

ACIDENTE MOTOCICLÍSTICO: UM PROBLEMA DE SAÚDE PÚBLICA EM TEIXEIRA DE FREITAS – BA

Tamy Alves de Matos Rodrigues¹, Ana Flávia Ramos Rodrigues¹, Luísa Acrux Gusmão¹

1. Estudante de Bacharelado Interdisciplinar em Saúde do Instituto de Humanidade, Artes e Ciências da UFSB

Resumo:

No atual cenário do trânsito deste país, as motocicletas tornaram-se um meio de transporte alternativo, rápido, acessível e uma opção de trabalho. Proporcionalmente ao aumento da frota, os acidentes de trânsito envolvendo estes veículos também são crescentes, gerando gastos à saúde pública. O estudo objetivou caracterizar quali-quantitativamente as vítimas pós-acidente motociclísticos em Teixeira de Freitas, desenvolvendo um mapa temático dos pontos de ocorrência. Foram analisados, através da estatística descritiva, 429 registros de ocorrências do Atendimento Médico do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência entre os meses de janeiro a novembro de 2016. Observou-se maioria das vítimas do sexo masculino entre 15-25 anos. Do total de registros analisados 90,6% ocorreram em via urbana, sendo destes, 68,76%, entre 12 horas e 00 horas. É evidente, que a cidade apresenta um problema de saúde pública, necessitando de medidas efetivas e contínuas de prevenção aos acidentes motociclísticos.

Autorização legal: Foi utilizada uma Carta de Anuência para autorização da pesquisa, assinada pela Coordenadora regional do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência.

Palavras-chave: Motocicleta; Acidente; Trânsito.

Introdução:

Os acidentes de trânsito são um problema grave em todo o mundo, e, por isso, são considerados um exemplar problema de saúde pública. De acordo com estimativa apontada pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2007), em torno de 1,2 milhões de pessoas morrem por ano em consequência de acidentes de trânsito nas rodovias, além de ser uma das principais causas de sequelas graves e incapacitação.

No Brasil foram registradas, em 2013, mais de 77 mil internações por conta de acidentes no trânsito e gastos, pelo Sistema Único de Saúde, mais de R\$ 96 milhões para tratar sequelas desse agravo (SILVA et al.,

2012). No ano de 2014, em Teixeira de Freitas, foram registrados 1.128 acidentes de trânsito, subsidiando a necessidade da realização de um estudo com intuito de mapear os acidentes de trânsito com motocicletas na cidade, identificando os locais críticos e com isso facilitar a implantação de políticas de prevenção.

Segundo Davis e Fonseca (2001) “utilizando um sistema geográfico, é possível recuperar informações não apenas com base em suas características alfanuméricas, mas também através de sua localização espacial”. Sendo assim, a elaboração de um georreferenciamento sobre os acidentes motociclísticos, para os estudos da segurança viária, é de grande importância para subsidiar e para auxiliar nas tomadas de decisões e nas progressões da segurança pública.

De acordo com Dutra (2000), a rápida urbanização faz com que 80% dos acidentes aconteçam em áreas urbanas. Teixeira de Freitas – cidade localizada no Extremo Sul da Bahia – possui, conforme o DENATRAN (BRASIL, 2013b), uma frota de cerca de 45.457 veículos, o que corresponde a 3,37 habitante/veículo. A mesma cidade, segundo o Ministério da Saúde – DATASUS (BRASIL, 2013a) apresentou no ano de 2013 taxa de mortalidade no trânsito maior que a média nacional, tendo no município taxa de 34,55 óbitos/100 mil habitantes, contra a taxa nacional de 20,12 óbitos/100mil hab.

Outrossim, importa-se caracterizar quali-quantitativamente a população vítima de acidentes motociclísticos no município de Teixeira de Freitas, identificando a parcela populacional mais suscetível à ocorrência dos acidentes. Ademais, procura-se, por meio de um georreferenciamento do local de ocorrência dos acidentes com moto, em vários níveis geográficos como, bairros, ruas e setores censitários, visando apontar o registro do local de ocorrência do acidente e, consequentemente, de identificar e mapear as áreas de risco.

Metodologia:

A presente pesquisa será de natureza exploratória retrospectiva pelo objetivo, direta

pelo tipo de abordagem, tendo como objeto o estudo de campo. Cujas metodologia escolhida será a pesquisa quali-quantitativa através de observação direta, ressaltando a interação entre seus componentes e levando ao aprofundamento das questões propostas, uma modalidade que é utilizada em estudos na área de saúde pública onde os dados são contextualizados.

