

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES  
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS DA VIDA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM MEDICINA

JASON ELIEL ALVES DA SILVA  
JOSINALDO PEREIRA LEITE JUNIOR  
LÁZARO MACÊDO CARVALHO

**PERFIL DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES  
MOTOCICLÍSTICOS OCORRIDOS NO BRASIL  
NO PERÍODO DE 2005 a 2015**

CAJAZEIRAS-PB  
2016

JASON ELIEL ALVES DA SILVA  
JOSINALDO PEREIRA LEITE JUNIOR  
LÁZARO MACÊDO CARVALHO

**PERFIL DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES  
MOTOCICLÍSTICOS OCORRIDOS NO BRASIL  
NO PERÍODO DE 2005 a 2015**

Trabalho de conclusão de curso apresentado à Banca Examinadora e à coordenação do curso de Medicina da UFCG, como um dos pré-requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Medicina

**Orientador: Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho**

CAJAZEIRAS-PB  
2016

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação - (CIP)  
Denize Santos Saraiva - Bibliotecária CRB/15-1096  
Cajazeiras - Paraíba

S586p Silva, Jason Eliel Alves da.  
Perfil das vítimas de acidentes motociclísticos ocorridos no Brasil no período de 2005 a 2015 / Jason Eliel Alves da Silva, Josinaldo Pereira Leite Junior, Lázaro Macêdo Carvalho. - Cajazeiras: UFCG, 2016.

35f.

Bibliografia.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho.

Monografia (Bacharelado em Medicina) – UFCG/CFP, 2016.

1. Acidentes de trânsito. 2. Motocicletas. 3. Acidentes - perfil. I. Leite Junior, Josinaldo Pereira. II. Carvalho, Lázaro Macêdo. III. Fernandes Filho, Antônio. IV. Título.

UFCG/CFP/BS

CDU - 614.86

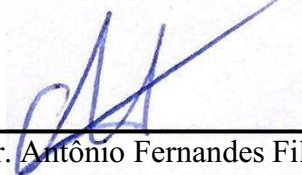
**JASON ELIEL ALVES DA SILVA  
JOSINALDO PEREIRA LEITE JUNIOR  
LÁZARO MACÊDO CARVALHO**

**PERFIL DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES  
MOTOCICLÍSTICOS OCORRIDOS NO BRASIL  
NO PERÍODO DE 2005 a 2015**

**APRESENTADA EM: 28 / 07 / 2016**

**NOTA: 9,4 (APROVADO)**

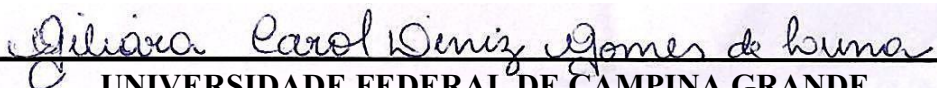
**BANCA EXAMINADORA**



---

Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho

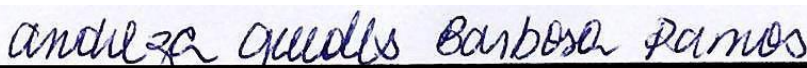
**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE**



---

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE**

Profa. Dra. Giliara Carol Diniz Gomes de Luna



---

Profa. M<sup>a</sup>. Andreza Guedes Barbosa Ramos

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE**

*Dedicamos esse trabalho aos nossos pais, presentes em todos os dias de nossas vidas. Sem vocês não seria possível chegarmos até aqui. Vocês são nossos exemplos, consolo e refúgio.*

## AGRADECIMENTOS

Agradecemos primeiramente a Deus pelo amparo e suporte nesta luta, por nos dar a virtude da persistência para alcançar este objetivo.

Aos nossos pais, pelo amor, zelo e dedicação. Por sempre nos apoiar em nossas decisões, nos amparar nos momentos de dificuldades, nos acompanharem desde os primeiros passos até o presente momento e por torcerem pelo nosso sucesso e felicidade.

Aos nossos grandes amigos, que encontramos nesse caminho e foram verdadeiras fontes de ânimo e incentivo.

Ao nosso orientador, Prof. Dr. Antônio Fernandes Filho, pela disponibilidade, paciência, comprometimento e dedicação na condução desse trabalho.

Ao corpo docente e servidores da Universidade Federal de Campina Grande *campus* Cajazeiras, pela colaboração em nossa formação e por transmitirem suas experiências e sabedoria.

Aos pacientes por contribuírem para o melhor entendimento da relação entre corpo, mente paciente e médico.

A todos aqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram na construção deste estudo.

## RESUMO

A Organização Mundial da Saúde (OMS) refere que os acidentes de trânsito matam, a cada ano, mais de 1 milhão de pessoas em todo o mundo, deixando cerca de 20 a 50 milhões de feridos, e que em 2020 o número de óbitos atingirá mais de 2 milhões de mortes em todo o mundo tornando-se, assim, a sexta maior causa de mortes. Os principais veículos envolvidos nos acidentes de trânsito são os automóveis e as motocicletas, merecendo destaque atualmente a alta relação de acidentes que envolvem este último tipo de veículo. O intuito do presente trabalho foi descrever por meio de uma revisão sistemática da literatura o perfil das vítimas de acidentes motociclísticos no Brasil, nos últimos 10 anos. Os trabalhos foram buscados no portal de dados “PERIÓDICOS CAPES”, com base nos 3 descritores (DeCS): Epidemiologia, Acidentes de Trânsito, Motocicletas, contabilizando 47 artigos, que após análise compuseram uma amostra de 12 artigos. Os trabalhos selecionados foram realizados em período mínimo de busca de 5 meses há um máximo de 4 anos, totalizando 40.563 pacientes considerados nos 12 trabalhos. Foram identificados como principais envolvidos nos acidentes motociclísticos; homens em idade produtiva e com ensino fundamental completo. Conhecer o perfil do acidentado pode permitir a criação de estratégias preventivas e assistenciais, proporcionando mais alternativas para um melhor atendimento das vítimas, assim como a implantação de medidas a fim de minimizar as consequências negativas de tais eventos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Epidemiologia. Acidentes de Trânsito. Motocicletas

## **ABSTRACT**

The World Health Organization (WHO) states that traffic accidents kill, each year, more than 1 million people around the world, leaving about 20 to 50 million injured, and in 2020 the number of deaths reach more than 2 million deaths worldwide becoming thus the sixth leading cause of death. The main vehicles involved in traffic accidents are cars and motorcycles, meriting emphasis currently high ratio of accidents involving the latter type of vehicle. The present study objective was to describe through a systematic review of the literature the profile of victims of motorcycle accidents in Brazil, in the last 10 years. The papers were searched in the scientific periodic database "PERIODICO CAPES", based on three descriptors (DeCS): Epidemiology, Traffic Accidents, Motorcycle, accounting for 47 articles, which after the analyze of a sample composed of 12 articles. The selected work was performed at least search 5 months there is a maximum of four years, totaling 40,563 patients considered in 12 articles. We identified as the main involved in motorcycle accidents; men of working age and completed primary education know the rugged profile can allow the creation of preventive and care strategies, providing more alternatives for better care of the victims, as well as the implantation of measures minimize the negative consequences of such events.

