



PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DOS MOTOCICLISTAS ACIDENTADOS NO MUNICÍPIO DE MANHUAÇU- MINAS GERAIS

Livia Mol Fraga Melo¹, Alane Torres de Araújo Lima², Anna Carla Silveira Rodrigues³, Larissa Gabrielle Rodrigues⁴, Leandra Amarante Rodrigues Ferreira⁵, Roberta Mendes von Randow⁶, Alex Nagem Machado⁷

1-Graduanda em medicina, FACIG, liivia_1@hotmail.com

2-Graduanda em medicina, FACIG, alane_torres@hotmail.com

3-Graduanda em medicina, FACIG, anna11.gbi@hotmail.com

4-Graduanda em medicina, FACIG, larissarodrigues_21@outlook.com

5-Graduanda em medicina, FACIG, rileandral@yahoo.com.br

6- Mestre em Planejamento e Gestão em Saúde pela UFMG, robertafmendes@yahoo.com.br

7- Especialista em Neurocirurgia pela Sociedade Brasileira de Neurocirurgia, alex.nagem@globo.com

Resumo- Este estudo avaliou 581 boletins de ocorrência na cidade de Manhuaçu, Minas Gerais, com o objetivo de averiguar as variáveis epidemiológicas dos condutores de motocicletas que sofreram acidentes durante os anos de 2011 a 2015. Os resultados obtidos foram 512 (88,12%) homens, 69 (11,87%) mulheres. A faixa etária predominante foi de 18 a 35 anos com 390 (67,12%) indivíduos. Foram 11 (2,06%) vítimas fatais com média de idade de 25,9 anos. O grau da lesão apresentado na maioria dos boletins foi o grau leve com 274 (47,16%). A ocupação com maior prevalência foi a de lavrador com 54 (9,29%). Conclui-se então que é imprescindível a adoção de medidas preventivas a fim de amenizar esse problema e proporcionar qualidade de vida aos motociclistas.

Palavras-chave: Motocicletas, condutores, acidentes, trauma, índices.

Área do conhecimento: Ciências da saúde, medicina, saúde coletiva, epidemiologia.

INTRODUÇÃO

Entre as ocorrências de trânsito, observa-se, nas últimas décadas, um aumento crescente no número de vítimas envolvidas em acidentes de motocicleta, veículo que vem ganhando, cada vez mais, a aceitação e a aprovação da população, por ser ágil, econômico, de custo reduzido (OLIVEIRA; SOUSA, 2012). É importante destacar que a motocicleta em nosso meio tem adquirido um uso bastante peculiar como forma de entrega rápida de objetos, documentos e alimentos (SILVA *et al.*, 2008).

Acompanhando esse crescimento, tem-se observado um aumento significativo do número de acidentes de trânsito nos últimos anos, já que, no Brasil, segundo o Ministério da Saúde (2015), o número de mortes devido à acidentes de motocicletas cresceu cerca de 280% no período de 2003 a 2013, o que inegavelmente configura um grande problema de saúde pública.

Em relação às ocorrências de trânsito, somente as ações intersetoriais que contemplem

sua prevenção em todos os seus aspectos, executadas de forma coordenada, podem reduzir as vítimas e as mortes por elas causadas (BASTOS, 2009). Portanto, o conhecimento das características das vítimas relacionadas à mortalidade facilita o entendimento da realidade desses eventos e contribui para melhorar o planejamento e tomada de decisões direcionadas a evitar as ocorrências de trânsito e as mortes delas decorrentes (OLIVEIRA; SOUSA, 2012).

Diante desta temática, fica explícita a necessidade de conhecer os dados epidemiológicos de uma região, em que o número de motocicletas e vítimas é crescente, visto que tais indivíduos, quando não vão a óbito, sofrem sequelas de caráter permanente ou temporário, comprometendo assim, sua qualidade de vida. Tendo conhecimento de que os acidentes de motocicleta possuem origens e características distintas, busca-se analisar neste estudo as variáveis epidemiológicas (sexo, idade, ocupação, grau da lesão, data e horário do acidente) dos indivíduos envolvidos nesse tipo de ocorrência na cidade de Manhuaçu, Minas Gerais, no período de

janeiro de 2011 à março de 2015, a partir de dados obtidos por meio de boletins de ocorrência, no intuito de identificar o perfil dos envolvidos possibilitando, assim, a realização de ações preventivas específicas a esse grupo.

