

Rodrigues, T.S. et al.



Caracterização das vítimas de acidentes de trânsito por motocicletas atendidos em um hospital de referência
Characterization of victims of traffic accidents by motorcycles attended at a referral hospital
Caracterización de las víctimas de accidentes de tráfico asistió motocicletas en un hospital de referencia

Tatyanne Silva Rodrigues¹; David Bernar Oliveira Guimarães²; Camila Aparecida Sousa Silva³; Nayara Cristina da Rocha Oliveira⁴; Gerarlene Ponte Guimarães Santos⁵; Ana Maria Ribeiro dos Santos⁶

RESUMO

Caracterizar sociodemograficamente as vítimas de acidentes de trânsito por motocicletas atendidos no hospital de referência no município de Parnaíba-Piauí. Trata-se de uma pesquisa descritiva, exploratória, de abordagem quantitativa, realizada em um Hospital Público de Referência, com amostra composta por 109 vítimas de acidentes motociclistas, obtida por conveniência. Em seguida os dados foram processados no programa *Microsoft Excel*. Constatou-se que a maioria das vítimas eram do sexo masculino, na faixa etária de 21 a 30 anos, solteiros, com ensino fundamental incompleto e renda familiar de um a dois salários mínimos mensal. A maioria dos motociclistas acidentados eram os condutores e não possuíam a Carteira Nacional de Habilitação. Por isso, conhecer a população envolvida nesse tipo de acidente é tão importante, para que se possa diante dos dados, traçar um plano de cuidado eficaz e adequado a realidade local e agir em especial na educação dos condutores. **Descritores:** Acidentes de trânsito. Motocicletas. Ferimentos e lesões

ABSTRACT

To characterize sociodemographically the victims of traffic accidents by motorcycles attended at the reference hospital in the municipality of Parnaíba-Piauí. This is a descriptive, exploratory, quantitative approach, carried out in a Public Reference Hospital, with a sample composed of 109 victims of motorcycle accidents, obtained for convenience. The data was then processed in the *Microsoft Excel* program. It was verified that the majority of the victims were male, in the age range of 21 to 30 years old, single, with incomplete primary education and family income of one to two monthly minimum wages. Most of the injured motorcyclists were the drivers and did not have the National Driver's License. Therefore, knowing the population involved in this type of accident is so important, in order to be able to face the data, to draw up an effective and adequate plan of care for the local reality and to act in particular in the education of drivers. **Descriptors:** Accidents of transit. Motorcycles. Wounds and injuries

RESUMEN

Sociodemograficamente caracterizan a las víctimas de accidentes de tráfico causados por motocicletas atendidos en el hospital de referencia en el municipio de Parnaíba-Piauí. Este es un enfoque descriptivo, exploratorio y cuantitativo, realizado en un hospital público de referencia, con una muestra de 109 víctimas de accidentes de motocicleta, obtenida por conveniencia. A continuación, los datos se procesaron en *Microsoft Excel*. Se encontró que la mayoría de las víctimas eran de sexo masculino, edad 21-30 años de edad, casada, con estudios primarios incompletos y el ingreso familiar de dos salarios mínimos mensuales. La mayoría de las víctimas eran motociclistas y los conductores no tienen una licencia de conducir nacional. Por lo tanto, conocer a las personas involucradas en este tipo de accidentes es tan importante, por lo que podemos transmitir los datos, elaborar un plan de atención eficaz y adecuada a las circunstancias locales y actuar sobre todo en la educación de los conductores. **Descriptores:** accidentes de tráfico. Motocicletas. Heridas y lesiones

¹ Enfermeira. Mestranda do Programa de Mestrado em Enfermagem pela Universidade Federal do Piauí - UFPI. Preceptora do Curso de Enfermagem da Faculdade do Piauí - FAPI. ² Enfermeiro. Mestrando em Enfermagem pela Universidade Federal do Piauí - UFPI. ³ Enfermeira pela Universidade Estadual do Piauí - UESPI. ⁴ Enfermeira pela Universidade Estadual do Piauí - UESPI. Especialista em Obstetrícia pela Faculdade Maurício de Nassau. ⁵ Enfermeira. Docente Especialista da Universidade Estadual do Piauí - UESPI. ⁶ Enfermeira. Professora Doutora do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Universidade Federal do Piauí.