**KEYWORDS:** Epidemiology. Traffic Accidents. Motorcycle



## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

Quadro 1 – Critérios Utilizados para Seleção Amostral.....	18
--	----

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Distribuição dos dados analisados em face sua prevalência em relação ao ano e intervalo de tempo estudado, amostra (n), faixa etária/idade, sexo e grau de escolaridades dos acidentados.....	21
Tabela 2 – Distribuição dos dados analisados em face sua prevalência em relação ao ano e estado de origem da pesquisa, amostra (n), faixa etária/idade, sexo e grau de escolaridades dos acidentados.....	23
Tabela 3 – Distribuição dos dados analisados em face sua prevalência em relação ao uso de proteção/capacete e a ingestão de álcool dos acidentados.....	24

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 OBJETIVOS .....</b>	<b>12</b>
2.1 OBJETIVO GERAL.....	12
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	12
<b>3 REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>13</b>
3.1 ACIDENTES DE TRÂNSITO.....	13
3.2 ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS.....	14
3.2.1 AUMENTO DA FROTA DE MOTOCICLETAS .....	14
3.2.2 CONSEQUENCIAS DOS ACIDENTES POR MOTOCICLETAS .....	15
<b>4 METODOLOGIA.....</b>	<b>17</b>
<b>5 RESULTADOS .....</b>	<b>20</b>
<b>6 DISCUSSÃO .....</b>	<b>25</b>
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>29</b>
<b>8 REFERÊNCIAS .....</b>	<b>30</b>
<b>APÊNDICES</b>	

## 1 INTRODUÇÃO

Os acidentes envolvendo transportes terrestres, que são comumente chamados de acidentes de trânsito, fazem em diversos locais do mundo muitas vítimas, constituindo uma das principais causas de mortes não naturais, apresentando-se como um importante problema para a saúde pública atualmente. Conforme a Classificação Internacional de Doenças (CID), na sua décima revisão, um acidente é considerado de trânsito quando envolve um veículo que está transitando em via pública. Esses acidentes caracterizam-se como “epidemias” para a sociedade, sendo uma epidemia silenciosa que leva diversas vidas diariamente e produz sequelas físicas, sociais, psicológicas e econômicas, além de gerar graves impactos e custos para a atenção em saúde (SILVA et al, 2011; GOLIAS, CAETANO, 2013; ROCHA; SCHOR, 2013).

De acordo com números da Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes de trânsito matam, a cada ano, mais de 1 milhão de pessoas em todo o mundo e deixam de 20 a 50 milhões de feridos, principalmente em países de média e baixa renda (MORAIS NETO et al, 2012; ROCHA; SCHOR, 2013). A OMS projeta que em 2020 o número de óbitos atinja mais de 2 milhões de mortes no mundo e seja a sexta maior causa de morte, sendo alavancada principalmente pelos países em desenvolvimento, onde a urbanização rápida e sem planejamento agrava ainda mais a situação dos acidentes, devido à falta de infraestrutura de trânsito adequada nas cidades (MORAIS NETO et al, 2012; ZABEU et al, 2013).

Os principais veículos envolvidos nos acidentes de trânsito são os automóveis e as motocicletas, sendo esse último responsável por maior parte dessas ocorrências (ROCHA; SCHOR, 2013). Tal aumento no número de acidentes de trânsito com motociclistas se dá pelo crescente uso desse meio de transporte, independente da região geográfica ou do município.

A morbidade e a mortalidade das vítimas envolvidas em acidentes com motocicleta são altas, em comparação a outros veículos (ROCHA; SCHOR, 2013). Ao comparar a segurança do automóvel com a da motocicleta, nota-se que devido a sua estrutura física, com ausência da lataria como a que está presente no automóvel, e a falta de dispositivos de proteção, estando presente apenas o capacete que protege somente a região da cabeça, a motocicleta oferece menor segurança ao seu condutor, deixando-o mais vulnerável e com maior risco de exposição direta ao impacto que ocorre durante o acidente de trânsito, deixando portanto o condutor sujeito a múltiplos traumas com maior gravidade (VIEIRA et al, 2011; GOLIAS, CAETANO, 2013; ROCHA; SCHOR, 2013).

A morbidade apresentada por essas vítimas é um fato importante que pode ser observado nos hospitais, evidenciada pelo aumento no número de atendimentos a motociclistas com lesões em pele e fraturas ósseas, tendo os membros inferiores, seguido pelos membros superiores como a região do corpo mais atingida por lesões durante os acidentes (ROCHA; SCHOR, 2013). Segundo estudos da OMS os motociclistas têm um risco 34% maior de morte em acidentes de trânsito do que motoristas de outros veículos e têm chance oito vezes maior de se machucar nessas situações (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2002).

Dessa forma, podemos compreender que o acidente motociclístico é algo prevalente no cotidiano das pessoas e de fato, conhecer melhor essa realidade e o perfil do acidentado pode permitir desenvolver subsídios, como implementação de protocolos de trauma adequados a vítima esperada e ao tipo de lesão esperada, permitir a criação de campanhas de prevenção direcionadas aos públicos mais prevalentes e possibilitar um maior alerta das equipes de trauma durante horários e dias de pico, dessa forma favorecendo a tomada de decisões e programação de ações a fim de prevenir e minimizar os danos causados.

## **2 OBJETIVOS**

### **2.1 GERAL**

- ✓ Descrever o perfil das vítimas de acidentes motociclísticos ocorridos no Brasil no período de 2005 a 2015.

### **2.2 ESPECÍFICOS**

- ✓ Verificar os aspectos epidemiológicos em relação à faixa etária e gênero.
- ✓ Determinar o perfil clínico como a região anatômica e tipo de traumas, relação com suspeita de ingestão alcoólica, uso do capacete e evolução clínica.

### 3 REFERENCIAL TEÓRICO

#### 3.1 Acidentes de Transito

Entende-se por acidente aquilo que é casual, fortuito, imprevisto, não planejado, um evento não intencional que produz danos e/ou ferimentos (WAISELFISZ, 2013).

Os acidentes envolvendo transportes terrestres, que são comumente chamados de acidentes de trânsito e fazem em diversos locais do mundo muitas vítimas, sendo uma das principais causas de mortes não naturais, apresentando-se como um importante problema para a saúde pública atualmente. Conforme a Classificação Internacional de Doenças (CID), na sua décima revisão, um acidente é considerado de trânsito quando envolve um veículo que está transitando em via pública. Esses acidentes caracterizam-se como “epidemias” para a sociedade, sendo uma epidemia silenciosa que leva diversas vidas diariamente e produz sequelas físicas, sócias, psicológicas e econômicas, além de gerar graves impactos e custos para a atenção em saúde (SILVA et al, 2011; GOLIAS, CAETANO, 2013; ROCHA, SCHOR, 2013).

De acordo com números da Organização Mundial da Saúde, os acidentes de trânsito matam, a cada ano, mais de 1 milhão de pessoas em todo o mundo e deixam de 20 a 50 milhões de feridos, principalmente em países de média e baixa renda (MORAIS NETO et al, 2012). As informações obtidas através do DATASUS de 2002 já mostravam dados sobre a mortalidade, destacando que dos 982.807 óbitos registrados no sistema, 126.550 (12,87%) foram devido às causas externas; deste total, 33.288 corresponderam a acidentes de transporte (3,38% do total de óbitos e 26,30% das causas externas) (BRASIL, 2016). Segundo dados comparativos realizados pela Confederação Nacional dos Municípios (CNM), no ano de 2008 o Brasil teve um registro de 57.116 mortes por acidentes de trânsito. Já nos Estados Unidos registraram-se 37.261 mortes e, na União Europeia, 38.876 mortes por acidentes de trânsito. Os dados revelam ainda que o trânsito brasileiro mata 2,5 vezes mais do que nos Estados Unidos, e 3,7 vezes mais do que na União Europeia (BRASIL, 2009). Segundo os dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), em 2011, ocorreram 72,4 mil interações de vítimas de acidentes de trânsito. Desse total, 35,7 mil vítimas estavam envolvidas em acidentes de moto, o que representa quase 50% do total.