Tendo como preocupação central identificar a localidade dos acidentes de trânsito em motocicletas, de modo a produzir um mapa temático assinalando os pontos de ocorrência desses agravos contribuindo com melhorias na engenharia de tráfego para a população de Teixeira de Freitas, esse tipo de pesquisa engloba as ciências sociais valendo-se quase exclusivamente do método investigação a partir do uso de técnicas observativas.

A pesquisa será desenvolvida na cidade de Teixeira de Freitas, Bahia, através de dados recolhidos no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU), equivalente aos meses de janeiro a novembro de 2016.

A coleta das amostras será realizada a partir da análise dos dados já produzidos pela equipe de atendimento do SAMU para determinação de características segundo variáveis escolhidas.

Para o estudo, serão selecionados todos os atendimentos de acidentes motociclísticos, que se constituem em acidentes de trânsito (ocorridos na via pública), no período acima referido.

As variáveis escolhidas para análise serão: idade, sexo, região anatômica do trauma; localidade e horário do acidente. As três primeiras variáveis permitirão uma caracterização das vítimas e a informação da localidade contribuirá para a produção de um mapa temático, identificando os principais pontos de risco para ocorrência de acidentes motociclísticos.

Resultados e Discussão:

No grupo analisado a relação de vítimas do sexo masculino para o feminino foi igual a 2,02, ou seja, este primeiro corresponde a mais que o dobro do número de acidentes do sexo feminino.

A predominância do sexo masculino em todas as pesquisas sobre acidentes de

motocicleta é marcante (ANDRADE, 2009; FREITAS; NÓRA, 2012), em geral tratam-se de jovens, em fase produtiva, sobretudo na faixa etária de 15 a 25 anos de idade (tabela 1). Ao começar a dirigir, os jovens passam a constituir população de alto risco, especialmente pela inexperiência na condução de veículos, pela impulsividade característica da idade, além de outros fatores, como o consumo de álcool e outras drogas, aliados à deficiente estrutura física das vias urbanas.

Idade	N	%
< 15	8	1,86
15 ── 25	162	37,76
26 ── 35	111	25,87
36 ── 45	70	16,31
46 ── 55	39	9,1
> 55	20	4,67
Sem informação	19	4,43

Tabela 1. Distribuição das vítimas de acidentes motociclísticos por idade, ocorridos na cidade de Teixeira de Freitas – BA, entre janeiro e novembro de 2016.

A identificação da região anatômica mais comumente afetada é importante, dentre outras coisas, para traçar o perfil das vítimas de acidentes motociclísticos. Além disso, é fundamental para a formulação de políticas educacionais que visem utilização de equipamentos de segurança mais adequados, para a prevenção de sequelas nestas áreas corporais, em caso de acidentes (SEERING, 2012).

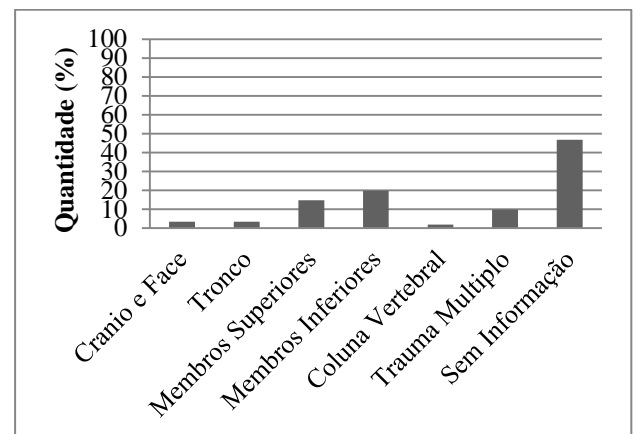


Gráfico 1. Região anatômica do trauma de pacientes vítimas de acidentes motociclísticos ocorridos na cidade de Teixeira de Freitas de janeiro a novembro de 2016.

No que tange à área corporal mais lesada por acidentes motociclísticos (gráfico 1), foi constatado que a região dos membros representa um dos seguimentos corpóreos mais atingidos, sendo os membros inferiores e quadril os mais acometidos, seguida da região dos membros superiores (SEERING, 2012; BRASIL, 2012; SILVA et al., 2012). No presente estudo, constatou-se semelhante à afirmativa, tendo os membros inferiores 19,8% dos casos seguido dos superiores com 14,69%. Tal fato ocorre possivelmente porque essas regiões, por estarem mais desprotegidas, apresentam maior exposição ao risco de trauma (OLIVEIRA; SOUZA, 2003).

