

TRAUMAS MOTOCICLÍSTICOS ATENDIDOS PELO CORPO DE BOMBEIROS DE GOIÂNIA DE JANEIRO A FEVEREIRO DE 2008

MOTORCYCLE TRAUMAS ASSISTED BY GOIÂNIA CITY FIRE BRIGADE
BETWEEN JANUARY AND FEBRUARY 2008

Lucélia da Silva Duarte
Mestre em Medicina Tropical
Coordenadora do Serv. de Educação Permanente
Hospital-Doenças Tropicais Dr. Anuar Auad/HDT
Professora da UNIVERSO/GO
luceliaduarte@yahoo.com.br

Sany Ferreira Fernandes
Especialista em Educação em Saúde
Professora da UNIVERSO/GO
Hellen Alves de Oliveira Souza
Graduanda em Enfermagem - UNIVERSO/GO
fran.malaguti@hotmail.com

RESUMO

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito de Goiás no período de janeiro a maio de 2008 ocorreram 13.800 acidentes na capital, Goiânia. A grande vulnerabilidade dos motociclistas é evidenciada na estatística dos traumas causados por esse tipo de acidentes. Os eventos traumáticos resultam, com muita frequência em deficiências e incapacidades temporárias ou permanentes. **Objetivo:** objetivou-se elucidar os dados estatísticos dos acidentes com motocicletas em Goiânia. **Método:** Análise de 1.176 fichas envolvidas em acidentes motociclistas atendidos pelo Corpo de Bombeiros de Goiânia, no período de janeiro a fevereiro de 2008. Os dados foram apresentados em gráficos: tipo de ferimentos, idade, sexo e o tipo de colisão predominante. **Resultados:** Houve predomínio do sexo masculino com 73%, a idade entre 21 a 30 predominou em 47% no mês de janeiro; o trauma mais frequente foi a contusão 35,3% janeiro e 29,8% fevereiro. Colisões envolvendo carros foram de 54,1% no primeiro mês.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito, traumas, ferimentos, motocicletas, equipamento de segurança.

ABSTRACT

According to Goiás State Traffic Department, from January to May 2008, 13,800 accidents were reported in the capital, Goiânia city. Motorcycle riders' great vulnerability is evidenced by trauma statistics originated by such accidents. Traumatic events very often develop into either temporary or permanent disabilities. **Objective:** elucidating the statistics of motorcycle accidents in Goiânia. **Method:** Analysis of 1.176 chips involved in motorcycle accidents assisted by Goiânia Fire Brigade, and treated between January-February 2008. The data were shown in charts: type of injury, age, sex and predominant type of collision. **Results:** We found male predominance with 73%, ages 21-30 (being 47% in January): the most common trauma injury, was 35.3% in January, and 29.8% in February. Collisions involving cars were 54.1% in the first month.

Keywords: Traffic accidents, traumas, injuries, motorcycle, safety equipment.

INTRODUÇÃO

Dados apontam para aumento do número de acidentes, com estimativa de ocupar o 3º lugar em 2020 e estará a frente de problemas como a aids, a malária, e guerras, entre outros. É muito frequente em nosso meio a ocorrência de acidentes envolvendo motocicletas. Dados do Departamento Estadual de Trânsito de Goiás indicam que entre os meses de janeiro a maio de 2008 ocorreram 13.800 acidentes somente em Goiânia (SES, 2008).

Segundo Del Valle & Franzi (2005) a motocicleta é um veículo utilizado em larga escala pelos jovens que buscam a mais velocidade e agilidade no trânsito. Há grande vulnerabilidade do usuário de moto; fato que se constata pelo grande número de acidentes envolvendo esse tipo de veículo. Ao ocorrer um impacto nos acidentes envolvendo motocicleta com um veículo de maior porte, haverá um choque desigual. Considerando que a motocicleta não tem estrutura de proteção; essa irá absorver toda a energia do impacto, o que resulta na projeção à distância, causando maiores danos e podendo levar o indivíduo à morte. As lesões decorrentes dos eventos traumáticos resultam, frequentemente, em deficiências e incapacidades temporárias ou permanentes, que interferem na capacidade das vítimas sobreviventes cumprirem tarefas que delas são esperadas, assim como na qualidade de suas vidas (OLIVEIRA & SOUSA 2003, 2006).

Andrade (1998) demonstrou em sua pesquisa que a diferença do tamanho dos objetos envolvidos em uma colisão aumenta o risco de internação, devido à desvantagem do peso em massa dos objetos que causaram o impacto. Situação semelhante foi descrita por Soares e

Barros (2006) em estudo que demonstrou risco aumentado para internação às vítimas que colidiram com veículo de transporte pesado ou ônibus.