Rodrigues, T.S. et al.

INTRODUÇÃO

Com os crescentes problemas na mobilidade urbana e rural, associada à baixa cobertura e qualidade dos transportes públicos no país, como também, aliado às vantagens e comodidade que os veículos particulares podem proporcionar, o uso de motocicletas tem se tornado a primeira escolha como meio de transporte para a população, bem como, nas atividades laborais. Mediante a incorporação dos veículos a motor no cotidiano da população, os motociclistas, juntamente com os ciclistas e pedestres, tornam-se cada vez mais expostos a ocorrência de acidentes de trânsito e à lesões, incapacidades e mortes por eles resultantes (TAVARES, COELHO; LEITE, 2014).

Ocorrem aproximadamente 1,5 milhões de acidentes de trânsito por ano no Brasil, o que resulta em mais de 30 mil mortes e 400 mil lesões por este agravo. Segundo Franco et al. (2015), em se tratando de anos perdidos de vida por vítimas de acidentes de trânsito, morrem anualmente 400.000 jovens menores de 25 anos e vários milhões lidam com graves ferimentos e tornam-se incapacitados, gerando com isso, inúmeros custos ao Sistema Único de Saúde, que arcou com mais de 140.000 internações por acidentes de trânsito em 2010. Dentre os acidentes de trânsito envolvendo veículos a motor, os que apresentam maior quantidade de lesões e sequelas são os com motocicletas, pela maior exposição corpórea dos condutores e passageiros (FRANCO et al., 2015).

De acordo com Haqverdi; Seyedabrishami; Groeger (2015), os motociclistas apresentam um maior risco de serem feridos e mortos por acidentes de trânsito do que qualquer outro usuário de veículos. O alto risco de acidentes pode estar relacionado a nível global, devido a intensidade e fluxo do tráfego, bem como pela falta de divisão dos grupos mais vulneráveis nas

vias de movimentos rápidos. Assim, a capacidade de identificar situações potencialmente perigosas no trânsito é uma competência indispensável para quem conduz veículos para prevenir acidentes de trânsito.

Os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas constituem um problema de saúde pública e estão entre as principais causas de morbimortalidade no Brasil e em outros países do mundo concentrando mais de 60% dos óbitos, principalmente na população jovem do sexo masculino. Este considerável aumento no número de acidentes pode estar relacionado ao uso de motocicleta como meio de trabalho, pela facilidade de aquisição, baixos custos de manutenção, quando comparada com outros veículos a motor; o que acaba por atrair um número maior de consumidores (SOARES et al., 2015).

Dados divulgados em 2010 e 2013 pela Organização Mundial da Saúde (OMS), para a formulação e suporte do Mapa da Violência de 2013, indicam números estonteantes de uma séria epidemia letal no trânsito das vias públicas. Só no ano de 2010, aconteceram 1,24 milhão de mortes por acidente de trânsito em 182 países do mundo. Entre 20 e 50 milhões sobrevivem com traumatismos e feridas. Atualmente, tais acidentes já representam um custo global de US\$ 518 bilhões/ano. E, se nada for feito, a OMS estima que terá 1,9 milhão de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030 (WASELFISZ, 2013).

As lesões e sequelas resultantes dos acidentes podem apresentar-se em diversas regiões do corpo, o que leva esta situação a uma sobrecarga do sistema de saúde em todos os setores assistenciais, já que internações por tempo prolongado e de tratamentos com altos custos, influenciam de forma significativa na reabilitação e na qualidade de vida da vítima e de

Rodrigues, T.S. et al.
seus familiares e/ou cuidadores (PAIVA et al.,
2015).

Alguns fatores elevam o risco de ocorrências de trânsito envolvendo motociclistas, a saber: quantidade de veículos em circulação; a desordem do trânsito; a deficiência da fiscalização; as condições dos veículos; as imprudências dos condutores; impunidade dos infratores; reflexos diminuídos dos motociclistas, decorrente do uso de álcool, drogas e medicamentos; falta de habilitação para dirigir; excesso de confiança e atração dos motociclistas pelo risco (OLIVEIRA; SOUSA, 2012).