## **3.2 Acidentes Motociclisticos**

### **3.2.1 Aumento da frota de motocicletas**

Segundo Minayo, (2012) a cada dia aumenta o número de motocicletas nas ruas das cidades brasileiras, sem o cuidado devido para a mobilidade nas vias públicas, bem como para a especificidade de sua presença, sendo esta situação ainda negligenciada pelas autoridades públicas. O crescimento desordenado nos números de motocicletas e poucas condições para o seu uso corroboram para o aumento nos números de acidentes envolvendo esses veículos.

A motocicleta está cada vez mais popular no trânsito devido a alguns atrativos como a facilidade de acesso aos consórcios, é um veículo que apresenta um baixo custo de manutenção se comparado a um automóvel e também pela agilidade que a mesma confere ao condutor enquanto se está no trânsito (VIEIRA et al, 2011; COSTA et al, 2012; OLIVEIRA, SOUSA, 2012). Associado a isto a indústria e as concessionárias, como estratégia de mercado, passaram a ofertar motocicletas cujos valores pagos mensalmente em financiamentos e em consórcios equiparam-se aos gastos mensais com transporte coletivo nos grandes centros urbanos. Assim, as classes sociais C e D passaram a ver na motocicleta um instrumento de liberdade individual de custo acessível e uma alternativa para o desconforto, a insegurança e a ineficácia que historicamente caracterizam o transporte coletivo nas cidades brasileiras (OLIVEIRA et al., 2003).

De acordo com Liberatti (2000) na atualidade, é evidente o aumento de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, principalmente devido a maior exposição do usuário nas vias públicas. Esse aumento no número de acidentes de trânsito com motociclistas se dá pelo aumento no uso desse meio de transporte independente da região geográfica ou do município, em décadas passadas a motocicleta era vista como um instrumento de lazer, mas na atualidade devido a correria que a vida moderna impõe a todos os cidadãos, esse veículo passou a ser usado como instrumento de trabalho para o transporte de mercadorias e de pessoas, e também como uma forma de fugir dos engarrafamentos das grandes cidades, pois proporciona um deslocamento com maior facilidade nos congestionamentos das grandes cidades (GOLIAS, CAETANO, 2013).

Confirmando o aumento da popularidade das motocicletas, Rocha, Schor, 2013 em seu estudo, analisaram a frota de veículos presente no município de Rio Branco e perceberam que no espaço temporal de janeiro de 2005 a dezembro de 2008, o número de motocicletas



aumentou aproximadamente 6% enquanto de automóveis caiu aproximadamente 3%, em relação à frota total do município.

### **3.2.2 Consequências dos acidentes por motocicletas**

A vulnerabilidade do usuário da motocicleta é evidente. Na colisão, que é um dos tipos de acidentes de motocicleta mais usual, o motociclista absorve em sua superfície corpórea toda a energia gerada no impacto, seja de encontro com a via pública, seja com os objetos da mesma ou outros veículos a motor. Como consequência, há ocorrência de vítimas politraumatizadas, sendo as lesões mais graves localizadas na cabeça e as extremidades as regiões mais frequentemente acometidas (KOIZUMI MS, 1992).

Nos acidentes de motocicleta, as consequências para as vítimas podem ser diversas como a morte, sequelas, lesões, necessidade de assistência hospitalar especializada, extensos períodos de recuperação e impacto emocional e financeiro. Os prejuízos sociais desses acontecimentos estão relacionados com a perda de anos potenciais de vida, em função da morte ou da invalidez, de adolescentes e de adultos jovens; a incapacidades e limitações no desenvolvimento de funções laborais o que leva a uma menor produtividade, e o aumento dos gastos públicos com saúde, devido à realização do tratamento e da reabilitação do acidentado (OLIVEIRA; SOUSA, 2012).

Outro estudo ressalta que a invasão das motocicletas vem corroendo importantes ganhos de redução de violência no trânsito obtidos pelo Código de Trânsito e relata que mais de 70% dos acidentes com motocicletas geram vítimas que necessitam de atendimento médico-hospitalar e serviços de resgate (OLIVEIRA; SOUSA 2003).

Além das situações na qual o condutor da motocicleta vai a óbito, há situações nas quais ocorrem diversas lesões decorrentes do impacto causado pelo acidente, que podem ser lesões musculoesqueléticas, lesões que envolvem o sistema nervoso central como lesões medulares e cerebrais, traumatismos crânio-encefálico e outras diversas lesões em diferentes regiões do corpo (MASCARENHAS; AZEVEDO; NOVAES, 2010; VIEIRA et al, 2011).

A mortalidade e a morbidade em vítimas envolvidas em acidentes com motocicleta são altas. A morbidade apresentada por essas vítimas é um fato importante que pode ser observado nos hospitais o que se dá pelo aumento no número de atendimentos a motociclistas com lesões em pele e fraturas ósseas, tendo os membros inferiores, seguido pelos membros superiores como a região do corpo mais atingida por lesões durante os acidentes (ROCHA, SCHOR, 2013). Em um estudo realizado por COSTA, et al, 2012 na cidade do Recife, foi

observado que as extremidades do corpo composta pelos membros inferiores e superiores, foram a região mais afetada, acometendo 341 condutores dos 703 que participaram do estudo. Outro estudo que mostra a prevalência de lesões do esqueleto apendicular de motociclistas envolvidos em acidentes de trânsito foi realizado por Mascarenhas; Azevedo e Novaes, (2010), no qual se observou que a lesão musculoesquelética mais prevalente foi a fratura de membros inferiores correspondendo a 33,33% das lesões observadas.

Em estudos como o de Oliveira; Sousa, (2012), foram observados 29 casos de óbito na população estudada, nos estudos de Vieira, et al. (2011) e de Zabeu, et al., (2013), foi observado o óbito em 2,4% e 2,6% da população respectivamente. As taxas de ocorrência de óbitos em acidentes envolvendo motociclistas são mutáveis e dependem de diferentes variáveis do estudo, como o local onde foi realizado, do tipo de estudo e da fonte da qual estão sendo coletados os dados, podendo ou não conter informações relacionadas à ocorrência de óbitos na população estudada.

Nesse ensejo, mediante o aumento do uso das motocicletas pela população, seja para o lazer ou para desenvolver atividades laborais, torna-se de grande relevância o desenvolvimento do presente estudo, que tem o intuito de conhecer e descrever o perfil das vítimas de acidentes motociclísticos no Brasil.

## 4 METODOLOGIA

Com base no conhecimento adquirido, a metodologia conforme citado por Minayo (1999) destina-se a relacionar as bases teóricas que foram utilizadas na análise e avaliação dos dados observados, com o conjunto de técnicas, métodos e procedimentos de estudos adotados pelo pesquisador. Sendo a função da metodologia de viabilizar a obtenção de dados que foram estudados, servindo para o enriquecimento dos conhecimentos científicos. Para tanto, o modelo metodológico adotado deve ser capaz de abranger os fenômenos observados no mundo empírico e, assim, descrever e explicar esses fenômenos.

