

**ARTIGO ORIGINAL****CARACTERÍSTICAS DOS ACIDENTES MOTOCICLISTICOS DE UM
MUNICÍPIO DO SUL DE MINAS GERAIS**

Characteristics of motorcycle accidents in a municipality in the south of Minas Gerais

João Paulo Prado¹, Aline Fernandes Cruz Gouvêa², Juliana Nogueira Aquino³

RESUMO

Estudo quantitativo, exploratório-descritivo e retrospectivo. Analisados 397 boletins de ocorrências, homens entre 22 e 30 anos sobressairam nos acidentes. 52% das ocorrências ocorreram entre motocicletas e automóveis, 98% sem informações referentes a possível embriaguez, os meses de maio a dezembro caracterizaram a maior porcentagem principalmente nos dias de sexta-feira e sábado. Os acidentados sofreram lesões: escoriações (43,04%), contusões (23,26%) nos membros. Uso de capacete estava em 58% dos acidentados. Resultados mostraram que apesar do grau de instrução e de saberem dos riscos, os motociclistas continuam se acidentando, portanto, a realização de campanhas preventivas e, mais importante, de fiscalização nas vias onde foi registrado o maior número de ocorrências faz-se necessária, pois podem colaborar para minimização do número de casos.

Palavras chave: acidente, trânsito, motocicletas.

ABSTRACT

Quantitative, exploratory-descriptive and retrospective study. Analyzed 397 reports of occurrences, men between 22 and 30 years stood out in the accidents. 52% of the occurrences occurred between motorcycles and automobiles, 98% without information regarding possible drunkenness, from May to December characterized the highest percentage mainly on Friday and Saturday. The injured suffered injuries: abrasions (43.04%), bruises (23.26%) in the limbs. Helmet use was in 58% of the injured. Results showed that despite the level of education and knowledge of the risks, motorcyclists continue to be injured, therefore, the carrying out of preventive campaigns and, more importantly, inspection of roads where the highest number of occurrences was recorded is necessary, as they can collaborate to minimize the number of cases.

Key words: accident, traffic, motorcycles.

¹ Enfermeiro. Mestrando em Ciências da Reabilitação - Universidade Federal de Alfenas - UNIFAL. Especialista em Urgência e Emergência/UTI.

² Enfermeira. Mestre em Saúde Coletiva - Faculdade de Ciências Médicas Universidade Estadual de Campinas. Especialista em Urgência e Emergência/UTI e em Gestão de Serviços de Saúde.

³ Enfermeira. Especialista em Urgência e Emergência/UTI.

INTRODUÇÃO

As estimativas da Organização Mundial de Saúde (OMS) demonstram que cerca de 1,2 milhão de pessoas perdem a vida em todo o globo anualmente devido aos acidentes de trânsito; há um número maior de internações, atendimentos em serviços de emergência e sequelas físicas e psicológicas¹.

Investigações do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) mostram que o Sistema Único de Saúde (SUS) gasta mais de R\$ 135 milhões por ano com atendimentos e internações de vítimas de acidente de trânsito no Brasil. Minas Gerais é o segundo estado brasileiro em número de internações de motociclistas e ocupantes de automóveis pelo SUS. Foi realizado um estudo e ficou evidente que 16% das 17.944 internações de motociclistas no país acontecem em Minas Gerais².

O Ministério de Saúde, em 2007, observou que apesar dos acidentes de transporte no Brasil afetar indivíduos de todas as idades, o número de

internações de jovens foi superior ao de outras faixas etárias. As lesões relacionadas com o trânsito de veículos e pessoas nas vias públicas correspondem ao termo acidentes de transporte terrestre, de acordo com a Classificação Internacional de Doenças (CID 10). Estes acidentes representam um custo bastante alto para toda a sociedade¹.

A frota de veículos teve crescimento de 30 a 42 milhões, tendo um destaque para as motocicletas, cujo licenciamento cresceu mais de 75%, ocasionado por diversos fatores, como seu baixo valor de aquisição em comparação com os automóveis, a facilidade de acesso aos consórcios, às múltiplas linhas de financiamentos e as opções de negócios proporcionados com o emprego de motos³⁻⁴.

A partir do exposto elaborou-se como objeto do estudo caracterizar os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas em Alfenas, sul de Minas Gerais e traçar projetos educacionais com a população evitando o aumento dos índices de acidentes.

abordagem quantitativa do tipo exploratório-descritivo e retrospectivo, realizada a busca de informações em

MÉTODO

Trata-se de um estudo de

documentos e registros de eventos acontecidos de forma sistematizada com intuito de buscar dados reais.