Outro fator que pode estar relacionado à ocorrência de acidentes de trânsito por motociclistas, segundo Tavares; Coelho; Leite (2014), são as pressões por partes dos empregadores e clientes pela rapidez das entregas quando este veículo está sendo utilizado como meio de trabalho, o que acaba por levar em muitas situações, a momentos de fadiga, cansaço, diminuição dos reflexos e concentração.

Diante dos aspectos expostos e considerando o aumento das ocorrências de trânsito com motociclistas, tanto pela sua incidência quanto pelos indicadores de gravidade e consequências desse agravo, torna-se de suma importância o conhecimento das características das vítimas dos acidentes por motocicletas. Nesta perspectiva, é necessário promover o entendimento da realidade desses eventos para colaborar com a melhoria do planejamento e tomada de decisões de ações específicas no cuidado prestado à vítima. Assim, pretendeu-se, por meio deste estudo, caracterizar sociodemograficamente as vítimas de acidentes de trânsito por motocicletas atendidos no hospital de referência no município de Parnaíba-Piauí.

METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa descritiva do tipo exploratória, caracterizada como quantitativa, pois possui um sujeito definido, preciso e restrito com o intuito de promover a relação causa e efeito baseado no raciocínio lógico, a qual controla o máximo de variáveis possíveis e análises estatísticas para a população de motociclistas vítimas de acidentes de trânsito (GRAZILIANO, 2016).

Esta pesquisa teve como cenário um hospital de média complexidade situado na região norte do Piauí, o qual é referência para as doze cidades que compõe a microrregião do Litoral Piauiense e também para as cidades do Ceará e Maranhão que fazem fronteira com o estado.

A população da pesquisa foi composta por motociclistas vítimas de acidentes de trânsito em 2015, admitidos no Pronto Atendimento e internados na clínica cirúrgica do referido hospital e a amostra foi composta por 109 vítimas de acidentes motociclistas, obtida por conveniência no período de coleta do estudo.

Como critérios de inclusão estabeleceu-se que os participantes tivessem faixa etária a partir de 18 anos, fossem vítimas de acidente de motocicleta e estivessem em condições clínicas favoráveis para responder ao instrumento de coleta de dados. Como critérios de exclusão foi-se homens e mulheres menores de 18 anos e maiores de 60 e as vítimas que apresentassem desorientação que impedissem a compreensão das perguntas ou respostas.

A coleta de dados se deu no período de janeiro e fevereiro de 2015, em dias alternados durante a semana, com o intuito de selecionar um maior número de participantes sem repetições de amostra e captar novas admissões. Foi-se aplicado um questionário, com perguntas fechadas, contendo variáveis sociodemográficas (sexo, faixa

Rodrigues, T.S. et al.
etária, estado civil, escolaridade e renda familiar) e caracterizadora da vítima (tipo de vítimas, habilitação, uso de capacete, acidentes anteriores) com perguntas formuladas pela pesquisadora e utilizado os prontuários como apoio para a coleta. Após a explanação dos objetivos do trabalho para os responsáveis do setor, era feita a análise dos prontuários na busca por pacientes internados vítimas de acidente de trânsito e quais se adequavam aos critérios de inclusão. Seguida da análise de prontuários era realizada a abordagem ao paciente, explicação do que se tratava a pesquisa, assim como esclarecimento de possíveis dúvidas e somente após o consentimento da vítima é que seria aplicado o questionário.

Após a coleta, os dados foram tabulados em uma planilha no programa Microsoft Excel®, com a finalidade de organizar, construir gráficos e tabelas; posteriormente realizou-se a discussão com base no referencial teórico sobre o assunto. Para análise das variáveis sociodemográficas e caracterizadora da vítima, foi utilizada a estatística descritiva, através da frequência absoluta e cálculos de porcentagem.