Desta forma a presente pesquisa possuiu um processo de construção tendo como objetivo principal gerar conhecimentos corroborando ou não com outros saberes. Vista como atividade regular, esta pode ser definida de outra forma, sendo um conjunto de ações orientadas e planejadas em busca do conhecimento (SOUZA, 2007). Caracterizando-se como uma revisão sistemática de literatura apresentando caráter exploratório, descritivo, documental e com abordagem quantitativa, em que será identificado o perfil epidemiológico e clínico das vítimas de acidentes motociclísticos no Brasil em um período de 10 anos, de 2005 a 2015.

Tal pesquisa é considerada descritiva, pois segundo Andrade (2009), numa pesquisa descritiva os fatos são observados, registrados, analisados, classificados e interpretados, não havendo interferência do pesquisador, sendo os fenômenos estudados sem a manipulação do mesmo. Uma das características desse tipo de pesquisa é que a técnica de coleta de dados é padronizada. Ainda nessa perspectiva Lakatos e Marconi (2008), acrescenta que a pesquisa é chamada de documental porque procura os documentos de fonte primária, provenientes de órgãos públicos ou particulares que realizaram as ações, e é importante porque analisa e interpreta fatos já existentes tentando solucionar um problema presente. A natureza quantitativa dos dados deve-se também segundo Marconi e Lakatos (2008), ao fato que na análise do conteúdo a ênfase recair na quantificação de seus ingredientes, ou seja, na frequência de aparição no texto de certas palavras, expressões, frases, temas etc., e não nos aspectos semânticos do texto.

Dessa forma o presente estudo foi desenvolvido através da observação de todos os artigos publicados no Brasil no período de 2005 a 2015 disponíveis no portal de dados “PERIÓDICOS CAPES”. A escolha dos trabalhos através do periódico capes deu-se devido a disponibilidade e acesso público gratuito aos leitores e que fossem publicações com relação

ao tema supracitado. Para busca direcionada, elegeu-se 3 descritores (DeCS) para ordenar a escolha dos artigos os quais façam-se saber: **Epidemiologia, Acidentes de Trânsito, Motocicletas**. Após a busca inicial com um total de 47 artigos, todos foram revisados por 3 (três) pesquisadores para tal fim, revisando trabalho à trabalho, lendo-os e selecionando aqueles que tinham como objeto ou área de estudo principal ou relacionada à “*Acidentes Motociclisticos no Brasil*”, considerando para seleção final o respeito aos critérios de inclusão e exclusão para a pesquisa (Quadro 1). Após a aplicação de tais critérios e da exclusão de artigos duplicados, à seleção final compôs uma amostra de 12 artigos.

**Quadro 1** – Descrição dos critérios de inclusão e exclusão utilizados para seleção amostral dos artigos. Cajazeiras, PB (Junho/2016).

<b>CRITÉRIOS UTILIZADOS PARA SELEÇÃO AMOSTRAL</b>	
<b>Crítérios de Inclusão</b>	<b>Crítérios de Exclusão</b>
Tema principal ou relacionado à Acidentes Motociclisticos.	Não ter relação com o tema.
Ano de publicação de 2005-2015	Anterior à 2005 ou após 2015
Artigos completos disponíveis.	Artigos incompletos.
Relato de caso ou série de casos e pesquisa epidemiológica.	Artigos em forma de relatos curtos, estudo pilotos, revisões literárias ou sistemáticas.
Trabalhos em língua portuguesa.	#

Após a seleção dos artigos, os mesmos pesquisadores leram cada um dos artigos e realizaram a análise bibliométrica, que segundo Guedes e Borschiver (2005), quantifica, descrevem e prediz o processo de comunicação escrita.

Dentro dessa análise foi elaborada uma ficha específica (Apêndice 1) para cada artigo contendo as seguintes variáveis: quanto ao manuscrito (ano da publicação, localidade de realização do estudo) e quanto a amostra (faixa etária, sexo, local e tipo de traumas, relação com suspeita de ingestão alcoólica, uso do capacete, evolução clínica, período do ocorrido acidente, tempo de permanência em internações).

Após a coleta, os resultados obtidos foram organizados em um banco de dados informatizado com o auxílio do pacote estatístico *Statistical Package for the Social Sciences*(SPSS) (v.20). Sendo realizada análise da distribuição dos dados de forma descritiva expondo os resultados em porcentagens, frequências simples e relativa, com intuito de analisar possíveis associações ilustrando e discutindo essas informações obtidas.

O presente trabalho foi desenvolvido com dados secundários e dados que não podem de forma alguma prejudicar, produzir malefícios ou desconforto aos indivíduos, portanto

respeita os princípios éticos da Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde (CNS) que regulamenta as pesquisas envolvendo seres humanos, uma vez que o objeto principal do estudo é a literatura, mesmo que esta retrate dados provindos inicialmente de indivíduos pesquisados.

## 5 RESULTADOS

A amostra final compôs 12 artigos que em essência retratam o perfil epidemiológico dos acidentes motociclísticos no Brasil. Dos 12 (100%) artigos apenas 2 (16,6%) não fizeram referência ao intervalo de tempo utilizado para busca ou aquisição da amostra estudada, os 10 (84,4%) restantes variaram de um período mínimo de busca de 5 meses até um máximo de 4 anos, sendo que 5 (42,2%) usaram um tempo inferior a 1 ano para aquisição dos dados e 5 (42,2%) usaram períodos iguais ou superiores a 1 ano para o mesmo fim.

Quantitativamente, todos os 12 trabalhos relataram os valores finais das suas amostras que variaram entre um mínimo de 37 indivíduos a um máximo de 30.768 indivíduos pesquisados, totalizando 40.563 pacientes que representam uma amostra significativa para traçar ou alcançar características em relação ao perfil dos indivíduos que sofreram acidentes motociclísticos. Nessa amostra total, os acidentes foram relatados mais frequentemente em pacientes jovens e adultos jovens. A faixa etária entre 20 e 29 anos foi com maior frequência relatada, verificando-se ainda a ocorrência nos indivíduos com mais de 20 anos e menos de 40 anos de idade.

Com relação ao gênero mais acometido, o masculino foi o mais prevalente em todos os estudos, sendo o índice de 95% a maior ocorrência e 55,7% a menor relatada. Em 9 (75%) dos trabalhos analisados, os homens representaram mais de 80% dos acidentados.

Quanto ao grau de escolaridade, apenas 4 (33,3%) dos estudos fizeram referência tal indicador. As vítimas com ensino médio ou fundamental incompletos representaram a maior frequência em todos os estudos que analisaram essa variável.

Os dados obtidos nesta pesquisa podem ser visualizados na Tabela 1.

Tabela 1 – Distribuição dos dados analisados em face sua prevalência em relação ao ano e intervalo de tempo estudado, amostra (n), faixa etária/idade, sexo e grau de escolaridades dos acidentados.