Na abordagem de pesquisa quantitativa onde o significado principal é quantificar opiniões, dados, na forma de coleta de informações, utilizando recursos e técnicas estatísticas, é comum a utilização desse tipo de estudo no desenvolvimento de pesquisas descritivas, na qual se procura descobrir e classificar a relação entre variáveis, assim como na investigação da relação de causalidade entre os fenômenos: causa e efeito⁵.

Os dados foram obtidos em 397 boletins de ocorrências de atendimento de ocorrências de acidentes de trânsito

RESULTADOS

O levantamento dos acidentes envolvendo motociclistas mostrou que a maioria das vítimas era do sexo masculino com 289 dos acidentes (72,80%). A faixa etária em que houve o maior número de casos foi a de 22 a

do Corpo de Bombeiro Militar de Minas Gerais em Alfenas-MG através do sistema eletrônico, envolvendo motociclistas.

Para realização da pesquisa observaram-se os aspectos ético-legais da resolução nº 196 de 10 de outubro de 1996, a qual foi submetida à apreciação do Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Escola de Enfermagem Wenceslau Braz e aprovada sob CAAE (Certificado de Apresentação para Apreciação Ética) nº 08017712.1.0000.5099.

30 anos correspondendo a 27,20%, seguida da faixa etária 16 a 21 anos com 22,42%. Em relação ao sexo feminino foram contabilizados 80 acidentes (20,15%) também prevalecendo às faixas etárias citadas anteriormente, ou seja, 22 a 30 anos com 10,33% e 16 a 21 anos com 4,79%.

Faixa Etária	Masculino	Feminino	Total
--------------	-----------	----------	-------

0 a 15 anos	5	3	8
16 a 21 anos	89	19	108
22 a 30 anos	108	41	149
31 a 40 anos	50	12	62
41 a 50 anos	27	5	32
51 a 59 anos	10	0	10
Maior 60 anos	0	0	0
Ignorado	-	-	28
Total	289	80	397

Tabela 1 – Distribuição dos acidentes motociclísticos em relação a sexo e faixa etária.

No estudo, em relação a suspeita de ingestão de bebidas alcoólicas, evidenciou-se que a maioria dos profissionais (bombeiros) não registraram esses dados. Assim, dos 397 boletins de ocorrências analisados,

98% deles não possuíam esta informação.

Quanto aos mecanismos de acidentes, a Tabela 2 evidencia que as colisões entre moto x automóvel se destacaram, correspondendo a 52% dos casos, seguido de quedas 27%.

Características	N	%
Quedas	108	27,0
Moto x automóvel	206	52,0
Moto x caminhão	13	3,0
Moto x ônibus	04	1,0
Moto x moto	14	4,0
Outros	52	13
Total	397	100

Tabela 2 – Análise descritiva das características dos acidentes motociclísticos de um município do Sul de Minas Gerais.

Os finais de semanas destacaram entre as ocorrências que aconteceram no sábado entre 12:01 às 18:00h (32 casos– 8,06%) e das 18:01 às 00:00h (30 casos–

7,56%), seguido da sexta-feira das 18:00 às 00:00h (24 casos- 6,05%) e por último no domingo no horário de 12:01 às 18:00h (23 casos- 5,79%).

	06:01h as 12:00 h	12:01h as 18:00 h	18:01 as 00:00 h	00:01 as 06:00 h
Segunda	13	20	18	1
Terça	10	19	10	2
Quarta	14	11	17	2
Quinta	14	16	14	1
Sexta	12	16	24	4
Sábado	05	32	30	11
Domingo	11	23	15	10
Total	79	137	128	31

Tabela 3 – Descrição dos dias da semana relacionados com horários dos acidentes.

As regiões do corpo mais lesadas foram membros, face e dorso, com 68,92%, 6,07% e 5,03%, respectivamente. Cabeça e pescoço totalizaram 3,27% e as regiões menos

atingidas foram abdômen (2,45%) e pelve (2,46%). O total de regiões dos ferimentos é maior que o número total de acidentes, pois uma vítima pode ter mais de um tipo local acometido.

Local das lesões	N	%
Crânio e pescoço	28	3,27
Face	52	6,07
Tórax	37	4,32
Abdômen	21	2,45
Membros	590	68,92
Pelve	21	2,46
Dorso	43	5,03
Sem ferimentos aparentes	33	3,85
Ignorados	31	3,63
Total	856	100

Tabela 4 – Distribuição dos locais das lesões nos acidentes motociclísticos.