Os participantes que concordaram em participar voluntariamente do estudo assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, os quais foram informados sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, métodos, a garantia do anonimato e o direito de revogar decisão anterior de participação a qualquer momento. O projeto foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa do Instituto Camillo Filho/ Sociedade Piauiense de Ensino, atendendo aos padrões estabelecidos pela Resolução nº 466/12, que trata das Normas de Pesquisa envolvendo Seres Humanos (BRASIL, 2012). Tendo como número de CAAE: 38982914.2.0000.5212 e número de Parecer 941.861.

Caracterização das vítimas de acidentes de...

RESULTADOS E DISCUSSÃO DOS DADOS

No presente estudo, considerou-se um total de 109 vítimas de acidentes por motocicletas que foram admitidos no Pronto Atendimento e Clínica Cirúrgica de um hospital de referência da cidade de Parnaíba-PI, no período de janeiro e fevereiro de 2015, as quais foram caracterizadas da seguinte forma, segundo a Tabela 1.

Tabela 1 - Distribuição dos pacientes vítimas de acidentes motociclísticos de acordo com as variáveis socioeconômicas. Parnaíba-PI, 2015.

Características	Frequências	
	n (109)	%
SEXO		
Masculino	83	76,2
Feminino	26	23,8
FAIXA ETÁRIA		
18-20	18	18,5
21-30	42	38,5
31-40	15	13,7
41-50	18	18,5
51 ou mais	16	14,6
ESTADO CIVIL		
Solteiro (a)	53	48,6
Casado (a)	27	24,7
União Estável	25	22,9
Viúvo (a)	2	1,8
Divorciado	2	1,8
ESCOLARIDADE		
Ensino Fundamental Incompleto	47	43,1
Ensino Fundamental Completo	14	12,8
Ensino Médio Incompleto	13	11,9
Ensino Médio Completo	24	22
Ensino Superior Incompleto	2	1,8
Ensino Superior Completo	1	0,9
Analfabeto (a)	8	7,3
RENDA FAMILIAR		
Até 1 salário mínimo	42	38,5
De 1 a 2 salários mínimos	61	55,9
De 3 a 4 salários mínimos	5	4,5
De 5 a 6 salários mínimos	1	0,9
Total	109	100,00

Fonte: Pesquisa direta, 2015.

O presente estudo, com 109 vítimas, confirma a realidade de pequenas, médias e grandes cidades nacionais, que um número

Rodrigues, T.S. et al. significativo de vítimas de acidente de trânsito são motociclistas. No município de São Paulo no período de 2011 a 2013, foram notificados 21.795 acidentes de trânsito, e deste quantitativo, os acidentes envolvendo motocicletas corresponderam a 52,1%, sendo notificados 11.366 acidentes por motocicletas: em 16,2% as vítimas eram pedestres e em 79,1%, os próprios condutores (RODRIGUES et al., 2014).

Observa-se que houve um predomínio do sexo masculino com 76,2% dos casos. A faixa etária com maior preponderância foi de 21 a 30 anos com 38,5%, outros valores significativos e semelhantes foram entre as faixas etárias de 18 a 20 anos e 41 a 50 anos, os quais obtiveram 18,5% dos casos. Vale notar que a 14,6% dos indivíduos vítimas de acidentes por motocicletas possuíam 51 anos ou mais.

Em um estudo realizado na unidade sede do Serviço de Atendimento pré-hospitalar móvel de Urgência do município de Teresina (PI) por Cavalcante et al. (2015), foi possível identificar que das 206 vítimas de acidentes de trânsito ocorridos, 148 eram do sexo masculino, na maior parte deles com idades entre 24 a 29 anos, representando 98 dos casos.

Dados semelhantes foram identificados na cidade de Maringá por Oliveira; Sousa (2012), no qual o quantitativo de homens em relação a mulheres foi de 4,2 para 1. Já quanto à idade, observou-se que 71,76% dos motociclistas tinham de 20 a 39 anos, com média de idade de 27,9 anos. Segundo Gomes et al. (2014), no seu estudo também houve predomínio de 88,5% de vítimas do sexo masculino e faixa etária de 15 a 35 anos.

