

Perfil dos pacientes acometidos por acidentes de moto no município de breu branco**Profile of patients accompanying by motorcycle accidents in the municipality of breu branco**

DOI:10.34117/bjdv6n4-293

Recebimento dos originais: 10/03/2020

Aceitação para publicação: 23/04/2020

Benedito do Carmo Gomes Cantão

Enfermeiro, Mestrando em Cirurgia e Pesquisa Experimental (CIPE) e docente da Universidade do Estado do Pará

Instituição: Universidade do Estado do Pará

Endereço: Rua Trombetas, nº 29 – Bairro Vila Tropical, Tucuruí, PA, Brasil

E-mail: bgcantao@hotmail.com

Anderson Bentes de Lima

Farmacêutico e Doutor em Biotecnologia pela Universidade Federal do Pará e docente da Universidade do Estado do Pará

Instituição: Universidade do Estado do Pará

Endereço: Rua 4, nº 20 – Bairro Santa Mônica, Tucuruí – PA, Brasil

E-mail: andersonbentes@uepa.br

Maria dos Santos Rodrigues da Silva

Enfermeira, especialista em Urgência e Emergência e UTI pelo Instituto Carlos Chagas (INCAR)

Instituição: Instituto Carlos Chagas (INCAR)

Endereço: Avenida Slongo, nº 09 – Bairro Bela Vista, Breu Branco – PA, Brasil

E-mail: maria_continha1976@hotmail.com

José Benedito dos Santos Batista Neto

Acadêmico do curso de Graduação em Enfermagem da Universidade do Estado do Pará. Integrante do Núcleo de Ensino e Pesquisa em Educação e Saúde da Amazônia (NUPESA).

Instituição: Universidade do Estado do Pará - UEPA

Endereço: Travessa São Benedito, nº 77 – Bairro Santa Maria, Cametá – PA, Brasil

E-mail: netto1443@gmail.com

Jaylen França Cunha

Enfermeira, Mestranda em Cirurgia e Pesquisa Experimental (CIPE) e docente da Universidade do Estado do Pará

Instituição: Universidade do Estado do Pará

Endereço: Rua Costa Rica, nº 11 – Bairro Vila Marabá, Tucuruí – PA, Brasil

E-mail: jaylenfranca@hotmail.com

Ana Gabriela Sabaa Srur de Andrade

Enfermeira, mestranda em Gestão em Serviços de Saúde pela Fundação Santa Casa de Misericórdia do Pará

Instituição: Fundação Santa Casa de Misericórdia do Pará

Endereço: Rua Uruguai, nº 09 – Bairro Vila Permanente, Tucuruí – PA, Brasil

E-mail: enfgabriela@hotmail.com

Ailson Almeida Veloso Júnior

Enfermeiro, especialista em Terapia Intensiva, docente da Universidade do Estado do Pará e
mestrando em Cirurgia e Pesquisa Experimental
Instituição: Universidade do Estado do Pará
Endereço: Rua Sobradinho, nº 21 – Bairro Vila Permanente, Tucuruí – PA, Brasil
E-mail: ailsonvelosojr@hotmail.com

Artur Chaves Cruz

Enfermeiro graduado pela Universidade do Estado do Pará
Instituição: Universidade do Estado do Pará
Endereço: Rua Martins, nº 94, apartamento 7– Bairro Santa Mônica, Tucuruí – PA, Brasil
E-mail: arturcruz_16@hotmail.com

RESUMO

Pesquisa, de cunho bibliográfico, tem por objetivo geral verificar o perfil dos pacientes acometidos por acidentes de moto no município de Breu Branco, bem como descrever algumas tendências das ocorrências dos acidentes motociclistas, verificar o impacto na qualidade de vida dessas vítimas e assim avaliar o índice de mortalidade em decorrência de acidentes motociclistas. Tal estudo fundamentou-se em publicações pertinentes ao tema, em artigos científicos e documentos dos órgãos da saúde, desenvolvendo assim, uma pesquisa descritivo-quantitativo, com análise qualitativa. Os resultados encontrados indicam que acidentes de trânsito são um problema importante para a saúde pública em virtude do grande impacto na morbimortalidade, principalmente da população jovem do sexo masculino. São imprescindíveis a conscientização e a mudança de comportamento de motociclistas, com investimento em educação para o trânsito, para que, assim, haja a diminuição desses índices. Educação e fiscalização são políticas apontadas como solução para diminuir o número de acidentes com motociclistas.