DISCUSSÃO

Historicamente, no Brasil, os acidentes de trânsito são configurados pelo rápido crescimento no uso de meios motorizados de transporte, dentro de um meio político-cultural e de circulação que não estava planejado para tais mudanças, o que ocorre na maioria das cidades brasileiras que têm um médio ou grande desenvolvimento. Com isso, surgem indagações a respeito do comportamento de risco, a necessidade de educação no trânsito e a

associação de ambos os fatores, para tanto se faz necessário se conhecer a caracterização desses acidentes, analisando e identificando possíveis perfis sócio-demográficos e comportamentais de forma a atenuar ou mitigar tais ocorrências⁶.

Um dado importante abordado neste estudo foi à relação entre idade e sexo dos acidentados. A autoconfiança, imaturidade, fácil acesso e baixo custo das motocicletas são fatores que podem levar os jovens do sexo masculino a

destacarem-se nas ocorrências dos acidentes de trânsito.

Estudos demonstraram que o sexo masculino domina sobre o feminino nos acidentes por existirem mais motociclistas homens do que mulheres. Este resultado é semelhante aos estudos obtidos por diversos autores ao caracterizarem o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclísticos^{7-8,9}.

Quanto a suspeita de ingestão de bebidas alcólicas, o presente estudo notou um déficit nestas informações não havendo consonância com outros autores, foi evidenciado que a maioria dos profissionais (bombeiros) não registraram esse dado (98%), uma justificativa pode ser que no ato da emergência deve-se priorizar o atendimento a vítima, mas se faz necessário minimizar a omissão de informações registradas para que os boletins de ocorrências possam ser banco de dados concretos e fidedignos. Vale resaltar que um olhar clínico conjugado por hálito etílico poderia comprovar a ingestão de álcool.

São notáveis as consequências do álcool na dimensão psíquica do indivíduo, sobretudo porque diminui a sua capacidade de rendimento e pode provocar um sentimento contrário no

condutor, representado por uma autoconfiança, ou melhor, uma falsa segurança que aumenta a tolerância ao risco e interfere diretamente na tomada de decisões¹⁰.

O consumo de bebidas alcoólicas pode ser apontado como um dos principais fatores responsáveis pela alta incidência dos acidentes com vítimas. De uma maneira geral, em vários países, costuma-se considerar que entre metade e um quarto dos acidentes com vítimas fatais estão associados ao uso do álcool⁽¹¹⁾. É interessante observar que o Relatório do IPEA não faz a devida menção ao papel da influência das bebidas alcoólicas nos acidentes de trânsito no Brasil¹².

A grande maioria dos acidentes envolveu motocicleta com outro veículo, que na maioria das vezes foi um automóvel correspondendo a 52%. Dados semelhantes foram encontrados em um estudo ligados aos mecanismos de acidente, 59,7% foram por colisão entre motocicleta e automóvel¹³.

Com o aumento da frota de motocicletas no Brasil os ocupantes desses veículos vêm assumindo o primeiro lugar entre as vítimas de trânsito com veículos a motor. As motocicletas predominam no trânsito,

que antes era dominado pelos automóveis¹⁴⁻¹⁵.

Corroborando com os resultados encontrados, estudos indicaram que os acidentes foram mais frequentes no sábado demonstrando assim, uma elevação do número de vítimas a partir da sexta-feira, com maior concentração aos sábados, relacionado a possível ingestão de bebidas alcoólicas, mais frequentes nestes períodos¹⁶.

As lesões são características marcantes nos acidentes envolvendo motociclistas, as regiões são desprotegidas e os membros superiores e inferiores são partes que entram em

CONCLUSÃO

Os acidentes motociclísticos em Alfenas-MG representam uma problemática importante para o município. As características encontradas nesses acidentes são similares as de outros estudos realizados pelo Brasil. Houve predomínio dos acidentes envolvendo homens com colisões envolvendo moto x automóvel.

Apesar do uso de álcool por parte das vítimas de acidentes motociclísticos ser uma informação relevante, esta informação foi pormenorizada pelos profissionais que fizeram os atendimentos e

contato diretos nas quedas e as leis de trânsito são rígidas somente com equipamento de segurança na região da cabeça. No estudo 68,92% tiveram as regiões corpóreas mais frequentemente comprometidas e apenas 3,27% na região da cabeça. Estudos realizados por outros autores também apontam os membros como as regiões mais frequentemente lesadas durante um acidente com motocicleta, sendo a cabeça comprometida em menor frequência¹⁷⁻¹⁸.

preenchimentos dos boletins de ocorrências. Estes profissionais devem ser conscientizados que apesar da importância do atendimento a vítima (que deve ser priorizado), o registro não deve ser deixado de lado, pois estes dados oferecem subsídios para pesquisa, podendo colaborar diretamente para preservação da vida e minimização de sequelas. Os resultados encontrados por este estudo podem embasar a realização de campanhas preventivas e de sinalização, implantação de redutores de velocidade e fiscalização de vias onde ocorreram um maior número de acidentes, pois demonstrou os grupos de riscos, os locais e horários mais

frequentes de acidentes motociclísticos, entre outras características que podem colaborar para reflexão de como um

acidente pode ser evitado e como diminuir o número de casos.