<b>AUTOR/ANO</b>	<b>INTERVALO DE TEMPO ESTUDADO</b>	<b>AMOSTRA</b>	<b>FAIXA ETÁRIA</b>	<b>GÊNERO</b>	<b>GRAU DE ESCOLARIDADE</b>
<b>ANJOS et al, 2007</b>	2004, (1 ano)	37	29 à38	Masculino (95%)	35% médio completo
<b>BRITO, 2011</b>	2007-2008, (1 ano)	719	±36,01 anos	Masculino (80,8%)	#
<b>COSTA et al, 2012</b>	Julho à Dezembro/ 2006, (6 meses)	703	20 à 29	Masculino (81,8%)	#
<b>GOLIAS; CAETANO, 2013</b>	Julho/2010 à Junho/2011, (1 Ano)	30.768	20 à 29	Masculino (55,7%)	#
<b>MASCARENHAS; AZEVEDO; NOVAES,2010</b>	Dezembro/2008 à Março/2009, (1 Ano)	30	28 à38	Masculino (83,33%)	43,33% fundamental incompleto
<b>OLIVEIRA; SOUSA, 2012</b>	Janeiro/Dezembro de 2004, (1 Ano)	2362	20 à29	Masculino (80,8%)	#
<b>ROCHA; SCHOR, 2013</b>	2005 a 2008, (4 Ano)	#	20 à 24	Masculino (89,8%)	#
<b>SANT'ANNA et al, 2013</b>	2010, (1 Ano)	3.968	20 à34	Masculino (75,4%)	#
<b>SANTOS et al, 2008</b>	Maio à Setembro/ 2006, (5 meses)	431	15 à24	Masculino (85,8%)	Fundamental incompleto (32,33%) Médio incompleto (32,33%)
<b>SOARES et al, 2011</b>	Setembro à Novembro/2005 e Junho à Dezembro/2006, (10 meses)	877	18 à24	Masculino (78%)	#
<b>VIEIRA, et al. 2011</b>	Setembro à Outubro/ 2006, (2 meses)	554	±27,78 anos	Masculino (82,7%)	#
<b>ZABEU, et al., 2013</b>	Julho à Novembro/ 2010 (5 meses)	114	±28 anos	Masculino (90,3 %)	57,8% fundamental (completo ou incompleto)

Em relação às variáveis, dia da semana e horário nos quais os acidentes foram mais prevalentes, 10 (83,3%) dos estudos apresentaram dados sobre tais variáveis enquanto 2 (16,7%) dos estudos não relataram essas informações em seus resultados. Nesse universo amostral de 10 estudos, observou-se que o turno da tarde foi o que apresentou maior prevalência dos acidentes com motocicleta, ocorrendo em 4 (40%) estudos, seguido pelo turno da noite que foi o mais prevalente em 3 (30%) estudos. Em relação à variável, dias da semana, a mesma foi categorizada em fim de semana, o período compreendido entre sexta-feira e domingo e como semana, o período compreendido entre segunda e quinta-feira. Nesses 10 artigos, o período com maior prevalência foi o fim de semana em 7 (70%) estudos, enquanto a semana apareceu em 3 (30%) estudos como o mais prevalente.

Concernente às causas dos acidentes, 6 (50%) estudos apresentaram tais informações, 3 (50%) relataram a colisão como a causa mais prevalente, 2 (33,3%) contiveram a colisão aliada à queda como preponderante e 1 (16,7%) estudo compreendeu a queda como causa determinante.

Em relação à condição da vítima, 10 (83,3%) estudos abrangeram informações sobre esse fato, sendo que desses, 6 (60%) estudos relataram lesões leves, como as escoriações, mais predominante, seguido pelas fraturas que foram as mais referidas em 3 estudos (30%) e em relação ao óbito apenas 1 (10%) estudo o relatou como mais frequente.

Referente à presença de traumas na cabeça e pescoço, apenas 3 (24,9%) artigos mostraram as lesões na face como a mais frequente e 1 (8,3%) artigo considerou as lesões em cabeça, pescoço e face como mais presente. Todas as informações supracitadas e complementos adicionais podem ser visualizados na Tabela 2.



Tabela 2 – Distribuição dos dados analisados em face sua prevalência em relação ao ano e estado de origem da pesquisa, amostra (n), faixa etária/idade, sexo e grau de escolaridades dos acidentados.

AUTOR/ANO	PERÍODO DE OCORRÊNCIA DOS ACIDENTES	TIPO DE ACIDENTES	CONDIÇÃO DAS VÍTIMAS (ÓBITO OU LESÃO)	PRESENÇA DE TRAUMA EM CABEÇA E PESCOÇO
ANJOS et al, 2007	Semana/Tarde	Colisão com carro	Fraturas (95%)	--
BRITO, 2011	--	--	--	--
COSTA et al, 2012	Domingo/noite	--	Lesões com severidade baixa - 37,6%	63 casos (9% da amostra)
GOLIAS; CAETANO, 2013	Sábado – tarde/noite	--	Lesões com baixa gravidade – 56,2%	--
MASCARENHAS; AZEVEDO; NOVAES, 2010	Domingo/ tarde	Quedas	Fratura nos membros inferiores (33,33%)	Um caso apresentou fratura Le Fort II
OLIVEIRA; SOUSA, 2012	--	--	29 casos de óbito e 2273 casos de lesões	--
ROCHA; SCHOR, 2013	Sábado/Tarde	Colisão	Óbitos - 87,2%	--
SANT'ANNA et al, 2013	Segunda a quinta/manhã	Colisão com carro	Coma leve 3880 Lesões leves 3897	--
SANTOS et al, 2008	Quinta a Domingo/Noite	--	69,3% com ferimentos	52,2% na face e 47,8% na cabeça
SOARES et al, 2011	Dia útil/período diurno	Colisão e Quedas	--	--
VIEIRA, et al. 2011	Fim de semana/Noite	--	Óbitos- 2,4% dos casos Escoriações – 169 casos Fratura fechada - 122	324 lesões em cabeça, pescoço e face
ZABEU, et al., 2013	Sexta-feira/Tarde	Colisão e queda da motocicleta	Óbitos - 2,6% dos casos Algum tipo de fratura - 47,3%	--

Quando analisados em relação à citação do uso ou não de capacete no momento do acidente, apenas 1 (8,3%) dos trabalhos não trouxe esse dado. Todos os demais 11 (91,7%) estudos relataram o uso ou não do item de segurança, destacando-se o uso em grande proporção nos indivíduos.

O consumo de bebidas alcoólicas na ocorrência do acidente só foi verificado em 5 (41,6%) estudos, Costa et al, (2012) refere consumo de álcool presente em apenas 20,8% dos casos, Sant’anna et al, (2013)descreve consumo de álcool em 7,1%dos casos, Mascarenhas et al (2010) por sua vez verificou consumo alcoólico em 11,7% dos casos, já Santos et al,(2008) refere consumo de álcool em 37,8% dos casos, enquanto Vieira et al.(2011) registrou 81 casos de consumo de álcool entretanto a grande maioria das vitimas não foi pesquisada para tal fato, talvez devido ao preenchimento incompleto de prontuários onde se negligencia esse dado, ou ainda a vítima não referir essa informação ao profissional de saúde por medo de sanções legais. .

Tabela 3 – Distribuição dos dados analisados em face sua prevalência em relação ao uso de proteção/capacete e a ingestão de álcool dos acidentados.