Palavras-chave: Acidentes de Moto; Motociclistas; Mortalidade; Qualidade de Vida.

ABSTRACT

A bibliographical search aiming to verify the profile of patients affected by motorcycle accidents in the municipality of Breu Branco, as well as to describe some trends in the occurrence of motorcycle accidents, to verify the impact on the quality of life of these victims and to evaluate the mortality rate due to motorcycle accidents. This study was based on publications relevant to the topic, in scientific articles and health agency documents, thus developing a descriptive-quantitative research with qualitative analysis. The results indicate that traffic accidents are an important problem for public health due to the great impact on morbidity and mortality, especially of the young male population. It is essential to raise awareness and change the behavior of motorcyclists, with investment in traffic education, so that these rates will decrease. Education and inspection are policies aimed at reducing the number of accidents with motorcyclists.

Keywords: Motorcycle Accidents; Motorcyclists; Mortality; Quality of life.

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são causadores de lesões, sequelas e/ou óbitos. São eventos não intencionais, mas acima de tudo evitáveis. Mais ainda do que os acidentes de automóvel, uma queda de motocicleta dificilmente passa impune. As estimativas indicam que as chances de morte são 20 vezes maiores, 60 vezes maiores se a pessoa não estiver usando o capacete (OMG, 2015).

Um indivíduo vítima de acidente motociclistico, terá lesões complicadíssimas nos membros inferiores. Chega ao hospital faltando tecido perdido no asfalto, com infecção, precisando fazer enxertos, tratamentos cirúrgicos múltiplos, aumentando o custo da hospitalização (JORNAL DO SENADO, 2014). Dentre os acidentes de trânsito, observa-se o aumento crescente do número de ocorrências envolvendo acidentes com motocicletas (BARBOSA et al, 2014).

A conscientização e a educação no trânsito são fatores essenciais para se prevenir e reverter o preocupante quadro de acidentes de moto no País. Além das particularidades do veículo – como a falta de proteção dos passageiros, maior agilidade e exigência de equilíbrio para a condução –, os acidentes de moto são principalmente causados por imperícia, imprudência e negligência. Devendo assim começar já na escola, desde cedo, com as crianças e adolescentes, o ensino do respeito, da cooperação e da não exposição a situações de risco (DIÁRIO ONLINE, 2017).

Os números de acidentes e mortes nas estradas e ruas do Brasil evidenciam que ainda não há uma cultura de segurança. Infelizmente, comportamentos inadequados são as principais causas dos acidentes. A moto é, reconhecidamente, um dos veículos que causam o maior número de vítimas fatais no trânsito (REVISTA QUATRO RODAS, 2017).

O Brasil tem mais de 24 milhões de motocicletas, segundo dados de 2016 do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). O número corresponde a 27% do total de veículos que rodam nas estradas do País. E os acidentes com motos concentram 76% das indenizações pagas pelo Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) (DIÁRIO ONLINE, 2017).

Ainda de acordo com o Diário Online (2017),

A motocicleta é um dos meios de transporte mais inseguros utilizados atualmente, devido à vulnerabilidade a que o condutor fica exposto. Por causa da vulnerabilidade, os acidentes com moto geralmente envolvem ferimentos graves, como vítimas politraumatizadas, com fraturas expostas, traumatismo craniano, entre outros. Dependendo da classificação de risco, geralmente intervenções cirúrgicas são necessárias, sejam ortopédicas ou neurológicas, e um longo tempo de internação (DIÁRIO ONLINE, 2017).

Assim, o presente estudo, objetiva verificar o perfil dos pacientes acometidos por acidentes de moto no município de Breu Branco, bem como verificar o impacto na qualidade de vida dessas vítimas e identificar o índice de mortalidade em decorrência de acidentes motociclistas.

