



**Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"**

ESTER ALVES FIGUEIREDO

**ACIDENTE MOTOCICLÍSTICO: CARACTERIZAÇÃO DOS
ATENDIMENTOS PRÉ-HOSPITALARES**

**Assis/SP
2018**



**Fundação Educacional do Município de Assis
Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis
Campus "José Santilli Sobrinho"**

ESTER ALVES FIGUEIREDO

**ACIDENTE MOTOCICLÍSTICO: CARACTERIZAÇÃO DOS
ATENDIMENTOS PRÉ-HOSPITALARES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Enfermagem do Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis – IMESA e a Fundação Educacional do Município de Assis – FEMA, como requisito parcial à obtenção do Certificado de Conclusão.

Orientanda: Ester Alves Figueiredo

Orientadora: Prof. Ma. Caroline Lourenço de Almeida Pincerati

**Assis/SP
2018**

FICHA CATALOGRÁFICA

F475a FIGUEIREDO, Ester Alves.

Acidente motociclístico: caracterização dos atendimentos pré-hospitalares / Ester Alves Figueiredo. – Assis, 2018.
33p.

Trabalho de conclusão do curso (Enfermagem). – Fundação Educacional do Município de Assis-FEMA

Orientadora: Ms. Caroline Lourenço de Almeida Pincerati

1.Acidente-trânsito 2.Atendimento-emergência 3.Moto

CDD 610.736

**ACIDENTE MOTOCICLÍSTICO: CARACTERIZAÇÃO DOS
ATENDIMENTOS PRÉ-HOSPITALARES**

ESTER ALVES FIGUEIREDO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, como requisito do Curso de Graduação, avaliado pela seguinte comissão examinadora:

Orientador: _____
Prof. Ma. Caroline Lourenço de Almeida Pincerati

Examinador: _____
Prof. Me. Daniel Augusto da Silva

Assis/SP
Ano

DEDICATÓRIA

“Este trabalho é dedicado as pessoas que sempre me ampararam ao longo de toda a vida: minha mãe Neide Mara e meu irmão João Victor”.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço à Deus, por ter me concedido saúde, força e disposição para terminar essa etapa tão importante na minha vida.

Agradeço à minha mãe, Neide Mara, que sempre foi minha maior fonte de inspiração e força. Ao meu namorado Danilo Roberto, pelo incentivo, carinho e companheirismo.

Imensamente grata à orientadora deste trabalho Prof. Ma. Caroline Pincerati que me incentivou e acreditou em mim mais do que eu mesma.

Agradeço também a todos os professores que contribuíram muito com valiosos ensinamentos.

Meu muito obrigada também vai para as minhas amigas e parceiras nessa jornada Fernanda Ozório e Karina Santos.

A todas as pessoas que de alguma forma fizeram parte do meu percurso eu agradeço de todo meu coração.

Muito obrigada!

EPÍGRAFE

“ A tarefa não é ver o que ninguém viu ainda, mas pensar aquilo que ninguém pensou a respeito daquilo que todo mundo vê. ”

Arthur Schopenhauer

RESUMO

Devido ao grande impacto na saúde coletiva e custos elevados aos cofres públicos os acidentes de trânsito estão sendo considerados uma epidemia. Considerando o aumento da frota de motocicletas na última década, os escassos estudos sobre acidentes de trânsito e as mínimas ações de prevenção e controle no interior de São Paulo; o presente estudo teve como objetivo caracterizar os atendimentos às vítimas de acidentes de motocicleta na cidade de Assis/SP realizados pelo Serviço Móvel de Urgência e Resgate nos anos de 2016 e 2017. Trata-se de uma pesquisa transversal, documental, retrospectiva, de natureza quantitativa, a amostra foi composta por 662 fichas eletrônicas de vítimas de acidentes de motocicletas ocorridos em Assis/SP no ano de 2016 e 2017. Para a coleta de informações utilizou-se um instrumento de pesquisa desenvolvido pela autora. Os dados coletados foram agrupados conforme as variáveis descritas e transferidos a uma planilha do *Microsoft® Excel®* versão 2016, e expressos em gráficos e tabelas. Este estudo foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Faculdade de Filosofia e Ciências da UNESP de Marília sob o CAAE: 91282918.0.0000.5406, número do parecer: 2.858.356. Como resultado, observou-se que 61,3% das vítimas eram do sexo masculino, na faixa etária de 21-30 anos (38,8%). Quanto à posição da vítima na motocicleta conseguimos perceber que 92,9% eram condutores e apenas 7,1% estavam de carona. Os membros inferiores e superiores foram as regiões corpóreas mais atingidas representando 43,5% e 24%, respectivamente, das ocorrências. A equipe que mais atendeu as ocorrências em questão foi a da Unidade de Suporte Básico do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (56,6%), com relação ao destino constatou-se que 57,9% das vítimas foram encaminhadas à Unidade de Pronto Atendimento local. O comportamento de risco do condutor somado às péssimas condições das vias, assim como sinalização e iluminação, tendência de aumento de frota ano a ano são fatores que podem provocar uma elevação do número de acidentes deste tipo, devido à disputa constante no trânsito. Julga-se fundamental o acompanhamento destes índices e o desenvolvimento de intervenções específicas como uma infraestrutura adequada, com sinalização específica além de boas condições de pavimentação. Tais fatores aliados a programas de prevenção de acidentes podem e precisariam reverter esse problema considerado epidêmico pela Saúde Pública.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito; Motocicleta; Serviços de Atendimento de Emergência.