<b>AUTOR/ANO</b>	<b>USO DE CAPACETE</b>	<b>CONSUMO DE ÁLCOOL</b>
<b>ANJOS et al, 2007</b>	92% dos casos usavam	--
<b>BRITO, 2011</b>	--	--
<b>COSTA et al, 2012</b>	406 casos usavam capacete durante o acidente	Presente em 20,8% dos casos
<b>GOLIAS; CAETANO, 2013</b>	--	--
<b>MASCARENHAS; AZEVEDO; NOVAES, 2010</b>	23 condutores usavam capacete durante o acidente	Presente em 11,7% dos casos (2 casos)
<b>OLIVEIRA; SOUSA, 2012</b>	84,58% dos casos usavam capacete durante o acidente	--
<b>ROCHA; SCHOR, 2013</b>	--	--
<b>SANT’ANNA et al, 2013</b>	73,6%dos casos usavam capacete durante o acidente	Presente em 7,1%dos casos
<b>SANTOS et al, 2008</b>	60,21% não usavam capacete durante o acidente	Presente em 32,78% dos casos
<b>SOARES et al, 2011</b>	--	--
<b>VIEIRA, et al. 2011</b>	64 usavam e 107 casos não usavam capacete durante o acidente 383 casos – não há registro	81 casos – sim 6 casos – não 467 casos – não há registro
<b>ZABEU et al., 2013</b>	--	--

## 6 DISCUSSÃO

Os eventos por acidentes são responsáveis por mais de 5 milhões de mortes em todo o mundo a cada ano e estima-se que, para cada uma destas mortes, ocorram dezenas de hospitalizações, centenas de atendimentos de emergência e milhares de consultas ambulatoriais que afetam a vida das pessoas com sequelas, incapacidades para o trabalho e gastos com o pagamento de aposentadorias, pensões e tratamentos de saúde (MASCARENHAS et al., 2011). Nesse sentido, alguns estudos na literatura demonstram que as regiões metropolitanas são as mais afetadas, em especial nos estudos com vítimas de acidentes de transporte terrestre em nosso país (SANTOS et al.b, 2008).

Com relação ao gênero e à faixa etária, um estudo realizado em Teresina, capital do Piauí, sobre o perfil dos pacientes com traumas por acidentes de moto admitidos em um dos serviços de emergência do município mostrou que 37,54% das vítimas estavam faixa etária de 15 a 24 anos e que 95,02% do eram sexo masculino (SANTOS et al.a, 2008). Em estudo semelhante realizada no estado de Ceará, Andrade et al., (2009), encontrou números semelhantes onde os pacientes pertenciam a faixa etária de 18 a 29 anos, sendo 98,4% do sexo masculino. No presente estudo foi observado em concordância com os estudos anteriores que os homens representam a maioria das vítimas envolvidas em acidentes com motocicleta, aparecendo em primeiro lugar nos 12 artigos estudados. Foi observado também que a faixa etária dos 20 aos 30 anos predominou em 11 dos 12 estudos analisados, apenas um dos estudos apresentou média de idade de mais ou menos 36 anos. A análise desses dados demonstra que o grupo de homens adultos jovens é a parcela da população mais envolvida com esses acidentes. Este fato pode ser justificado a partir de uma reflexão do padrão sociocultural da população em geral, que enxerga no ato de dirigir uma tarefa predominantemente masculina, esse pensamento tem um destaque ainda maior quando o veículo em questão é uma motocicleta como comenta Santos et al (2008) e Rocha e Schor (2013). A alta taxa de mortalidade relacionada a estes acidentes pode ser relacionada à características próprias apresentadas por essa parcela da população, como a imprudência, o sentimento de poder, a pouca experiência na direção e o comportamento arriscado (SANTOS et al, b, 2008).

Em relação à escolaridade, a maioria das vítimas possuía apenas o ensino fundamental. O que caracteriza o baixo nível de instrução da população estudada, fator que pode influenciar na pouca ou nenhuma educação para o trânsito (GOMES et al., 2014). Nos estudos realizados

por Santos et al. b, (2008) e Andrade et al., (2009), respectivamente no interior do Rio Grande do Sul e em Fortaleza – CE, demonstraram que as motocicletas eram usadas por indivíduos com baixa escolaridade e utilizadas nas propriedades rurais, que em sua maioria não possuíam carteira de habilitação, levando os mesmos a não passar por nenhum preparo ou fiscalização dos órgãos responsáveis. Contudo em pesquisas realizadas nas regiões Sul e Sudeste do Brasil mostram que o perfil social dos motociclistas é diferente, por exemplo, em um estudo realizado em São Paulo em 2005, dos 1.519 pacientes, somente 0,5% eram analfabetos e, 41,5% tinham ensino fundamental completo. Outro trabalho realizado em Brasília mostrou que apenas 12,4% dos entrevistados tinham ensino fundamental, assim como uma pesquisa realizada em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, revelou que 6,7% tinham ensino superior (DESLANDES et al., 2008; GAWRYSZEWSKI et al., 2009; MONTENEGRO et al., 2011), entretanto apenas 4 dos 12 estudos trazem informações sobre essa variável, não nos permitindo observar de forma mais ampla este importante dado, ficando a maior parte das vítimas entre o fundamental incompleto e médio completo com algumas vítimas no nível fundamental completo. Outro fator relacionado a essa situação que podemos observar como relevante é o baixo percentual de pessoas que possuíam Carteira Nacional de Habilitação, que é retratado em alguns estudos, como em Chaves et al, (2015) onde apenas cerca de 37% das vítimas possuíam tal documento. Com estes resultados, pode-se ressaltar que os altos índices de pessoas com baixa escolaridade influenciam conseqüentemente no conhecimento das leis e sinalizações de trânsito, lembrando que a educação é primordial para que haja uma diminuição dos acidentes.

Ao observar o turno do dia e o período da semana nos quais houve maior prevalência dos acidentes com moto, nesse estudo foi observado que o fim de semana a tarde foi onde mais aconteceu acidentes com motocicleta, isso pode se dar devido ao maior consumo de álcool que ocorre nesse período, como cita Golias e Caetano (2013). Em consonância com os resultados desse estudo, Rocha e Schor (2013), encontraram o mesmo resultado para o período da semana e o turno no qual a ocorrência de acidentes motociclísticos é mais comum. Corroborando também ao levantamento do Hospital de Clínicas da USP em Ribeirão Preto realizado pela FAPESP apontando que das 13h às 18h as vítimas de acidentes com moto que dão entrada no hospital são pacientes com trauma, principalmente nos fins de semana. Durante a madrugada o número de traumas é menor, porém os casos são de maior complexidade.

Quando analisamos a variável consumo de álcool, observamos que dentre os estudos selecionados para essa pesquisa o percentual de ocorrência de ingestão alcoólica variou entre

7% e 32,78% dos pacientes pesquisados, entretanto apenas 5 dos 12 estudos pesquisaram esse importante fator. Em Santos et al, a, (2008) é possível se relacionar o consumo de álcool com o aumento no número de acidentes durante o período da noite, onde também constata-se que o consumo de álcool poderá estar relacionado a uma menor proporção no uso de capacete. Observa-se que entre as vítimas de acidente, condutores de moto com antecedente de ingestão de álcool, 71,2% não utilizavam capacete no momento do acidente, enquanto que entre aqueles sem antecedente de ingestão esta proporção foi de 43,3%. Assim, observou-se uma chance quatro vezes maior de não utilização desse equipamento de segurança entre aqueles que usavam bebida alcoólica. Observa-se também que 12 dos 13 que foram a óbito estavam sem capacete no momento do acidente, verificando-se que neste grupo a chance de morte foi dez vezes maior do que entre aqueles que utilizavam o equipamento (SANTOS et al, a, 2008). Em Sant'anna et al, (2013) o consumo de álcool foi medido através da percepção do hálito da vítima pelo socorrista, sendo a justificativa dada pelo autor para o fato de o estudo ter revelado um número proporcionalmente baixo de ingestão alcoólica, uma vez que a percepção pelo socorrista tratasse de um método de avaliação subjetivo, entretanto Sant'anna et al, (2013) também destaca o fato de a lei 11.705 promulgada em 2008 ter sido responsável por uma redução inicial nos números relativos a direção por pessoas alcoolizadas, apesar de que a diminuição das fiscalizações poderia ocasionar um novo crescimento nesses números.