Posteriores às lesões nos membros seguem as lesões de crânio e face (BRASIL, 2012; SEERING, 2012) e as lesões no tronco, obtidas neste estudo como 3,5% dos casos. Esses dados são preocupantes à medida que refletem, possivelmente, um ausente ou ineficiente uso dos equipamentos motociclísticos de segurança. Alarmando, ainda, a imprudência dos condutores e a ineficaz fiscalização das leis de trânsito.

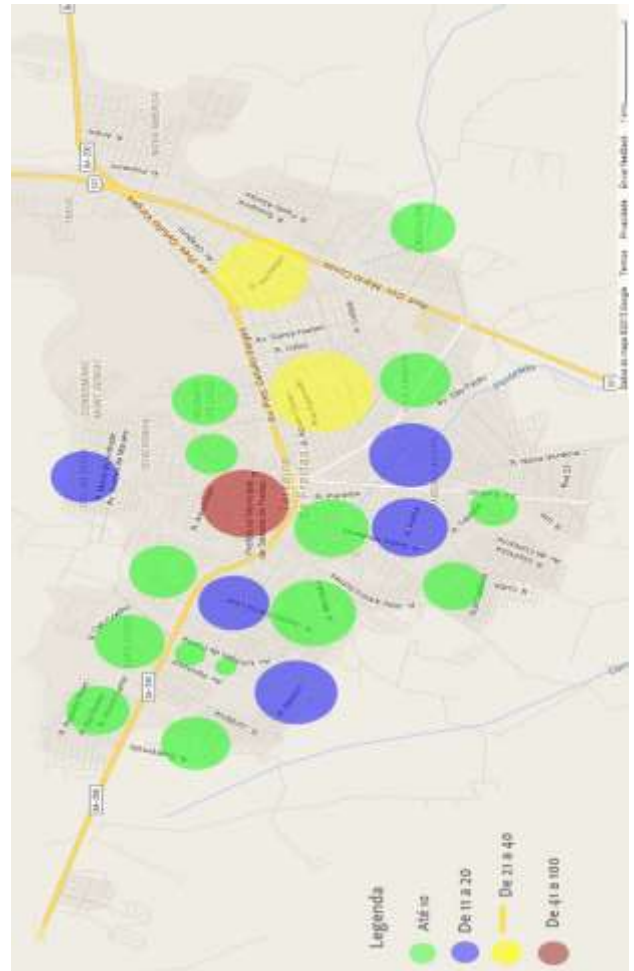
É importante ressaltar ainda, que lesões decorrentes dos eventos traumáticos resultam, com certa frequência, em deficiências e incapacidades temporárias ou permanentes, que interferem na capacidade de as vítimas sobreviventes cumprirem tarefas que delas são esperadas, assim como na qualidade de suas vidas (OLIVEIRA; SOUZA, 2003).

A localização geográfica do acidente permitiu identificar quais são os pontos de maior ocorrência no município, facilitando aplicação de políticas públicas para melhoria desse cenário, no que diz respeito à educação no trânsito e melhorias físicas. Conforme evidenciado, o maior número de vítimas foi identificado nas zonas comerciais e próximas as rodovias, como pode ser observado na tabela 2.

Zona comercial			Zona rodoviária		
Local	N	%	Local	N	%
Centro	84	19,8	BR 101	21	4,5
Bela Vista	38	9	BA 290	27	6,7
Avenida Getúlio Vargas	26	6,4	Fora do perímetro urbano	18	4,3
Total	148	35,2	Total	66	15,5

Tabela 2. Principais pontos do município de Teixeira de Freitas - BA, divididos em zona comercial e rodoviária, onde ocorreram acidentes motociclísticos entre janeiro e novembro de 2016.

Os principais pontos para ocorrência de acidentes motociclísticos localizou-se na zona comercial, apresentando 32,2% do total de acidentes. Isso pode ser explicado pela elevada movimentação nesses espaços associado à falta de organização das ruas e avenidas. Não existe no perímetro central da cidade um planejamento espacial que aporte o contingente veicular existente atualmente em Teixeira de Freitas – BA.



Mapa 1. Distribuição geográfica dos acidentes motociclísticos em Teixeira de Freitas - BA, entre janeiro e novembro de 2016, apresentando os pontos de menor para maior ocorrência dos mesmos de acordo com a legenda.

A distribuição geográfica dos acidentes nesta cidade abrangeu 24 bairros de acordo com o mapa 1, permitindo observar que as deficiências rodoviárias encontram-se por todo município, podendo ser atribuído ao fato de se tratar de um local com deficiências na fiscalização no trânsito e/ou engenharia física destes espaços. Não foram encontradas referências em estudos similares sobre o estudo da localidade geográfica dos acidentes motociclísticos, como realizado nesta pesquisa.