2 METODOLOGIA

Trata-se de uma pesquisa documental, do tipo exploratório, de caráter descritivo e abordagem quantitativa, mediante informações colhidas no setor de estatística da Unidade de Pronto

Atendimento (UPA) de Breu Branco e no Hospital Regional de Tucuruí (HRT), durante o mês de março do ano de 2019.

A partir da pesquisa, obteve-se acesso aos dados estatísticos correspondente aos acidentes ocorridos no período de 2013 a 2018, independente do sexo e idade, somando-se um total de 1.862 acidentes, sendo que destes 473 foram pessoas do sexo feminino e 1.379 do sexo masculino, encaminhados ao Hospital Regional de Tucuruí, necessitando assim, de atendimento mais especializado.

Uma vez coletados os dados, estes foram armazenados organizados em tabelas e, posteriormente foram analisados se utilizando de análise estatística. Dados do Ministério da Saúde sinalizam que houve no ano de 2015 (dados mais recentes disponíveis) 38.651 mortes em vias públicas, patamar que coloca o Brasil na quinta colocação entre os países com o maior número de vítimas de trânsito. Os números apontam para um quadro complexo, suscitando questões sobre o papel do Estado e dos cidadãos na segurança do trânsito, e o impacto na economia e na saúde pública (DATASUS, 2018).

A pesquisa foi realizada com dados secundários, não sendo necessário submetê-la ao Comitê de Ética.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 TENDÊNCIAS DAS OCORRÊNCIAS DOS ACIDENTES MOTOCICLISTAS (PREVALÊNCIA)

Motociclistas estão mais vulneráveis a acidentes fatais isso porque, além do desrespeito às leis de trânsito, muitas vezes, os pilotos trafegam sem equipamentos de proteção. Mesmo usando tais equipamentos de proteção, ainda assim, tal proteção não é garantia de total segurança, porém é essencial para amenizar o impacto de uma queda e por estarem tão expostos, o mínimo que se espera é uma fratura e, não tão raro, morte.

O forte crescimento do número de motocicletas nos últimos anos até poderia ser motivo de comemoração, não fosse um dado altamente inquietante: o exponencial crescimento da mortalidade nos acidentes de motocicleta (WAISELFISZ, 2013).

As cidades pequenas geralmente são cortadas por uma rodovia e por estradas menores, que permitem acessos a distritos e locais mais afastados. Nesses trechos é que são mais comuns o tráfego da motociclista sem o uso dos equipamentos de segurança por se sentir mais seguro, por estar em um lugar conhecido (BARBOSA et al, 2014).

O Brasil está entre os dez países que concentram mais de 60% dos óbitos por acidentes de trânsito. Os traumatismos cranianos nos motociclistas correspondem a 25%, mas o comprometimento

dos membros inferiores — lesões graves e gravíssimas — corresponde a 73%. Segundo estimativas da Organização Mundial da Saúde (2012), por ano, é registrado no mundo cerca de 1,2 milhão de mortes no trânsito, o que representa um total de três mil mortes por dia (OMG, 2012).

Barbosa et al (2014) relata que,

As vítimas de acidentes de motocicleta assumem o primeiro lugar entre as vítimas de acidente de trânsito com veículos a motor, devido à maior vulnerabilidade e exposição do usuário nas vias públicas, constituindo-se nas principais vítimas fatais, o que representa mais de 50% das mortes no trânsito, bem como importante causa de incapacidades físicas e sequelas que atingem principalmente jovens do sexo masculino (BARBOSA et al, 2014).

De acordo com Jesus & Siqueira (2017), estima-se que 1,3 milhão de pessoas morrem a cada ano vítimas de acidentes de trânsito e mais 20 a 50 milhões de pessoas sofrem lesões não fatais. Acidentes têm custos econômicos e sociais devastadores, tanto para as famílias quanto para a sociedade.

No acidente de motocicleta, o condutor, passageiro ou pedestre absorve em sua superfície corpórea toda a energia gerada na colisão, seja contra a via pública, seja contra objetos ou contra outros veículos a motor, resultando em lesões que atingem vários segmentos corpóreos (BARBOSA et al, 2014).