De acordo com Batista et al (2006), uma em cada seis internações hospitalares é decorrente de algum tipo de traumatismo. Entre as principais causas de traumas está o Traumatismo Crânio Encefálico (TCE), causado por acidente motociclistico (MELO; SILVA; MOREIRA JR. , 2004) . Considera-se o trauma um dos principais problemas de saúde pública em todos os países, sendo a terceira causa de mortalidade no mundo, superada apenas pelas neoplasias e doenças cardiovasculares.

Segundo Bastos et al (2005), o trânsito do Brasil é considerado um dos mais perigosos do mundo, apresentando um índice de um acidente para cada lote de 410 veículos em circulação, na Suécia este índice é de um para cada 21.400 veículos em circulação.

Atualmente existe uma grande preocupação por parte da sociedade e dos órgãos de saúde sobre o elevado índice de traumas motociclisticos que provocam mortes e lesões irreparáveis aos condutores de motos; o resultado desse agravo gera gastos aos cofres públicos. Souza, Minayo e Franco (2007) relatam que documentos da Organização Mundial de Saúde e do Ministério da Saúde destacam que, no ano 2000, cerca de 1,2 milhões de pessoas morreram por acidentes de trânsito, sendo essa a 10ª causa de óbito e a 9ª a contribuir com a carga de doença em todo o mundo. Estima-se que o custo anual dos acidentes de trânsito é aproximadamente de 1% do Produto Interno Bruto (PIB) de países em desenvolvimento e 2% do PIB dos países altamente motorizados.

No Brasil, com o intuito de estabelecer a política de redução da morbimortalidade por acidentes e violências foi publicada em 2001, a

Portaria nº 737, com vistas a diminuição da morbimortalidade por estes agravos (BRASIL, 2001). O poder legislativo alterou o Código de Trânsito em 2007, com a finalidade de exigir o uso de equipamentos de segurança e sinalização de melhor qualidade, garantindo assim, maior segurança para os motociclistas.

Na cidade de Goiânia, como retratado em outras regiões é comum ao trafegarmos pelas ruas da cidade, depararmos com acidentes envolvendo motociclistas; uma vez que também em nossa região este veículo é popular e com aumento significativo do uso. Para Andrade (2000) os fatores que incentivam o crescente uso de motocicletas são: baixo custo, facilidades para deslocamento e estacionamento e versatilidade quanto ao uso para entrega de mercadorias e transporte de passageiros.

Nesta pesquisa objetivou-se elucidar os dados estatísticos dos acidentes com motocicletas. Essa realidade evidenciada servirá para sensibilizar profissionais da área da saúde e gestores públicos, para a elaboração de materiais educativos e orientação à população de Goiânia sobre as formas de prevenção de traumas envolvendo motociclista, além de orientar para alocação de recursos destinados a minimizar os danos advindos dessa triste realidade.

MATERIAIS E MÉTODOS

Trata-se de uma pesquisa descritiva com abordagem quantitativa, com coleta de dados em fonte secundária. Inicialmente realizou-se levantamento no arquivo do Grupo de Salvamento de Emergência de Goiânia (GSE) com leitura de todas as fichas com intuito de separar aquelas que atendiam ao critério de inclusão; dessa forma foram escolhidas as fichas

que atendiam aos critérios de inclusão da pesquisa: motociclistas assistidos pelo Corpo de Bombeiros do GSE, cujo acionamento tenha gerado uma ficha de atendimento; com relato de trauma corporal e fichas cujo registro tenha sido feito nos meses de janeiro a fevereiro de 2008, independentes da idade ou sexo. Para a coleta de dados foi utilizado um questionário semiestruturado contendo as seguintes variáveis: idade, sexo, tipo de trauma, características do veículo envolvido no acidente, tipo de unidade utilizada para o atendimento - Unidade de Resgate (UR) ou na Unidade Suporte Avançado (USA), tipo da colisão, ocorrência de óbito. Os dados colhidos serão mantidos sob sigilo por cinco anos e, depois incinerados. O termo de consentimento Livre e Esclarecido não se aplica nesta pesquisa por se tratar de fonte secundária, os dados pessoais dos sujeitos envolvidos nesta pesquisa não serão divulgados.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram eleitas 1.176 fichas de ocorrência de atendimento pelo Corpo de Bombeiros de Goiânia envolvendo motociclistas no período de janeiro a fevereiro de 2008, assim distribuídas: em janeiro foram 571 vítimas envolvidas em acidentes motociclisticos e em fevereiro foram 605 vítimas. Houve predomínio para o sexo masculino com 73% dos casos de acidentes em janeiro e 72% em fevereiro (figura 1).