REFERÊNCIAS

1. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohad D, Hyder AA, Jarawan E, et al. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004. Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/ Acesso em 05 de abril 2017.
2. Instituto de pesquisa econômica aplicada - Associação Nacional de Transportes Públicos. Impacto social e econômico dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo. Brasília (DF) IPEA/ANTP; 2003.
3. Brasil. Ministério da Saúde. Política Nacional de Atenção às Urgências. Brasília: Ministério da Saúde; 2004. Disponível em: http://bvsmms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_nacional_atencao_urgencias_3ed.pdf Acesso em 03 de março de 2017.
4. Santos AM, Moura MEB, Nunes BMVT, Leal CFS, Teles JBM. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um Serviço Público de Emergência. Caderno Saúde Pública. 2008; 24(8):1927-38. doi.org/10.1590/S0102-311X2008000800021
5. Oliveira SL. Tratado de metodologia científica. 2 ed. São Paulo: Pioneira, 2000. p. 115.
6. Juncal, KSA. Comportamento de Risco e acidentes de Trânsito. [Trabalho de conclusão do curso de gestão educação e segurança no trânsito/ Faculdade Cândido Mendes e Instituto A Vez do Mestre], Iúna/ES. 2009.
7. Botelho FMN, Andrade SM, Soares DA, Braga GP, Moreira JH. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. Revista Associação Médica Brasileira. 2003 agosto; 49(4):439 – 44.

8. Panichi RMD, Wagner A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Revista Interamericana Psicologia*. 2006; 40(2):159-166.
9. Orsati FT, Machado FS, Kitayama MMG, Bruscato WL. Estudo da população fraturada, devido a acidentes de trânsito, internada na Santa Casa de São Paulo. *Psicologia Hospitalar*. 2004 dez; 2(2):1-10.
10. Hoffmann MH, González LM. Acidentes de Trânsito e Fator Humano. In: Hoffmann MH, Cruz RM, Alchieri JC. (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 377 - 392.
11. Pinsky I, Laranjeira R. O fenômeno de dirigir alcoolizado no Brasil e no mundo. *Revista ABP /APAL*. 1998; 20 (4): 160-65.
12. Lima JMB, Abreu AM. A violência no trânsito e uso de abuso de bebidas alcoólicas: uma grave questão de saúde pública. *Info ABRAD*. 2004 jan/fev/março; 2 (1).
13. Rodrigues NB, et al. Características epidemiológicas de acidentes de trânsito. *Revista Faculdade Ciências Médicas de Sorocaba*. 2010; 12(3):21 – 5.
14. Liberatti CLB. et al. Uso de capacete por vítimas de acidentes de motocicleta em Londrina, sul do Brasil. *Revista Panamericana Salude Pública*. 2003; 13(1):33-8.
15. Oliveira NLB, Sousa RMC. Motociclistas frente às demais vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá. *Acta Scientiarum. Health Sciences*. 2004; 26(2):303-10.
16. Vieira RCA et al. Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclísticos atendidos em um centro de referência ao trauma de Sergipe. *Revista Escola de Enfermagem USP*. 2011; 45 (6): 1359- 63. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v45n6/v45n6a12.pdf> Acesso em 08 de março de 2017.
17. Koizumi MS. Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. *Revista Saúde Pública* 1992 outubro; 26(5):306-315. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=s>

ci_abstract&pid=S00349101992000500

002&lng=en&nrm=iso&tlng=pt

Acesso em 08 de março de 2017.

18. Liberatti CLB. Acidentes de motocicleta em Londrina: estudo das vítimas, dos acidentes e da utilização do capacete. [dissertação]. Londrina (PR): Universidade Estadual de Londrina; 2000.

Correspondência:

João Paulo Prado

Avenida Jovino Fernandes de Sales,

2600 - Santa Clara, Alfenas – MG.

Universidade Federal de Alfenas –

UNIFAL. CEP: 37133-840.

E-mail: joao.pauloenf@yahoo.com

Recebido em: 10/10/2019

Aceito em: 04/02/2020