3.2 IMPACTO NA QUALIDADE DE VIDA DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES MOTOCICLISTAS

O aumento da frota de motocicletas e a vulnerabilidade do condutor e passageiro contribuem para o aumento de acidentes, fenômeno que acontece na maior parte das cidades do país, haja vista que estes veículos vêm ganhando cada vez mais aceitação e aprovação da população transporte (NOLASCO, T.R.; ANDRADE, S.M.O.; SILVA, B.A.K., 2016).

As repercussões que os acidentes de trânsito trazem à saúde pública são de diversas ordens. O impacto de lesões e sequelas em acidentados no trânsito interferem na sua mobilidade e, conseqüentemente, no comportamento e na capacidade para a realização de atividades (PEREIRA, 2018).

Paiva L et al (2016) relata que,

O aumento do número de acidentes sobrecarrega o sistema de saúde em todos os setores assistenciais, pois internações prolongadas e de alto custo são parte da reabilitação das vítimas de acidentes de trânsito que apresentaram lesões em diversas regiões corporais. As sequelas dessas lesões podem influenciar na qualidade de vida e no retorno ao trabalho após o trauma, caracterizando-se como uma condição crônica (PAIVA L et al, 2016).

Os jovens são as maiores vítimas da violência no trânsito. Além dos impactos econômicos na vida destes, os acidentes de trânsito afetam a vida das vítimas em determinadas situações de forma

permanente. Algumas vítimas tornam-se dependentes de outras pessoas para realizar atividades rotineiras e são impedidas de retornar aos estudos ou ao trabalho (MATTOSO FA e CRAVO JL, 2017).

Quanto as lesões por acidentes de trânsito e a gravidade do trauma Silveira & Sousa (2016), relatam que, estas podem determinar o período de internação, tipo de sequelas e a possibilidade ou não de diminuição da capacidade funcional, afastamento das atividades ocupacionais, dependência de medicamentos e tratamentos médicos e prejuízos no convívio social.

No que se refere aos impactos, Mattoso e Cravo (207), relatam que,

Não se relacionam somente aos altos custos para o tratamento e reabilitação dos acidentados, mas também à necessidade de investir em serviços com equipes multiprofissionais com capacidades para atuar junto aos danos à saúde física provocados pelo trauma do acidente e psicológica, diante da nova condição. É preciso que os serviços de saúde busquem modelos de atenção que desenvolvam ações efetivas para a recuperação e reabilitação dos jovens vítimas de acidentes de trânsito (MATTOSO FA e CRAVO JL, 2017).

O grau de dependência para a execução de atividades rotineiras, incluindo a vida pessoal, profissional e social, é fator que varia entre as vítimas de acidentes de transporte (NOLASCO; ANDRADE; SILVA, 2016).

3.3 ÍNDICE DE MORTALIDADE EM DECORRÊNCIA DE ACIDENTES MOTOCICLISTAS

A moto é o veículo que mais mata no Brasil. Das 37,3 mil mortes que ocorreram no trânsito no país em 2016, as motocicletas foram responsáveis por 12,1 mil, o que representa 32%, de acordo com as informações mais recentes do Observatório Nacional de Segurança Viária (SINDGESP, 2018).

Em uma pesquisa realizada pelo portal de notícias G1 (2017), a qual relata que no Brasil, mais de 3,5 mil pessoas morrem por mês no trânsito. Mas é só chegar dezembro que esse número sobe para quase 3,9 mil. E a situação piora perto dos últimos dias do ano. É quando a média de mortes salta 12% - vai de 116 para 130 por dia.

Segundo a SINDGESP (2018), apesar de serem causadoras de tantas fatalidades, as motos são apenas 27% do total da frota de veículos do país (97 milhões).

Para uma pilotagem segura, é preciso que o motociclista conheça os pontos cegos, faça a frenagem de maneira adequada, combinando freios dianteiro e traseiro, respeite as leis de trânsito e faça a manutenção preventiva de sua moto (PEREIRA, 2018).

