como qualificar a assistência de enfermagem prestada ao mesmo. O objetivo principal do estudo foi alcançado, por permitir conhecimento sobre o perfil dos motociclistas traumatizados e sua caracterização, uma vez que conhecer as características dessa população possibilita identificar condutas individuais, sendo uma das cruciais causas para o desencadeamento de agravos, que através de medidas preventivas poderiam ser evitáveis.

Reitera-se que algumas informações relevantes não foram possíveis de análise nesta pesquisa, pela ausência de registro, o que traz uma reflexão sobre a inclusão de informações e o correto preenchimento dos prontuários das vítimas, já que esse tipo de acidente se tornou um problema de saúde pública, devido ao grande índice de mortalidade relacionado a ele, causando devastadores impactos na sociedade.

Percebe-se que há carência de trabalhos voltados à conscientização e que despertem interesse na população envolvida, além de uma fiscalização que force o condutor a mudança de hábitos imprudentes. Outro fator que deveria ser visto como necessidade pelos poderes públicos e fabricantes de motocicletas e ciclomotores, são equipamentos mais abrangentes que pudessem

R. Interd. v. 11, n. 3, p. 36-45, jul. ago. set. 2018

### *Perfil do Motociclista Traumatizado Atendido...*

realmente evitar as fraturas de membros inferiores, já que elas foram comprovadas como maioria, não só nesta pesquisa como em outras da literatura, devido ao mecanismo no qual os membros são atingidos durante a colisão.

Não adianta investir no designer, na potência do motor, se o condutor não estiver protegido de alguma forma contra essa potência em questão, tendo em vista que representam um alto custo para o poder público e possível mutilação tanto psicológica como física para a população, portanto deveriam ser pensadas formas de impor participação dos fabricantes nesses gastos e no desenvolvimento de equipamentos e acessórios mais eficientes com custos menores para os condutores, já que a motocicleta teve seu crescimento no mercado devido ser um modo de transporte acessível.

Espera-se que esta pesquisa sirva de complemento e base para futuros estudos realizados nesta área. E que venha a ser discutidas as respostas dos problemas levantados neste estudo. Traçar um perfil epidemiológico das vítimas do trauma em acidentes com motocicleta foi fundamental para detalhar a morbidade, incapacidade e limitações decorrentes dele, além disso, o alvo mais importante da prevenção é a gravidade da lesão. Prevenir esses acidentes torna-se mais eficaz do que tratar as lesões sofridas, reduzindo assim gastos sociais.

Estes resultados colaboram para a reflexão sobre as práticas educacionais visando à conscientização sobre os riscos de traumas, e a carência de estratégias intervencionais que modifiquem a realidade existente, pois a grande maioria das lesões traumáticas poderiam ter sido evitadas ao se adotar práticas de segurança corretas e prudentes.

### REFERÊNCIA

Costa, G.S. et al.  
ANJOS, K.C. et al., Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. *Acta Ortop Bras.* Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-78522007000500006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-78522007000500006)>. Acesso em: 11. Jun. 2016.

ALVES, J. D. R. **Diferenças entre o homem e a mulher na direção veicular.** Trânsito Brasil, Recife, mar. 2010. Disponível em: <[http://abetran.org.br/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14087&Itemid=2](http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=14087&Itemid=2)> Acesso em: 10 jun. 2016.

BRASIL. Polícia Rodoviária Federal. **Operação Integrada Rodovida começa em todo o país:** objetivo da ação é reduzir as mortes no trânsito no período do ano de maior movimento nas estradas. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/operacao-integrada-rodovida-comeca-em-todo-o-pais>>. Acesso em: 11.agos.2015.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Viva: vigilância de violências e acidentes: 2009 2010 e 2011.** Brasília: Ministério da Saúde, 2013. Disponível em: <[http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/sistema\\_vigilancia\\_violencia\\_acidentes.pdf](http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/sistema_vigilancia_violencia_acidentes.pdf)>. Acesso em: 05.nov.2015.

BRASIL. **Grau de escolaridade influencia em agressões físicas e acidentes de trânsito,** disponível em: <<http://www.blog.saude.gov.br/promocao-da-saude/31971-grau-de-escolaridade-influencia-em-agressoes-fisicas-e-acidentes-de-transito.html>>. Acesso em: 11 de jun de 2016.

BRASIL. Comitê Nacional de mobilização pela saúde, segurança e paz no trânsito. **Plano nacional de redução de acidentes e segurança viária para a década 2011 - 2020,** Brasília, DF em 08 de setembro de 2010 disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/download/Plano%20Nacional%20de%20Redu%C3%A7%C3%A3o%20de%20Acidentes%20Comite%20Proposta%20Preliminar.pdf>>. Acesso em: 20.out.2015.