Constatou-se maior frequência de acidente nos turnos da noite (18 horas as 23 horas e 59 minutos) com 37,07% , e a tarde

(12 horas as 17 horas e 59 minutos) com 31,7%, resultado semelhante ao encontrado em Sousa/PB (BARBOSA et al., 2014), Teresina/PI (NETA et al., 2012), e em Santarém/PA (MACÊDO; OLIVEIRA, 2009).

A grande quantidade de acidentes no período noturno pode estar relacionada ao cansaço do fim do dia, a elevação do fluxo de veículos ocasionada pelo grande número de pessoas retornando para casa após o trabalho.

Conclusões:

Acredita-se, que as ocorrências registradas pelo SAMU, envolvendo motociclistas, apresentam-se diretamente relacionadas ao número de motocicletas circulantes, fenômeno que já acontece na maior parte das cidades do país, já que estes veículos possui uma alta aceitação devido a sua economia e agilidade.

Espera-se que esta pesquisa sirva como uma ponte, ligando as autoridades públicas e demais profissionais envolvidos com o tema apresentado, tendo como objetivo uma diminuição das perdas humanas e materiais ocorridas nos acidentes envolvendo motocicletas, e, também, para estimular o financiamento de pesquisas estratégicas sobre o assunto abordado.

Ademais, para a orientação na formulação de políticas educacionais, voltadas principalmente para a população usuária do transporte motociclístico, que visem à orientação para a utilização dos equipamentos de segurança preconizados, e efetivação das leis de trânsito pré-estabelecidas, objetivando, assim, a redução e prevenção de novos casos de acidentes e morbimortalidade.

Referências bibliográficas:

ANDRADE, L. M. et al. Acidentes de motocicleta: características das vítimas e dos acidentes em hospital de fortaleza – CE, Brasil. *Revista da Rede de Enfermagem do Nordeste*, v. 10, n. 4, p. 52-59, out./dez. 2009.

BARBOSA, M. Q. et al. Acidente Motociclístico: Caracterização das Vítimas Socorridas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). *Revista Brasileira de Ciências da Saúde*, v. 18, n. 1, p. 3-10. 2014.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. Conselho Nacional de Trânsito. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO. Brasília: DENATRAN, 2012.

BRASIL. Departamento de informática do Sistema Único de Saúde do Brasil. O mundo e as cidades através de gráficos e mapas.

ÓBITOS POR ACIDENTE DE TRÂNSITO. Brasília: DATASUS, 2013a.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito. O mundo e as cidades através de gráficos e mapas. FROTA DE VEÍCULOS POR MUNICÍPIO. Brasília: DENATRAN, 2013b.

DAVIS, C.; FONSECA, F. Introdução aos Sistemas de Informação Geográficos. In: XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Caxambu – Brasil, 2001. **Anais**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais/Instituto de GeoCiências, 2001. 16p.

DUTRA, M. E. Metodologia para Identificação e Seleção de Pontos Críticos de Acidentes de Trânsito em Áreas Urbanas. 2000. 67f. *Monografia* (Especialização em Transporte de Trânsito) – Faculdade de Engenharia e Arquitetura, Fundação Mineira de Educação e Cultura, Belo Horizonte.

FREITAS, I. A.; NÓRA, E. A. Serviço de atendimento móvel de urgência: perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito com vítimas motociclistas. *Revista Enfermagem Integrada*, v. 5, n. 2, 1008-1017, nov./dez. 2012.

MACÊDO, D. W. M.; Oliveira F. P. A. Epidemiologia de acidentes urbanos com atendimento móvel de urgência, Santarém, PA, maio a setembro de 2009. *Revista de Saúde Desenvolvimento*, v.1 n.1, p. 107-126. 2009.

NETA, D. S. R. et al. Perfil das ocorrências de politrauma em condutores motociclísticos atendidos pelo SAMU de Teresina-PI. *Revista Brasileira de Enfermagem*, v. 65, n. 6, p. 936-941. 2012.

OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. *Revista Latino-americana de Enfermagem*, v. 11, n. 6, p. 749-56. 2003.

OMS. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. Faces behind figures: voices of road traffic crash victims and their families. Genebra: OMS. 2007.

SILVA, D.W. et al. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. *Caderno de Saúde Pública*, v. 24, n. 11, p. 2643-2652. 2012.