A facilidade de manobra encontrada ao pilotar uma motocicleta, o tamanho da moto, o menor espaço necessário para passagem, a dificuldade de fiscalização e a própria cultura do uso da moto para deslocamentos mais rápidos e ágeis induzem o piloto de moto a dirigir entre automóveis, mesmo quando estes estão em movimento, transitar pela contramão de direção, pois isso geralmente não impede o trânsito no sentido oposto e ainda permite que o motociclista se posicione à frente dos demais veículos na espera semafórica, e a transitar em velocidades superiores às permitidas. A incidência destas infrações pode, muitas vezes, resultar em acidentes entre veículos e a atropelamentos. A grande incidência de acidentes envolvendo menores de idade, obviamente não habilitados, entre os condutores e entre os passageiros é surpreendente (CET, 2016).

Educação e fiscalização são as políticas apontadas como solução para refrear o número de acidentes com motociclistas. A mudança de comportamento de motociclistas, com investimento em educação para o trânsito, tende a diminuir esses índices (PEREIRA, 2018).

No mundo todo, independentemente de quem seja o condutor, o risco de acidente grave com motocicleta é cinco a dez vezes maior do que com um veículo de quatro rodas (SINDGESP, 2018).

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Tem-se observado na Unidade de Pronto Atendimento de Breu Branco, um crescente número de atendimentos a motociclistas com lesões de pele e fraturas ósseas. Grande parte dos mecanismos de ação dos acidentes deve-se às colisões, as quais leva o indivíduo a apresentar lesões de severidade máxima.

Os usuários de motocicletas, vêm se apresentando como uma classe muito presente nas ocorrências de trânsito. Seu envolvimento deve-se, em parte, à sua alta vulnerabilidade, sobretudo em função das características de condução do veículo, sem dispor de qualquer estrutura metálica de proteção, contando apenas na minoria das vezes, com o dispositivo capacete, sendo que, o que mais se observa, é a ausência de tal dispositivo em maior parte destes acidentes.

4.1 VÍTIMAS DE ACIDENTES MOTOCICLISTICO OCORRIDOS NO MUNICÍPIO DE BREU BRANCO

Na tabela abaixo, estão representados o número de pessoas envolvidas em acidentes de trânsito causados por motocicletas na cidade de Breu Branco durante período de janeiro de 2017 a novembro de 2018.

Tabela 01 - Vítimas de acidentes motociclistico em 2017 e 2018

Mês /Ano	2017	2018
Janeiro	55	50
Fevereiro	38	43
Março	71	85
Abril	52	68
Mai	02	83

Junho	06	77
Julho	36	01
Agosto	33	101
Setembro	35	96
Outubro	08	86
Novembro	31	Sem informações
Dezembro	81	Sem informações
Total	448	690

Fonte: Dados da pesquisa, 2019

Ao analisar os dados apresentados na tabela acima, verifica-se que foram registrados na Unidade de Pronto Atendimento de Breu Branco, um total de 1.138 habitantes envolvidos em acidentes de trânsito causados por motocicletas. O trauma provocado por este tipo de acidente 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.

Segundo o DATASUS (2018), em relatório sobre segurança viária, indica que os gastos com óbitos e feridos por acidentes de trânsito no Brasil, em 2015, foi de R\$ 19 bilhões, o que representa um valor superior à arrecadação do estado do Mato Grosso em 2016 (R\$ 16 bilhões), por exemplo. O impacto econômico causado pelos acidentes de trânsito, apenas em rodovias federais, no Sistema Único de Saúde foi perto de R\$ 1 bilhão para o ano de 2014.

4.2 PACIENTES REFERENCIADOS AO HOSPITAL REGIONAL DE TUCURUÍ

Tabela 02 - Pacientes encaminhados ao HRT entre 2013 e 2018.