Pesquisa realizada por Marchese, Scatena e Ignotti (2008) apontou como principais vítimas dos acidentes de transporte os motociclistas que na variável idade demonstraram 68,3% para a faixa etária de 20 a 39 anos. Percentual de (54,9%) da amostra da pesquisa de por Sado, Morais e Viana (2009) correspondiam a faixa etária de 19 a 30 anos.

Nosso estudo evidenciou também o predomínio para adultos jovens entre 21-30 anos, 47% e 46%, nos 02 meses de estudo. Em 2% e 5% da amostra analisada não houve registro para a variável idade nos respectivos meses (figura 2).

Otsuka et al (2007) encontraram predomínio nos acidentes envolvendo motociclistas para o sexo masculino de idade entre 21 e 35 anos, sendo que a maioria destes (54,3%) utilizava a motocicleta como meio de transporte para o trabalho. As colisões causadas entre moto e carro também foram muito elevadas, causando assim vários tipos de trauma em uma mesma pessoa.

Na figura 3 evidenciam-se os tipos de traumas mais frequentes que ocorreram após uma colisão envolvendo moto, tendo a contusão como o tipo de trauma mais frequente, em janeiro com 35,3% e em fevereiro 29,8%, seguido por escoriação, fratura, TCE. Os resultados foram similares em janeiro e fevereiro. Apresentou baixo índice de óbitos nessa casuística. Ressaltamos que os óbitos referem-se àqueles que ocorreram no local do acidente, a avaliação dessa ocorrência não se estendeu para a unidade hospitalar.

Andrade e Jorge (2001) apontam fatores para justificar os acidentes com motociclistas, tais como: maior exposição corpórea; visualização dificultada da moto, por outros motoristas e prevalência maior de comportamento inadequado no trânsito. Nossos achados, como podemos ver na figura a colisão de moto com carro predomina em mais de 50%, com registro de 54,5% no primeiro mês investigado, e em 2º lugar a queda do motociclista. Os demais registros se deram para as variáveis: moto com moto, pedestre, cachorro, postes, árvores e bicicletas; com variação dos percentuais de 10 a 15%. Pesquisa realizada em Londrina (PR) por Silva, Soares, Andrade

(2008), com uma amostra de motoboys apontou 65% das ocorrências de colisão da moto com veículo.

Para Queiroz e Oliveira (2003) os acidentes de trânsito estão relacionados com as dimensões comportamentais e culturais dos indivíduos envolvidos. Dessa forma corroborando com autor necessário se faz dizer que as Políticas de Saúde Pública devem estar voltadas para os as ações educativas no trânsito.

Estudo realizado por Figueiredo (2005) constatou comportamentos errôneos na direção, tais como: ingestão de bebida alcoólica pelo menos uma vez antes de assumir a direção da moto (60,3%); atingir velocidade acima de 80 km/h (8,2%); 64,7% relataram o ato de “costurar” no trânsito e 51,3% afirmaram não respeitar o sinal vermelho.

CONCLUSÃO

Os aspectos sociais, culturais, econômicos e políticos devem ser vistos como norteadores de soluções e não como co-responsáveis dos altos índices de acidentes; resultando em vítimas com limitações que podem ser temporárias ou permanentes, podendo afetar uma vida inteira. Para uma melhor averiguação dos índices de óbitos, recomenda-se um desenho de pesquisa que permita a vinculação dos dados dos Boletins de Ocorrência (BO) com as Declarações de Óbitos (DO) fornecidas pelas unidades de saúde que prestaram atendimento a vítimas de acidentes.

Os dados estatísticos do número cada vez mais crescente da frota de motocicletas no país são evidentes, proporcional a isso são os dados referentes a acidentes envolvendo esse veículo. Pesquisas apontam para alto índice com adultos jovens do sexo masculino, dados semelhantes

foram por nós também evidenciados. Os traumas de um acidente e as despesas por ele geradas são de grande impacto social e econômico para a população. A imprudência de motoristas no ato de dirigir um veículo é resultado da falta de sensibilização quanto ao risco e consequências de um possível acidente. Acreditamos que as instituições de ensino superior que ministram cursos na área da saúde, são pouco incentivadas à promoção de ações educativas para o trânsito. Elas muito poderiam contribuir por possuírem uma clientela de jovens com conhecimento dos agravos advindos de um acidente, e que poderiam participar na sensibilização de outros jovens para a prevenção desse problema.