Para Cavalcante et al. (2015), esta alta prevalência de vítimas de acidentes de trânsito do sexo masculino se justifica pelo fato de que é nessa fase da vida, que os homens andam nas vias públicas com maior frequência, enquanto que as mulheres ainda ficam ocupadas com as atividades do lar, gerando maior exposição masculina e o

aumento do risco de acidentes. Além disso, outros fatores que podem estar relacionados com esses dados é o comportamento mais agressivo desse grupo no trânsito, bem como, velocidade excessiva, manobras arriscadas e consumo de álcool.

A maioria dos acidentes a nível nacional apresentam como maiores envolvidos os jovens, e no estudo de Franco et al. (2015) não é diferente, com percentual de 35% na faixa etária de 20 a 29 anos. Esses dados encontrados em muitos estudos podem estar relacionados pela maior agressividade no trânsito entre jovens, associado tais atitudes com o uso de álcool e drogas, alta velocidade e imprudência.

No presente estudo, em relação ao gênero da vítima verificou-se o predomínio marcante do sexo masculino, correspondendo a 76,1%, contra a participação de 23,8% de mulheres. Essa grande diferença pode se dar pelo fato das mulheres serem mais cautelosas, manterem uma atenção redobrada ao conduzir um veículo, além de serem mais atentas aos detalhes nas vias públicas, o que é de suma importância e pode fazer diferença durante uma situação de risco e que necessite de ação mais rápida. Entretanto, este é um perfil que pode haver algumas alterações com o passar dos anos, já que cada vez mais, as mulheres tornam-se independentes e inseridas no mercado de trabalho, assim como, a possuírem seus próprios veículos automotores, e as motocicletas estão entre a opção mais rentável para aquisição, por ter menor custo.

No que se refere ao estado civil, verificou-se que uma parcela significativa de solteiros com 48,6%, já de casados representando 24,7%. Dado que corrobora com o estudo Almeida et al. (2013), onde 48,6% dos entrevistados eram solteiros, o que pode-se atribuir a presença maior de vítimas solteiras ao fato de não terem a mesma preocupação e/ou responsabilidade como

Rodrigues, T.S. et al.
provedores de uma família e se exporem mais aos fatores de risco no trânsito.

Observou-se no estudo de Abreu et al. (2010), que os solteiros tiveram maior envolvimento em acidentes de trânsito, como também, foram os que apresentaram maiores vítimas fatais associadas com níveis de alcoolemia acima de 0,6g/l, concentrado nessa categoria 70,8%, ocorrendo mais em jovens, por estarem mais expostos a este tipo de agravo associado com o uso de álcool.

Em vários países do mundo é apontado a ingestão de bebidas alcoólicas e drogas ilícitas como um dos fatores responsáveis pela alta incidência dos acidentes de trânsito com vítimas. Contudo, quando se trata do Brasil, o consumo dessas substâncias também é apontado como um dos principais fatores de acidentes, tendo ainda um outro fator agravante quando se trata do impacto do álcool nos acidentes de trânsito no Brasil, é que existem inúmeras subnotificações de casos de uso de álcool e drogas ilícitas em vítimas de acidentes de trânsito (RODRIGUES et al., 2014)

Em relação a escolaridade, constatou-se que a grande maioria possuía ensino fundamental incompleto com 43,1%, seguido de 22% que referiram ter ensino médio completo. Já quanto a renda familiar, observou-se o predomínio da faixa de 1 a 2 salários mínimos com 55,9%, seguidos de 38,5% que referiram ganhar até 1 salário mínimo.

Uma amostra estudada por Mascarenhas; Azevedo; Novaes (2010), aproxima-se com a realidade da Cidade Parnaíba no que se refere ao nível de instrução, que dentre as vítimas de acidentes de trânsito analisadas, 13 possuíam apenas o Ensino Fundamental Incompleto; 7 tinham Ensino Médio Incompleto e 5 (16,6%) haviam concluído o Ensino Médio.