Ano / Sexo	Sexo Feminino	Sexo Masculino	Total
2013	94	238	332
2014	77	181	258
2015	72	252	324
2016	61	267	328
2017	82	207	289
2018	87	244	331
Total	473	1.389	1.862

Fonte: Dados da pesquisa, 2019

Os pacientes que foram referenciados ao Hospital regional de Tucuruí no período correspondem de 2013 a 2018, foram aqueles que precisaram de atendimento especializado ou até mesmo de procedimento cirúrgico, totalizando assim um total de 1.862 atendimentos.

Com o passar do tempo, as motos vêm ganhando espaço por serem uma opção mais econômica e por trazerem facilidades no tráfego e estacionamento. Assim, as motocicletas passaram a representar um modo específico de transporte o que contribui bastante para o auto número de ocorrência de acidentes e como consequência, a hospitalização.

PETENUTI et al. (2016), relata que, as lesões primárias envolvem cabeça/pescoço ocasionando traumatismo craniano ou até óbito. Já as secundárias têm-se as regiões torácicas que quando lesionadas podem afetar o funcionamento dos pulmões e coração, como fratura de costelas, contusão pulmonar, hemopneumotórax e entre outras lesões. Sendo as terciárias um dos membros lesionados quando em acidentes, o abdômen com problemas de laceração de estômago, contusão hepática, contusão de baço e entre outras disfunções. Agora a região da face, ocasiona lesões nasal, de dentes, mandíbula, laceração córnea etc.

4.3 RELAÇÃO DE GÊNERO RELACIONADO ACIDENTES MOTOCICLISTICO

Com relação ao gênero, os dados obtidos estão representados na tabela abaixo.

Tabela 03 - Pacientes referenciados ao HRT relacionado ao gênero.

Faixa etária	2013		2014		2015		2016		2017		2018		Total
	Fem.	Masc.											
0 dias a 01 mês	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	4
01 mês a 01 ano	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	6
01 ano a 04 anos	1	4	3	3	2	3	2	3	1	2	4	3	31
05 a 09 anos	2	2	1	1	0	5	0	2	2	1	5	1	22
10 a 14 anos	6	7	7	5	6	8	5	10	4	8	4	9	79
15 a 19 anos	20	31	9	26	10	36	13	45	13	26	12	33	274
20 a 29 anos	30	79	23	55	24	83	9	79	32	74	19	64	571
30 a 39 anos	18	64	20	41	16	53	12	70	15	48	19	64	440

40 a 49 anos	11	31	8	30	10	40	12	32	7	26	14	30	251
50 a 59 anos	3	11	2	13	2	17	5	16	8	15	4	24	120
60 a 69 anos	2	5	2	2	2	4	2	8	0	1	3	11	42
70 a 79 anos	0	2	1	5	0	3	1	1	0	2	0	4	19
80 anos ou mais	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Total	94	238	77	181	72	252	61	267	82	207	87	244	1.862

Fonte: Dados da pesquisa, 2019

O sexo masculino teve um maior número de envolvido nas ocorrências de acidentes com motocicletas com uma média de 1.389 casos enquanto que o sexo feminino foi registrados cerca de 473 acidentes.

BARBOSA et al (2014) relata que, os homens jovens são os que mais sofrem traumas decorrentes das causas externas e são os acidentes de trânsito que se destacam em maior magnitude, sendo características das vítimas deste tipo de acidente, jovens do sexo masculino. Já a menor proporção de acidentes que envolvem mulheres pode ser esclarecida por estas serem mais prudentes e lidam melhor com suas emoções no trânsito.

4.4 IDADE DOS PACIENTES RELACIONADO A ACIDENTES MOTOCICLISTICO

Na tabela abaixo, está relacionada o número de acidentes envolvendo jovens e adultos de acordo com as idades entre 10 e 49 anos.

Tabela 04 - Idade dos pacientes envolvidos em acidentes de motociclístico em Breu Branco.