É preciso proteger a vida, mesmo que para isso os poderes que fazem as leis e facultam sua aplicabilidade, tenham que instituir leis mais arrojadas.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE S.M.; *Acidentes de transporte terrestre em Londrina-Paraná: análise das vítimas dos acidentes e das fontes de informação* [tese de doutorado]. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo; 1998.
- ANDRADE, S.M.; Mello Jorge MHP. *Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil*. Rev. Saúde Pública 2000; 34(2):149-156.
- ANDRADE, S.M.; JORGE, M. H. P. *Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil*. Revista de Saúde Pública 2001;35:318-320.
- BASTOS, Y.G.L.; ANDRADE, S.M.; SOARES, D.A.; *Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 21(3): 815-822 mai-jun, 2005.
- BATISTA, S.E.A.; et al. *Análise comparativa entre os mecanismos de trauma, as lesões e o perfil de gravidade das vítimas, em Catanduva-SP*. Rev. Col. Bras.Cir. v. 33, p. 6-10, 2006.
- BRASIL. Ministério da Saúde. *Portaria nº 737/GM, de 16 de maio de 2001. Aprova a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência e dá outras providências*. Diário Oficial da União, Brasília, p. 3-8, 18 maio 2001. Seção 1ed.
- DEL VALLE, R.A.D & FRANZI, A.S. *Traumas faciais por acidentes motociclisticos na região sul da cidade de São Paulo: Estudo-Piloto de trinta casos*. Rev. Ciênc. Campinas, 14(4): 351-355 jul/ago, 2005.
- FIGUEIREDO, L.M.B.; et al. *Comportamentos no Trânsito e Ocorrência de Acidentes Motociclisticos entre Funcionários de um Hospital Universitário*. Rev. Espaço Saúde; 7(1): 46-52; dez.2005.
- MARCHESE, V.S.; SCATENA, J.H.G.; IGNOTI, E.; *Caracterização das vítimas de acidentes De violências atendidas em serviço de emergência: município de Alta Floresta, MT (Brasil)*. Revista Brasileira de Epidemiologia, 2008; 11(4): 648-659.
- MELO, J.R.T.; SILVA, R.A e MOREIRA JR, E.D. *Características dos Pacientes com trauma cranioencefálico na cidade do Salvador, Bahia, Brasil*. Arq. Neuropsiquiatria; 62(3-A): 711-715, 2004.
- OLIVEIRA, N.L.B.; SOUSA, R.M.C. *Diagnostico de Lesão e Qualidade de Vida de Motociclistas, Vítimas de Acidentes de Transito*. Revista Latino-Americana de Enfermagem. v.11, n.6, p.749-756, 2003.
- _____. *Retorno a Atividade Produtiva de Motociclista Vítimas de Acidente de Transito*. Acta Paul Enferm. v.19, n.3, p. 248-249, 2006.
- OTSUKA JR, L.F.; MORRONE, L.C. *Condições de Trabalho de Motociclistas Acidentados Atendidos num Hospital Universitário da Cidade de São Paulo*. XXII Jornada Paranaense de Saúde Ocupacional 04 a 06 de outubro de 2007.
- QUEIROZ, M.S e OLIVEIRA, P.C.P. *Acidente de Trânsito: Uma análise a partir da Perspectiva das Vítimas em Campinas*. Psicologia e Sociedade; 15(2): 101-123; jul./dez.2003.
- SADO, M.J.; MORAIS F.D.; VIANA F.P. *Caracterização das Vítimas por Acidentes Motociclisticos Internadas no Hospital de Urgência de Goiânia*. Revista movimenta; vol. 2 n. 2 (2009).
- Secretaria da Saúde do Estado de Goiás. 2008 (acesso em 01e de novembro de 2008). Disponível em: <http://www.saude.go.gov.br/index.php?idMateria=1565>
- SILVA, D. W.; SOARES, D. A.; ANDRADE, S.M. *Atuação profissional de motoboys e fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito em Londrina-PR*. Epidemiol. Serv. Saúde, Brasília, 17(2):123-153, abr-jun 2008.

SOARES, D.F.P.P.; BARROS, M.B.A. *Fatores Associados ao Risco de Internação por Acidentes de Trânsito no Município de Maringá-PR*. Rev. bras. epidemiol. vol.9 no.2 São Paulo, Junho 2006.

SOUZA, E.R.; MINAYO, M.C.S.; FRANCO, L.G. *Avaliação do Processo de Implantação e*

Implementação do Programa de Redução da Morbimortalidade por Acidente de Trânsito. Epidemiologia e Serviço de Saúde; 16(1); 2007.

Aprovado em:07/09/2012