Identificou-se que 40,0% dos entrevistados do estudo realizado em Picos (PI) vítimas de acidentes motociclísticos, possuíam o primeiro grau incompleto, e que 20% eram analfabetos. Em

relação ao estado civil, houve maior predominância dos solteiros com 53,5%, ou seja, a metade da amostra, constituindo o fato da grande maioria das vítimas serem jovens. Quanto ao nível socioeconômico, verificou-se que 55% dos entrevistados não tinham renda mensal, seguido pelos que possuíam entre um e dois salários mínimos ao mês, com 31,2%, e 10,0% ganhavam menos de um salário mínimo por, dados estes que diferem da presente pesquisa na ordem de apresentação, mas que foi o segundo tipo de renda mais prevalente (SOARES et al., 2015).

A baixa escolaridade é um fator determinante no aprendizado e entendimento de muitas situações de risco, como também para se tornarem condutores habilitados no trânsito. Tem-se ainda nos dias atuais, uma população sem muita instrução, com um emprego que oferece uma renda básica e as condições não são favoráveis para que os mesmos possam adquirir um veículo que ofereça maior segurança. Em sua grande maioria, os condutores têm como alternativa as motocicletas e os transportes públicos, por serem de menor custo e manutenção de baixo custo.

O estudo de González-López et al. (2014) realizado com 190 imigrantes latino-americanos residentes em Sevilla, apresenta o perfil das vítimas de acidentes de trânsito diferenciado do presente estudo, no qual a média de idade é de 33,8 anos; 60% foram mulheres; 45,3% eram casados, 36,8% solteiros e 8,9% viviam em união estável; 3,7% não eram alfabetizados; 15,3% possuem ensino fundamental; 40% o ensino médio e 40% possuíam ensino superior.

Tabela 2 - Perfil da população do estudo, segundo características da vítima. Parnaíba-PI, 2015.

Características	Frequências	
	n (109)	%
TIPO DE VÍTIMA		
Passageiro	35	32,2
Condutor	74	67,8

Rodrigues, T.S. et al.

HABILITADO		
Sim	20	18,4
Não	54	49,5
Sem resposta	35	32,1
USO DE CAPACETE		
Sim	60	55
Não	49	45
ACIDENTES ANTERIORES		
Sim	50	45,8
Não	59	54,2
Total	109	100,00

Fonte: Pesquisa direta, 2015. *algumas vítimas não responderam estes itens.

No que se refere ao tipo de vítima, observou-se que a maioria era o condutor com 67,8%, diante ao passageiro que representou 32,2% dos casos. Verificou-se a predominância de motociclistas não habilitados com 49,5%, habilitados com 18,4% e 32,1 dos casos preferiram não fornecer informações quanto sua habilitação. Em relação ao uso de capacete, 55% referiram uso de capacete e 45% não fizeram uso. Quando questionados acerca de acidentes anteriores, 54,2% referiam ser o primeiro evento, já 45,8% sofreram outros acidentes, destes 80% são reincidentes quanto a acidentes com motocicletas.

Os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas crescem progressivamente à medida que aumenta a quantidade desses veículos e, dentre as vítimas dos acidentes, os condutores são mais frequentes do que os passageiros. No estudo de Oliveira; Sousa (2012), do total de mulheres ocupantes da motocicleta, mais da metade eram condutoras. Dos 2.052 condutores entrevistados, 88,75% informaram estar habilitados para condução das motocicletas, com tempo médio de habilitação de 6,78 anos e apenas 5,46% era habilitado há um ano.

A condição da vítima como ocupante da motocicleta de diversos estudos nacionais se assemelha aos resultados obtidos nesta pesquisa, como o de Tavares; Coelho; Leite (2014), que identificou que 808 usuários assumiam a posição

de condutor no momento do acidente e 54 ocupavam a de passageiro. A mesma realidade foi encontrada na pesquisa e também foi caracterizado por Palu (2013), com amostra de 168 (90,3%) condutores e 18 (9,7%) passageiros e na de Seering (2012), que aborda em seu estudo o predomínio do sexo masculino como condutores (79,8%) e das mulheres na condição de passageiras (73,0%), em relação aos 754 usuários de motocicletas entrevistados.