Faixa etária	2013		2014		2015		2016		2017		2018		TOTAL
	Fem.	Masc.											
10 a 14 anos	6	7	7	5	6	8	5	10	4	8	4	9	79
15 a 19 anos	20	31	9	26	10	36	13	45	13	26	12	33	274
20 a 29 anos	30	79	23	55	24	83	9	79	32	74	19	64	571
30 a 39 anos	18	64	20	41	16	53	12	70	15	48	19	64	440
40 a 49 anos	11	31	8	30	10	40	12	32	7	26	14	30	251

TOTAL	85	212	67	157	66	220	51	227	71	182	68	200	1.615
-------	----	-----	----	-----	----	-----	----	-----	----	-----	----	-----	-------

Fonte: Dados da pesquisa, 2019

Diversas pesquisas nacionais afirmam que cerca de 70% das vítimas de acidente de trânsito têm idades entre 10 e 49 anos, por conseguinte, pertencentes ao grupo de adolescentes e adultos jovens (SOARES LS, SOUSA DACM, MACHADO ALG, SILVA GRF, 2015).

5 CONCLUSÃO

Os motociclistas estão mais sujeitos a sofrer lesões graves na cabeça, nos membros superiores e inferiores, além de, na maioria das vezes, estarem associadas a longos períodos de hospitalização, a sequelas graves e, por vezes, a ocorrência de lesões fatais devido à grande exposição corpórea e à negligência quanto ao uso de equipamentos de segurança.

Alguns fatores como dificuldade de visualização de motocicletas por outros motoristas, comportamentos inadequados no trânsito e inobservância das leis de trânsito, contribuem para o aumento da ocorrência de acidentes envolvendo os motociclistas.

Ações para a promoção da saúde no âmbito do trânsito são de fundamental importância. Para se conseguir impactos mais eficientes e duradouros na redução da morbimortalidade no trânsito, de forma geral, tem-se que se intervir, realizando estratégias como por exemplo o planejamento urbano e plano diretor de transportes, além da necessidade de maior orientação à população, fiscalização das leis do trânsito, melhor qualidade e conservação das vias. É imprescindível também, realizar medidas preventivas que conscientizem a população com relação a esses índices, tendo a enfermagem um papel fundamental nos cuidados prestados, amenizando o sofrimento e contribuindo para a continuidade da assistência.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, M.Q; ABRANTES, K.S.M.; SILVA JÚNIOR, W. R.; et al. Acidente Motociclístico: Caracterização das Vítimas Socorridas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). **Revista Brasileira de Ciências da Saúde**, [s.l.], v. 18, n. 1, p.3-10, 31 mar. 2014. Portal de Periodicos UFPB. <http://dx.doi.org/10.4034/rbcs.2014.18.01.01>.

CET. Companhia de Engenharia de Tráfego. **2016. Análise da mortalidade ocorrida por acidentes de trânsito em agosto e setembro de 2016.** Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/523410/parcial2016.pdf>. Acesso: 28/03/19 às 20h43min.

DIÁRIO ONLINE. 2017. **Motos lideram tragédias no trânsito.** Disponível em: <https://www.diarioonline.com.br/noticias/para/noticia-437332-motos-lideram-tragedias-no-transito.html>. Acesso: 18/05/19 às 15h44min.

DENATRAN. **Boletim Recall Denatran 2016.** Disponível em: <http://www.justica.gov.br/news/cresce-o-numero-de-recall-de-veiculos-em-2016/boletim-de-recall-veiculos-senacon-denatran-2016.pdf/view>. Acesso: 28/03/19 às 22h54min.

G1. Jornal Nacional. 2017. **Média de mortes em acidentes de trânsito sobe 12% no fim do ano.** Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/12/media-de-mortes-em-acidentes-de-transito-sobe-12-no-fim-do-ano.html>. Acesso: 28/03/19 às 18h43min.

JESUS, V. F.; ROCHA, F. C.; FERREIRA, A. S. S. et al. Causas associadas aos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas: Revisão Integrativa. **Revista de Enfermagem do Centro-Oeste Mineiro**, [s.l.], v. 7, p.1-8, 2017.

JORNAL DO SENADO. 2014. **Na rede pública de saúde, com a proteção do capacete, lesões graves são mais frequentes nos membros inferiores dos motociclistas vítimas de acidentes de moto.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br/noticias/Jornal/emdiscussao/motos/saude/na-rede-publica-de-saude-com-a-protecao-do-capacete-lesoes-graves-sao-mais-frequentes-nos-membros-inferiores-dos-motociclistas-vitimas-de-acidentes-de-moto.aspx>. Acesso: 19/05/19 às 15h23min.