CHAVES, R.R.G.; et al. Acidentes de motocicleta: perfil e caracterização das vítimas atendidas em um hospital público. *Rev enferm UFPE on line.*, Recife, v. 9, n. 4, p. 7412-19, abr., 2015. Disponível em: <[file:///C:/Users/cliente/Downloads/6901-70089-1-PB%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/cliente/Downloads/6901-70089-1-PB%20(3).pdf)>. Acesso em: 10. Jun. 2016.

DUARTE, S.J.H.; et. al., Vítimas de Acidente Motociclístico Atendidas pelo Serviço de R. Interd. v. 11, n. 3, p. 36-45, jul. ago. set. 2018

Atendimento Móvel de Urgência em Campo Grande. *Enferm. Foco.* v. 4, n. 2, 2012. Disponível em: Acesso em: 05 de jun de 2016.

DETRAN-PI, **Ciptran registrou crescimento de 3,48 no numero de acidentes em janeiro.** 2014. Disponível em: <<http://www.detran.pi.gov.br/2014/02/07/ciptran-registrou-crescimento-de-348-no-numero-de-acidentes-em-janeiro/>>. Acesso em: 11. Junho de 2016.

NETA, D. S. R. et al. Perfil das ocorrências de politrauma em condutores motociclísticos atendidos pelo SAMU de Teresina-PI. *Rev. Bras Enferm*, Brasília, v.65, n.6, p.936-41, nov.\dez, 2012. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S003471672012000600008&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S003471672012000600008&script=sci_arttext)>. Acesso em:10.set.2015.

PARREIRA, J.G; et al. Análise comparativa entre as lesões encontradas em motociclistas envolvidos em acidentes de trânsito e vítimas de outros mecanismos de trauma fechado. *Rev Assoc Med Bras.* São Paulo. v.58, n.1, p.76-81 jan./fev, 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-69912015000500253&script=sci\\_arttext&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-69912015000500253&script=sci_arttext&tlng=pt)>. Acesso 19.out.2015.

PACHINI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenis. *Revista Interamericana de Psicología*, v. 40, n. 2, p. 159-166, 2006.

PINTO, A. O.; WITT, R. R., Gravidade de lesões e características de motociclistas atendidos em um hospital de pronto socorro. *Rev Gaúcha Enferm.*, Porto Alegre (RS), v. 29, n. 3, p. 408-14, 2008. Disponível em: <<http://www.seer.ufrgs.br/RevistaGauchadeEnfermagem/article/viewFile/6762/4068>>. Acesso em : 21 de abr de 2016.

SOARES, L. S. et al. Caracterização das vítimas de traumas por acidente com motocicleta internadas em um hospital público. *Rev enferm UERJ*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 1, p. 115-21, jan/fev, 2015. Disponível em : DOI: <<http://dx.doi.org/10.12957/reuerj.2015.15599>>.

TAVARES, F. L.; COELHO, M.J; LEITE, F. M. C., Homens e acidentes motociclísticos: caracterização dos acidentes a partir do atendimento pré-hospitalar. *Escola Anna Nery*, Rio de Janeiro, v. 18, n. 4, 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ean/v18n4/1414-8145-ean-18-04-0656.pdf>>. acesso em : 05 de fev de 2016.

Costa, G.S. et al.  
TERESINA. Prefeitura municipal de Teresina. **HUT possui dados alarmantes de acidentes com motos**. 2014. Disponível em:  
<<http://www.portalpmt.teresina.pi.gov.br/noticia/HUT-possui-dados-alarmantes-de-acidentes-com-motos/4565>>. Acesso em: 11. nov. 2015.

VERONESE, A.M.; OLIVEIRA, D.L.L.C.; SCHMITZ, T.S.D. Caracterização de motociclistas internados no Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre. **Revista Gaúcha de Enfermagem.**, v. 27, n. 3, p. 379-85, 2006.

VIANA, D. L. et al. ortopedia e traumatologia. In: PORTO; VIANA (Org.) **Curso Didático de Enfermagem: modulo II**, São Caetano do Sul, SP: Yendis, 2011. pg.343-365.

VIEIRA, R. C. A. et al. Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclísticos atendidos em um centro de referencia ao trauma de Sergipe. **Rev. Esc. Enferm USP**, São Paulo, v. 45, n, 6, 2011. Disponível em:<[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S008062342011000600012&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S008062342011000600012&script=sci_arttext) >. Acesso em: 28 .Ago. 2015.

WAISELFISZ, J. J. **Mapa da Violência do Brasil**. Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais (Flacso). 2014. Disponível em:  
<[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014\\_JovensBrasil\\_Preliminar.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014_JovensBrasil_Preliminar.pdf)>. Acesso em: 11 jul. 2015.

WATANABE, E. M., et al., Impacto das infecções relacionadas à assistência à saúde em pacientes acometidos por trauma. **Semina: Ciências Biológicas e da Saúde, Londrina**, v. 36, n. 1, p. 89-98, ago. 2015. Disponível em:  
<<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/semnabio/article/view/19065/16942>>. acesso em: 10 de jun de 2016.

**Submissão: 15/10/2017**

**Aprovação: 12/06/2018**