METODOLOGIA

Trata-se de um estudo do tipo descritivo, retrospectivo. Foi realizada análise descritiva de 581 boletins de ocorrência obtidos a partir de pedido formal e posterior autorização da 72ª Companhia de Polícia Militar de Manhuaçu, Minas Gerais. As informações foram coletadas a partir da observação de todos os boletins de ocorrência, sendo levadas em conta apenas condutores de motocicletas e as seguintes variáveis: sexo, idade, ocupação, grau da lesão, dia da semana, mês e horário do acidente. Os dados foram armazenados em um banco de dados no *software Microsoft Excel* e posteriormente estudados, constatando-se o perfil mais incidente dos tipos de acidentados. Os resultados, por sua vez, foram apresentados em forma de tabelas por meio de frequência absoluta e relativa.

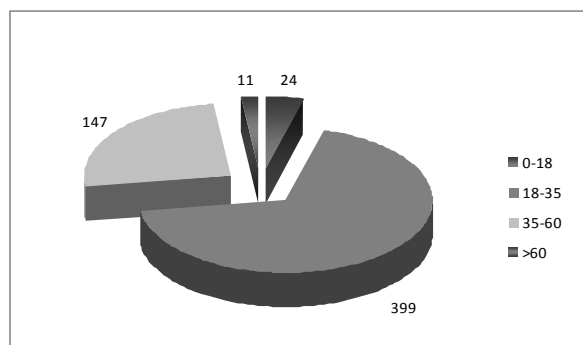
RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir da verificação dos 581 boletins de ocorrência, constatou-se que 512 (88,12%) tinham homens como condutores e 69 (11,87%) eram mulheres. De acordo com SANTOS *et al.*, (2008) a predominância do sexo masculino nos acidentes no município de Teresina, Piauí no ano de 2006 correspondeu a 85,8% o que vai ao encontro com os dados anteriormente mencionados. Além disso, de acordo com os dados do Sistema Único de Saúde(SUS), avaliou-se os custos, decorrentes de internações hospitalares por acidentes de trânsito, em que houve elevada taxa de homens internados, correspondendo, a 78,3%, enquanto as mulheres relacionam-se a 21,7%. Assim como um estudo realizado no estado do Paraná por Golias (2013) de julho de 2010 a junho de 2011, houve uma predominância de vítimas acidentadas com motocicletas do sexo masculino, semelhantes aos dados obtidos no presente estudo. Atribui-se esse elevado índice ao menosprezo de riscos durante a condução do veículo, que evidencia a personalidade masculina de se autoafirmar, querendo os homens provar que dirigem melhor que as mulheres. Além disso, mulheres são mais atenciosas e se arriscam menos, evitando ações imprudentes, como conduzir em alta velocidade, ultrapassagens perigosas e a realização de manobras bruscas e arriscadas.

Ademais, a faixa etária predominante (Gráfico 1) foi de 18 a 35 anos de idade,

totalizando 390 boletins (67,12%), enquanto as outras faixas etárias de 0 a 18, 35 a 60 e maiores de 60 anos, corresponderam, respectivamente, a 24 (4,13%), 147 (25,3%) e 11 (1,89%). Tais dados estão de acordo com os encontrados por Tavares *et al.*(2014), em seu estudo sobre acidentes motociclísticos no Espírito Santo, no qual o grupo predominante foi o de adultos jovens (67,5%), ainda segundo o autor, dados semelhantes foram encontrados em São Paulo, Pernambuco, Fortaleza, Teresina e Sergipe. A maior mortalidade no trânsito do condutor é um fenômeno extremamente complexo, que pode ser explicado, em parte, pelas características próprias desta faixa etária, como por exemplo, a imaturidade, o sentimento de onipotência, a tendência de superestimar suas capacidades, a pouca experiência, habilidade para dirigir e comportamentos de risco (SAUER; WAGNER, 2003).

Gráfico 1: Relação entre faixa etária e número de vítimas.