Essa pesquisa corrobora com os achados de Soares et al. (2015), que em seu estudo, destaca que dentre as vítimas de acidentes motociclisticos, 83,7% eram os condutores, e 2,5% foram atropelados por motocicletas. A maior parte dos acidentados não possuía Carteira Nacional de Habilitação, 71,2% não usavam o capacete no momento do acidente, e somente 26,2% o usavam. O não uso de capacetes no momento do acidente, torna-se um dado bastante preocupante, já que o uso deste equipamento é item obrigatório tanto para o condutor como para o passageiro, e o torna um fator de risco para a ocorrência de lesões e sequelas mais graves na região da cabeça e face.

Para Rezende Neta et al. (2012), alguns fatores intrínsecos e extrínsecos aos condutores, podem predispor há ocorrência de acidentes de trânsito e lesões graves, a saber: quantidade de motocicletas em circulação; desordens no trânsito; ausência de fiscalizações; comportamento de risco dos usuários; não uso ou uso inadequado de equipamentos de proteção individual; impunidade dos infratores; planejamento viário inadequado; e falta de sinalizações.

No que diz respeito ao número de acidentes já sofrido pelos motociclistas, os dados encontrados foram muito próximos, logo que 57,5% disseram ser o primeiro acidente motociclistico e 42,5% afirmaram já ter sofrido outro acidente com motocicletas, independente da gravidade. Resultados que confirmam os da pesquisa em questão, em que 54,2 afirmaram não

Rodrigues, T.S. et al.
ter sofrido acidentes anteriores e 45,8 já tiveram
acidentes (SOARES et al., 2015).

Na caracterização do acidente e dos motociclistas acidentados de um estudo realizado em Fortaleza (CE) por Pordeus et al. (2010), foi possível identificar que dentre os participantes da pesquisa, 165 eram condutores e 44 passageiros. Dos condutores entrevistados, 92 não eram habilitados para pilotar motocicletas. No que concerne ao uso de capacete, 119 não usavam esse equipamento no momento do acidente, e além de todos estes agravantes, a grande maioria ainda estava sobre efeito de bebida alcoólica.

Diante dos dados descritos acima, é possível observar que uma grande parcela da população não apresenta instrução necessária para estarem conduzindo motocicletas nas vias públicas, pois o número de indivíduos sem habilitação se comparado ao número de condutores que possuíam carteira de habilitação é alarmante, já que além de se submeterem a riscos no trânsito, também colocam a vida dos outros usuários da via em perigo. A falta do conhecimento teórico e das leis que fundamentam a boa conduta no trânsito, servem não só como título burocrático, mas sim, para ensinar regras sobre direção defensiva, a qual pode ser utilizada em muitas situações corriqueiras de riscos, causadas por outros condutores.

CONCLUSÃO

Os dados descritos acima, demonstram de forma clara e evidente a grande prevalência de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas nos dias atuais, o que torna este agravo, um grave problema de saúde, como também, dos setores responsáveis pelo trânsito, por merecer uma maior atenção e implementação de políticas públicas de prevenção específicas e atuantes, já que os indivíduos mais acometidos são a população

R. Interd. v. 11, n. 1, p. 87-95, jan. fev. mar. 2018

Caracterização das vítimas de acidentes de...

jovem, economicamente ativa, muitas vezes, provedores de lares, que infelizmente andam de forma imprudente, arriscando suas vidas e dos outros usuários das vidas.

Constata-se, portanto, que os resultados do presente estudo condizem com a realidade nacional, assim como apresenta perfil de vítimas semelhantes, que geralmente é a faixa etária mais jovem entre 21 a 30 anos, do sexo masculino, condutores da motocicleta, sem habilitação, não fazendo uso de equipamento de proteção individual, e tendo muitas vezes, o álcool como fator associado. Além disso, acidentes ocorridos em plena idade produtiva podem comprometer, em algumas situações de vida e principalmente a renda familiar.