MATTOSO, F. A.; CRAVO, J. L. **JOVENS VÍTIMAS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO: PERFIL E VIVÊNCIA DOS IMPACTOS NA SAÚDE** In: 4º Simpósio Mineiro de Assistentes Sociais, 2017. Disponível em: <http://cress-mg.org.br/hotsites/Upload/Pics/41/41a3ce2a-ac81-44d0-bc50-1c8128c08bab.pdf>. Acesso: 26/03/19 às 21h22min.

NOLASCO, T.R.; ANDRADE, S.M.O.; SILVA, B.A.K. Ensaio Cienc., Cienc. Biol. Agrar. Saúde, v.20, n.2, p. 104-105, 2016. **Capacidade Funcional de Vítimas de Acidentes de Trânsito em Campo Grande, Mato Grosso do Sul.** Disponível em: <https://www.redalyc.org/html/260/26046651007/>. Acesso: 26/03/19 às 21h49min.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. 2012. **Sistemas de dados: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área.** Brasília, D. F.: Organização Pan-Americana da

Saúde; 2012. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44256/3/9789275717110_por.pdf?ua=1&ua=1. Acesso: 25/03/19 às 20h45min.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. 2015. **RELATÓRIO GLOBAL SOBRE O ESTADO DA SEGURANÇA VIÁRIA 2015.** Disponível em: https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf. Acesso: 18/05/19 às 16h30min.

PAIVA, Luciana; et al. Estado de saúde e retorno ao trabalho após os acidentes de trânsito. **Revista Brasileira de Enfermagem**, [s.l.], v. 69, n. 3, p.443-450, jun. 2016. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167.2016690305i>.

PETENUTI, A et al. Caracterização das sequelas das vítimas de acidentes de trânsito com motocicleta em vias urbanas numa cidade da região noroeste do Paraná. **Akrópolis – Revista de Ciências Humanas da UNIPAR**, Umuarama, v. 24, n. 2, p. 131-142, jul./dez. 2016.

PEREIRA, CLARICE. Folha de São Paulo. 2018. 2º FÓRUM SEGURANÇA NO TRÂNSITO. **Moto é o veículo que mais mata no trânsito e o que mais gera indenizações.** Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/seminariosfolha/2018/06/moto-e-o-veiculo-que-mais-mata-no-transito-e-o-que-mais-gera-indenizacoes.shtml>. Acesso: 28/03/19 às 21h11min.

SILVEIRA, J. Z. M.; SOUZA, J. C. Sequelas de acidentes de trânsito e impactos na qualidade de vida. **Revista Saúde e Pesquisa**, [s.l.], v. 9, n. 2, p.373-380, maio/ago. 2016.

SOARES, Lorena Sousa; et al. Caracterização das vítimas de traumas por acidente com motocicleta internadas em um hospital público. **Revista Enfermagem Uerj**, [s.l.], v. 23, n. 1, p.115-121, 13 mar. 2015. Universidade de Estado do Rio de Janeiro. <http://dx.doi.org/10.12957/reuerj.2015.15599>.

WAISELFISZ J.J. Mapa da Violência 2013. **Acidentes de Trânsito e Motocicletas.** Disponível em: https://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf. Acesso: 25/03/19 às 23h08min.

REVISTA QUATRO RODAS. 2017. **“90% DOS ACIDENTES SÃO CAUSADOS POR FATOR HUMANO”**. Disponível em: <https://quatorrodas.abril.com.br/especial/maio-amarelo-90-dos-acidentes-sao-causados-por-fator-humano/>. Acesso: 18/05/19 às 16h04min.

SIDGESP. 2018. **Moto é o veículo que mais mata no trânsito e o que mais gera indenizações**. Disponível em: <http://www.sindsegs.org.br/site/noticia-texto.aspx?id=30120>. Acesso: 28/03/19 às 21h02min.