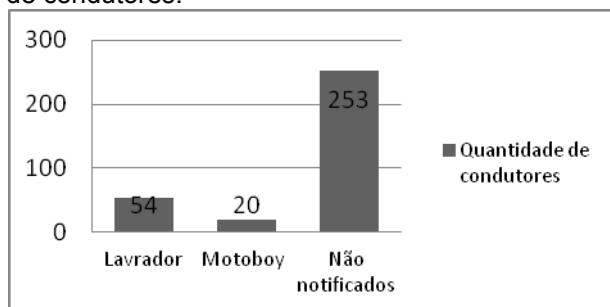


Fonte: Dados desta pesquisa

Dentre os condutores de motocicleta notou-se que algumas profissões foram mais recorrentes, destacando-se a de lavrador (9,29%) e a de motoboy (3,44%).(Gráfico 2). Com relação às ocupações, imaginou-se a prevalência de motoboys nos resultados, por ser uma categoria muito exposta aos riscos de acidente no trânsito, entretanto a análise dos dados não confirmou essa suposição tendo sua maior incidência em lavradores. Essa maior incidência em trabalhadores rurais pode ser explicada, de acordo com Tavares *et al.*, 2014 devido à crescente dificuldade de mobilidade da zona urbana e rural aliada à baixa cobertura e qualidade do transporte de massa no país, associada ainda às vantagens dos baixos custos de aquisição e manutenção de uma motocicleta e à agilidade que ela proporciona quando comparada a um carro. Ressalta-se ainda um grande índice de boletins com o campo ocupação não preenchido (43,54%), o que impede

uma análise mais precisa e ampla em relação ao âmbito profissional.

Gráfico 2: Relação entre ocupação e quantidade de condutores.

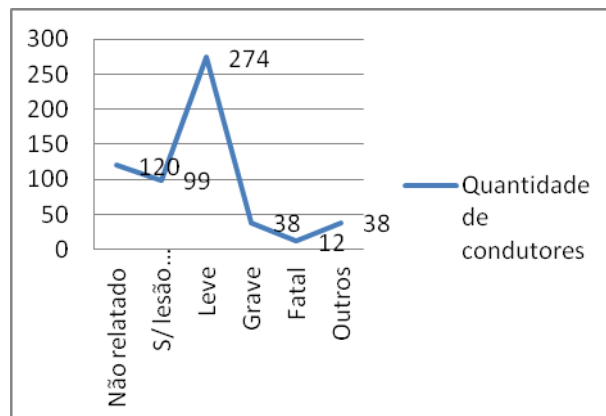


Fonte: Dados desta pesquisa

O grau de lesão observado nos condutores com maior frequência foi o grau leve (47,16%), sendo os outros tipos sem lesão aparente (17,03%), grave (6,54%), outros (6,54%), fatais (2,065%), não relatados (20,65%).(Gráfico 3). Vale ressaltar, que essa análise foi feita mediante dados pré-hospitalares e que não apresenta informações concisas sobre o assunto, uma vez que, para uma interpretação mais consistente seria importante a avaliação dos prontuários médicos, que não foram objeto do nosso estudo.

Destaca-se a média de idade dos condutores que vieram a óbito, 25,9 anos e a mediana de 25 anos, sendo o mais novo com 17 e o mais velho com 39 anos. Considerando o fator idade como agravante para acidentes de motos, similar ao nosso estudo, Bastos *et al.* (data publicação) concluíram que o índice de vítimas predominou em jovens com idade produtiva, (mediana 25 anos de idade).

Gráfico 3: Relação entre grau de lesão e número de condutores

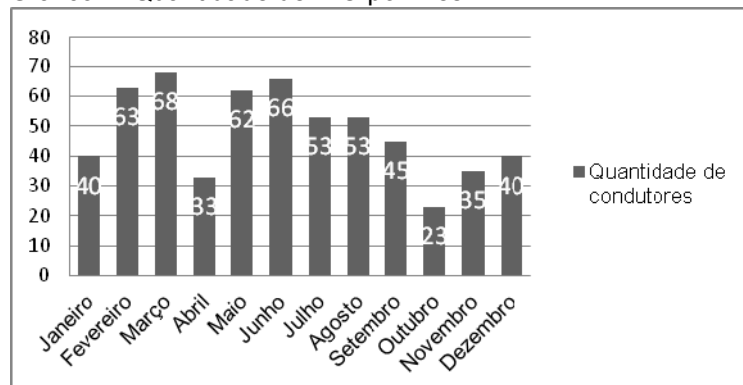


Fonte: Dados desta pesquisa

Outros índices analisados foram os dias da semana e o mês em que ocorreram os acidentes motociclistas. Como se esperava, a sexta-feira foi o dia com maior número de acidentes relatados, 100 boletins (17,21%). Essa maior ocorrência nos finais de semana pode estar relacionada a certos comportamentos de risco no trânsito que ocorrem mais nestes dias, como dirigir após a ingestão de bebida alcoólica, adoção de velocidades acima do limite para a via, dirigir no acostamento, participação em rachas, ultrapassagem proibida e avanços de sinais fechados (MINAYO, 1994; LADEIRA, 1995; ANDRADE, 2001)

Com relação aos meses, não se constatou uma uniformidade no número de casos (Gráfico 4), variando desde outubro com apenas 23 casos (3,9%) e março com 68 casos (11,7%).