Por isso, conhecer a população envolvida nesse tipo de acidente é tão importante, para que diante desses dados, possa traçar um plano de cuidado eficaz e adequado a realidade local e agir em especial na educação dos condutores, já que o comportamento humano se constitui como uma das principais causas desse tipo de agravo.

REFERÊNCIA

ABREU, A. M. M; LIMA, J. M. B; MATOS, L. N. Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia. **Rev. Latino-Am. Enfermagem**. São Paulo, v. 18, p. 513-20, Mai-Jun. 2010.

ALMEIDA, R. L. F.; et al. Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. **Rev Saúde Pública**. Fortaleza. v. 47, n. 4, p. 718-31, 2013.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. Resolução n° 466, de 12 de dezembro de 2012. Aprova normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. Brasília: **Diário Oficial da União**, 2012.

CAVALCANTE, A. K. de C. B. Perfil dos acidentes de trânsito atendidos por serviço pré-hospitalar móvel. **Revista Baiana de Enfermagem**. Salvador, v. 29, n. 2, p. 135-145, abr./jun. 2015

Rodrigues, T.S. et al.

FRANCO, M. S. P.; et al. Caracterização de pacientes vítimas de acidentes de trânsito admitidos em hospital regional da Paraíba. **R. Interd.** Teresina, v. 8, n. 2, p. 129-135, abr. mai. jun. 2015.

GOMES, S. L. et al. Perfil das vítimas de acidentes motociclísticos admitidas nas terapias intensivas de um hospital público. **Rev. enferm. UFPE on line**, Recife, v. 8, n. 7, p. 2004-2012, jul. 2014.

GONZÁLEZ-LÓPEZ, J. R.; et al. Lesões por Acidentes de Trânsito e uso de medidas de segurança por imigrantes latino-americanos residentes em Sevilha. **Revista de Enfermagem Referência**, série IV, n. 3, p.105-111, nov./dez. 2014.

GRAZIANO, K.U. Pesquisa com abordagem quantitativa. **Rev. SOBECC**. São Paulo, v.21, n.3, p: 123-124, jul/set. 2016.

HAQVERDIA, M. Q.; SEYEDABRISHAMIA, S.; GROEGER, J. A. Identifying psychological and socio-economic factors affecting motorcycle helmet use. **Accident Analysis and Prevention**, v.85, p. 102-110, 2015.

MASCARENHAS, C. H. M; AZEVEDO, L. M; NOVAES, V. S. Lesões musculoesqueléticas em motociclistas vítimas de acidentes de trânsito. **C&D-Revista Eletronica da Fainor**. Bahia, v.3, n.1, p.78-94, jan./dez. 2010.

OLIVEIRA, N. L. B; SOUSA, R. M.C. Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. **Rev Esc Enferm USP**. São Paulo, v. 46, n. 6, p. 1379-86, 2012.

PAIVA, L.; et al. Readmissões por acidentes de trânsito em um hospital geral. **Rev. Latino-Am. Enfermagem**. São Paulo, v. 23, n.4, p.693-699, jul./ago., 2015.

PALU, L. A. **O custo social dos acidentes com motocicletas e sua correlação com os índices de trauma**. 2013. 89p. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Clínica Cirúrgica do Setor de Ciências da Saúde. Universidade Federal do Paraná. Curitiba.

PORDEUS, A.M.J; et al. Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado. **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**. Fortaleza, v. 23, n.3, p. 206-212, jul./set. 2010.

REZENDE NETA, D. S.; 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.

RODRIGUES, C. L; et al. Acidentes que envolvem motociclistas e ciclistas no município de São Paulo: caracterização e tendências. **Rev Bras Ortop**. São Paulo, v. 49, n. 6, p. 602-606, Out. 2014.

SEERIG, L. M. **Motociclistas: perfil, prevalência de uso da moto e acidentes relacionados**. 2012. 106p. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós Graduação em Epidemiologia. Centro de Pesquisas Epidemiológicas. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas.

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.

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 Revista de Enfermagem**. Rio de Janeiro. v. 18, n. 4, p. 656-661, out-dez. 2014.

WASELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. Rio de Janeiro. 2013.

Submissão: 12/11/2016

Aprovação: 14/11/2017