As sequelas que podem ocorrer durante um acidente motociclísticos são diversas, porem alguns tipos predominam sobre outros, no presente inquérito 10 dos 12 estudos analisados, trouxeram informações a respeito da condição apresentada pelas vítimas, prevalecendo como mais frequente as lesões leves como escoriações, contribuindo com os resultados desse estudo Golias e Caetano (2013), observaram a mesma situação em seu estudo realizado no estado do Paraná. Em todos os estudos foi citada a importância de se usar o capacete como item de proteção e segurança, uma vez que o uso deste equipamento de proteção individual é obrigatório, à medida que reduz a gravidade das lesões cranianas, reduzindo por conseguinte a mortalidade uma vez que quando temos lesão por traumatismo crânio encefálico a chance de mortalidade aumenta consideravelmente.

Com referência ao uso do capacete, os resultados de estudos demonstraram que em cerca de 94% não há registro do uso ou não deste acessório, e os demais demonstravam que os motociclistas não usavam o capacete (CHAVES et al., 2015). Reportam-se a números parecidos em um estudo realizado em Sergipe, em que foi observado que 69,1% das vítimas não tinham registro nos prontuários sobre o uso do capacete (ANDRADE et al., 2009). Em relação ao uso dos equipamentos de segurança, a partir dos dados coletados nesse estudo

pode-se concluir que a maioria das vítimas usava capacete durante o acidente. Os equipamentos de proteção individual (EPI's) são de fundamental importância para a proteção do paciente durante a ocorrência do acidente, mas muitos condutores os negligenciam, usando apenas o capacete, em pesquisa realizada nos Estados Unidos foi visto que o uso do capacete pode levar a uma redução no número e na severidade dos ferimentos na região de cabeça e pescoço, além de evitar traumatismos crânio encefálicos e fraturas cervicais (MASCARENHAS; AZEVEDO; NOVAES, 2010). Quanto aos tipos de traumas, outro autor também descreve em seu estudo que as lesões de superfície externa e o Traumatismo Crânio Encefálico se destacaram entre os traumas de maior predominância entre os motociclistas. Isso pode estar associado à falta de equipamento de proteção (BARROS, 2008). Outra pesquisa também salienta em seu estudo que 49% das vítimas de acidentes motociclísticos foram submetidas a procedimentos cirúrgicos, entre eles a neurocirurgia para tratar traumatismo crânio encefálico (SANTOS et al, a., 2008).

Segundo estudos da OMS os motociclistas têm um risco 34% maior de morte em acidentes de trânsito do que motoristas de outros veículos ocupam uma das maiores taxas de morte no trânsito no mundo e têm chance oito vezes maior de se machucar nessas situações (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2002). Outro fator que também é importante a ser considerado, são os gastos públicos para o tratamento dessas vítimas, seja ele curativo ou reabilitador, diante disso torna-se cada vez mais importante a conscientização da população de motociclistas, em relação ao risco da ocorrência de acidentes e da prevenção da ocorrência dos mesmos. As autoridades gestoras e operadoras de trânsito, além dos profissionais de saúde, são os principais responsáveis por implementar essa mudança.

Uma vez que, os acidentes envolvendo motociclistas, estão se tornando cada vez mais comuns na sociedade moderna, novas políticas públicas devem ser implementadas no intuito de diminuir as mesmas, reduzindo conseqüentemente a morbimortalidade oriunda dos acidentes motociclísticos. Outro fator que também é importante a ser considerado, são os gastos públicos para o tratamento dessas vítimas, seja ele curativo ou reabilitador. Diante disso torna-se cada vez mais importante a conscientização da população de motociclistas, em relação ao risco da ocorrência de acidentes e da prevenção da ocorrência dos mesmos.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os acidentes envolvendo motociclistas estão se tornando cada vez mais comuns na sociedade moderna e representam um alto custo para o Sistema Único de Saúde (SUS), sendo mais frequentes nos feriados e finais de semana e o risco aumenta com o excesso de velocidade, alcoolismo e falta do uso de equipamentos de segurança obrigatórios como o capacete. Diante disso, novas políticas públicas devem ser implementadas no intuito de diminuir as taxas de tais acidentes. Entre elas podemos destacar a necessidade de uma maior educação no trânsito, com a necessidade de uma cobrança maior para que os condutores passem pelo treinamento adequado e uma punição mais severa e de cunho educativo para se adequar às infrações cometidas.

As motocicletas mudaram o padrão da mortalidade, com o crescimento exponencial da frota de motos nos últimos dez anos em relação à de automóveis. O pedestre era historicamente quem mais sofria no trânsito e hoje a principal vítima no trânsito é o motociclista, associado à falta de habilitação, ignorância sobre regras de segurança, falta do uso de equipamentos de segurança e imprudência relacionada à escassez de políticas de transporte adequadas para o uso da motocicleta no trânsito do país, o que exige mais atenção, cuidados básicos e qualificação dos motociclistas a fim de reduzir as taxas de frequência e gravidade dos acidentes motociclistas.

Os acidentes motociclistas apresentam-se como um problema de saúde pública onde a vítima é submetida a um alto grau de morbidade e mortalidade, existe associado a esse agravo de saúde um grande custo financeiro e social tanto para o estado quanto para o envolvido, sendo exorbitante aos cofres públicos, o que envolve atendimento pré-hospitalar, hospitalar, licença e aposentadoria. Diante disso, o negligenciamento de medidas educativas e punitivas por parte dos órgãos públicos responsáveis deve cessar de imediato, desta forma poderíamos ter um melhora nos índices envolvendo traumas motociclistas que nos últimos anos vem sofrendo aumentos sucessivos.

Diante do exposto, torna-se cada vez mais importante o investimento em prevenção, uma vez que poderia inclusive diminuir os custos totais relacionados à situação. Desse modo, com base nos dados e informações apresentadas, torna-se cada vez mais primordial a conscientização da população de motociclistas, em relação aos riscos e fatores envolvidos na ocorrência e gravidade dos acidentes, além de maior preparo das equipes de saúde para receber o paciente com equipes de trauma mais capacitadas e que possam a partir do exposto, apresentar-se em alerta para essas ocasiões nos dias e horários de pico.

Assim sendo, cabe às autoridades públicas promover a discussão de ações voltadas à educação e segurança de motocicletas no trânsito, a fim de reduzir o número de mortes e feridos, é preciso propor novas medidas e elevar essa discussão a um problema de saúde pública, conscientizar a população sobre os riscos da imprudência, além de reforçar a importância de uma pilotagem segura e o comportamento responsável e cumprimento das leis de trânsito são fundamentais para a diminuição de acidentes, pois o número alarmante de acidentados não é culpa apenas da fiscalização mas também da conscientização do próprio motociclista.