Gráfico 4: Quantidade de B.O por mês



Fonte: Dados desta pesquisa

CONCLUSÃO

As consequências drásticas decorrentes dos acidentes de trânsito são consideradas como um problema social e também como uma epidemia silenciosa ou uma doença devastadora da

sociedade moderna (MORRIS, 1991; WALLER, 1994) que não pode ser considerado apenas como produto do acaso, mas um resultado da ação do homem, e que, portanto, é controlável e evitável (SALLUM; KOIZUMI, 1999). A compreensão dos fatores correlacionados aos acidentes motociclísticos evidencia a necessidade de serem ofertados recursos para sua prevenção, veiculando medidas a fim de intervir conforme os fatores de risco singulares da população alvo. Após a descoberta da faixa etária de maior incidência, os dias, meses e profissões recorrentes, torna-se possível um maior número de medidas direcionadas a esse grupo. Dessa maneira será possível à redução no número de acidentes e suas consequências, assim como o déficit no orçamento da saúde pública relacionado aos gastos esporádicos e permanentes com traumas, e o prejuízo na mão de obra trabalhista local.

REFERÊNCIAS

- BASTOS, M.J.R.P. *et al.* Análise ecológica dos acidentes e da violência letal em Vitória, ES. **Rev Saúde Pública**. v. 43, n.1), p.123-132, Fev. 2009. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003489102009000100016&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 03 set. 2015.
- BRASIL. Ministério da Saúde (MS): 2015 Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/saude/2015/05/saude-discute-acoes-para-diminuir-acidentes-de-moto-no-pais>. Acesso em: 08 set. 2015.
- GOLIAS, A.R.C; CAETANO, R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro , v. 18, n. 5, p. 1235-1246, Mai 2013 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141381232013000500008&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 03 Set 2015.
- MINAYO, M.C.S. Violência social sob a perspectiva da saúde pública. **Cad. Saúde Pública** 1994. V.10, n.1. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/%0D/csp/v10s1/v10sup1a02.pdf>. Acesso em: 08 Set. 2015.
- MORRIS, J. A. *et al.* Trauma patients return to productivity. **J. Trauma**, v. 31, n. 6, p. 827-34, 1991. Disponível em:
- <http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v33n2/v33n2a07>. Acesso em : 08 Set. 2015.
- LIVEIRA, 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. 1379-1386, Dez. 2012 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0080-62342012000600014&lng=en&nrm=iso. Acesso: em 27 Ago. 2015.
- SALLUM, A.M.C.; POIZUMI, M.S. Natureza e gravidade das lesões em vítimas de acidente de trânsito de veículo a motor. **Rev.Esc.Enf.USP.**, v.33, n.2, p. 157-64, jun. 1999. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v33n2/v33n2a07>. Acesso em: 03 de Set. 2015.
- SANTOS, A.M.R. *et al.* Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro , v. 24, n. 8, p. 1927-1938, Ag. 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102311X2008000800021&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 03 Set. 2015.
- SAUER Mtn, WAGNER Mb. Acidentes de transito fatais e sua associação com a taxa de mortalidade infantil e adolescência. **Cad Saúde Pública** 2003; 19: 1519-26. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000121&pid=S0102-311X200800080002100011&lng=en. Acesso em 08 Set. 2015
- SILVA DW, *et al.* Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cad Saúde Pública**. 2008;24(11):2643-52. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000107&pid=S0080-6234201200060001400004&lng=en. Acesso em: 08 Set 2015
- TAVARES, F.L; COELHO, M.J; LEITE, F.M.C. Homens e acidentes motociclísticos: caracterização dos acidentes a partir do atendimento pré-hospitalar. **Esc. Anna Nery**, Rio de Janeiro , v. 18, n. 4, p. 656-661, Dez. 2014. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-814520140004000656&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 03 Set. 2015.

WALLER, J. A. Reflections on a half century of injury control. Am. **J. Public. Health**, v. 84, n. 4, p. 664-70, 1994. Disponível em : <http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v33n2/v33n2a07>. Acesso em : 08 Set. 2015.