## 8 REFERÊNCIAS

ANDRADE, L.M. et al. Acidentes de Motocicleta: Características das Vítimas e dos Acidentes em Hospital de Fortaleza-CE, Brasil. **Rev RENE**, v.10, n.4, p.52-59, 2009.

ANJOS, K.C. et al. Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. **Acta Ortop Bras.**, v. 15, n. 5, p. 262-66, 2007.

BARROS AJD, MENEZES AMB, SANTOS IS et al. O Mestrado do Programa de Pós-graduação em Epidemiologia da UFPel baseado em consórcio de pesquisa: uma experiência inovadora. **Rev Bras Epidemiol**. p.11:133-144, 2008.

BRASIL. Confederação Nacional dos Municípios (CNM). Estudos técnicos – Mapeamento das mortes por acidentes de trânsito no Brasil. **Brasília: Ministério Nacional dos municípios**, 2009.

BRASIL. Departamento de Informática do SUS; disponível em? <http://www.datasus.gov.br>, acessado em 28.03.2016.

BRITO, J. M. P. X. Incapacidade por traumatismo raquimedular secundário a acidentes de trânsito. **Coluna/Columna**, v. 10, n. 3, p. 175-8, 2011.

CHAVES, R.R.G. et al. .Acidentes de motocicleta: perfil e caracterização das vítimas atendidas em um hospital público. **Rev enferm UFPE**, v9, n.4, p. 7412-19, abr., 2015.

COSTA, F.G.M.F. et al. Characterization of motorcycle accident victims attended by the mobile emergency service (SAMU-192), Recife, Pernambuco State, Brazil. **Acta Scientiarum.**, v. 34, Edição especial, p. 239-46, 2012.

DESLANDES, S.F.; MINAYO, M.C.S.; LIMA, M.L.C. Atendimento de emergência às vítimas de acidentes e violência no Brasil. **Rev. Panam Salud Publica**, v.24, n.6, p.430-40, 2008.

GAWRYSZEWSKI, V.P. et al. Perfil dos atendimentos a acidentes de transporte terrestre por serviços de emergência em São Paulo, 2005. **Rev Saúde Pública**, v.43, n.2, p.275-82, 2009.

GUEDES, Vânia L.S.; BORSCHIVER, Suzana. Bibliometria: uma ferramenta estatística para a gestão da informação e do conhecimento, em sistemas de informação, de comunicação e de avaliação científica e tecnologia. **In: CIFORM – ENCONTRO NACIONAL DE CIÊNCIA DA INFORMAÇÃO**, Salvador: UFBA, 2005

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. **Ciência & Saúde Coletiva.**, v. 18, n. 5, p.1235-46, 2013.

GOMES, S.L. et al. Perfil das vítimas de acidentes motociclísticos admitidas nas terapias intensivas de um hospital público. **Rev enferm UFPE**, Recife, v.8, n.7, .2004-12, 2014.

KOIZUMI MS. Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. **Rev Saúde Pública**;26(5):306-15 1992.

LIBERATTI CLB. Acidentes de motocicleta em Londrina: estudo das vítimas, dos acidentes e da utilização do capacete **Dissertação Mestrado**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina; 2000

MASCARENHAS, C. H. M.; AZEVEDO, L. M.; NOVAES, V. S. Lesões musculoesqueléticas em motociclistas vítimas de acidentes de trânsito. **C&D-Revista Eletronica da Fainor.**, v.3, n.1, p.78-94, 2010.

MORAIS NETO, O.L. et al. Mortalidade por Acidentes de Transporte Terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. **Ciência & Saúde Coletiva.**, v. 17, n. 9, p. 2223-36, 2012.

MONTENEGRO, M.M.S. et al. Mortalidade de Motociclista em Acidentes de Transporte no Distrito Federal, 1996 a 2007. **Rev Saúde Pública**, v.45, n.3, p. 529-38, 2011.

MINAYO, M.C.S et al. (Org.) Pesquisa social: teoria, método e criatividade. 2. ed. **Rio de Janeiro: Vozes**. p. 80 1999

MINAYO, M.C.S. Morre menos quem morre no trânsito? **Cien Saude Colet**, v.17., n.9, p.2237-2238, 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**. p.11(6):749-756; 2003.

OLIVEIRA, N.L.B.; SOUSA, R.M.C. Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. **Rev Esc Enferm USP**. v. 46, n. 6, p. 1379-86, 2012.

QUEIROZ, M.S.; OLIVEIRA, P.C.P. Acidentes de trânsito: uma visão qualitativa no município de Campinas, São Paulo, Brasil. **Cad Saúde Pública**. v.18, n.5, p.1179-87, 2002.

WASELFISZ, JULIO JACOBO. MAPA DA VIOLÊNCIA 2013: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. 2013. Disponível em: [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf) Acessado em 28/03/2016.

ROCHA, G.S.; SCHOR, N. Acidentes de motocicleta no município de Rio Branco: caracterização e tendências. **Ciência & Saúde Coletiva.**, v. 18, n. 3, p. 721-31, 2013.

SANT'ANNA, F.L. et al. Motorcycle accidents: comparison between the years 1998 and 2010 in Londrina, Southern Brazil. **Rev Saúde Pública**, v. 47, n. 3, p. 1-8, 2013.

SANTOS, J.I.G. et al. a. Acidentes e Violências: caracterização dos atendimentos no pronto-socorro de um hospital universitário. **Saúde Soc**. n.17, v.3, p:211-218, 2008.

SANTOS, A.M.R. et al. b. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. **Cad. Saúde Pública**, v. 24, n. 8, p. 1927-38, 2008.

SILVA DW, ANDRADE SM, SOARES DA et al. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. *Physis: Revista de Saúde Coletiva*. p.18(2): 339-360.2008.

SILVA DW, ANDRADE SM, SOARES DA et al Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**. 2008; 24(11):2643-2652.

SILVA, P.H.N.V. et al. Estudo espacial da mortalidade por acidentes de motocicleta em Pernambuco. **Rev Saúde Pública.**, v. 45, n. 2, p. 409-15, 2011.

SOARES, D.F.P.P. et al. Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na Região Sul do Brasil. **Rev Bras Epidemiol**, v. 14, n. 3, p. 435-44, 2011.

VIEIRA, R.C.A.et al. Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclísticos atendidos em um Centro de Referência ao Trauma de Sergipe. **Rev Esc Enferm USP**, v. 45, n. 6, p. 1359-63, 2011.

ZABEU, J.L.A. et al. Perfil de vítima de acidente motociclístico na emergência de um hospital universitário. **Rev Bras Ortop.**, v. 48, n. 3, p. 242-45, 2013.

**APÊNDICE A – FICHA ESPECÍFICA PARA FICHAMENTO DOS RESUMOS/  
TRABALHOS**



Universidade Federal  
de Campina Grande

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE  
CENTRO DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES  
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS DA VIDA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM MEDICINA**

**PERFIL DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES  
MOTOCICLÍSTICOS NO BRASIL**

<b>FICHA ESPECÍFICA PARA FICHAMENTO DOS ARTIGOS</b>
Título do Artigo:
Autores:
Ano de publicação:
Região de origem da pesquisa:
Estado de origem da pesquisa:
Amostra (n):
Gênero predominante:
Idade/Faixa etária predominante:
Grau de instrução/escolaridade:
Período/Tempo/Dia do acidente:
Tipo de acidente predominante:
Condições de saúde da vítima (ferimento/trauma ou óbito):
Região traumatizada/lesionada:
Uso de álcool?
Uso de capacete?