ABSTRACT

Ansobal ubument to an collective health and savers to the coerastors of the factors in the epidemiological disorder. The capital of the high and last decade, the scarce studies on the traffic actions and the actions of prevention and control in the interior of São Paulo; The purpose of this study was to characterize motorcycle accident injuries in the city of Assis / SP and was carried out in 2013 and 2017. This is a cross-sectional, documentary, retrospective, quantitative study. Sample was made by 662 electronic files of motorcycle accidents occurred in Assis / SP in the year 2016 and 2017. For a collection of information, a research instrument developed by the author was used. The data were grouped according to variables described and transferred to a Microsoft® Excel® version 2016 worksheet, and expressed in graphs and tables. This study was submitted and approved by the Research Ethics Committee of the Faculty of Philosophy and Sciences of the UNESP of Marília under the CAAE: 91282918.0.0000.5406, opinion number: 2,858,356. As a result, 61.3% of the attacks were male, in the age range of 21-30 years (38.8%). As for the position in the fight against excitement, 92.9% were drivers and only 7.1% were hitchhiking. The lowest and highest indices were the most representative body regions 43.5% and 24%, respectively, of the occurrences. A team that is more attended as occurrences in the matter of basic care is the mobile service of 56.9%. Local service. The risk behavior can be a risk factor for the pathways, as well as the signaling and the lighting process, the trend of one year increase and the factors that can cause an increase in the number of accidents of this type, due to the constant speed in traffic.

It is considered fundamental that the fulfillment of its indicators and the programming of an adequate structure, with signage besides good paving conditions. Such factors allied to a change alert program can and need to reverse this problem considered epidemic by Public Health.

Keywords: Traffic Accidents, Motorcycle, Emergency Response Services,

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis/SP de acordo com a faixa etária no ano de 2016.....	20
Figura 2- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis/SP de acordo com a faixa etária no ano de 2017.....	20
Figura 3- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a localização anatômica da lesão no ano de 2016.....	21
Figura 4- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a localização anatômica da lesão no ano de 2017.....	22
Figura 5- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a equipe que prestou atendimento nos anos de 2016 e 2017.....	22
Figura 6- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a unidade hospitalar de destino nos anos de 2016 e 2017.....	23

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Total de ocorrências envolvendo motociclistas atendidas pelo SAMU e Bombeiros nos anos de 2016 e 2017.....	19
Tabela 2: Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis/SP de acordo com o sexo nos anos de 2016 e 2017.....	19
Tabela 3- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a posição da vítima na motocicleta no ano de 2016.....	21
Tabela 4- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a posição da vítima na motocicleta no ano de 2017.....	21

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. OBJETIVOS.....	15
2.1 OBJETIVO GERAL	15
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	15
3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	15
3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO SERVIÇO DE ATENDIMENTO MÓVEL DE URGÊNCIA	15
3.2 DADOS HISTÓRICOS DO CORPO DE BOMBEIROS.....	16
3.3 DEFINIÇÃO DE TRAUMA.....	17
3.4 DADOS EPIDEMIOLÓGICOS DE ACIDENTES DE MOTOCICLETA.....	17
4. METODOLOGIA	18
5. RESULTADOS.....	19
6. DISCUSSÃO	23
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	26
8. REFERÊNCIAS.....	27
9. APÊNDICE A - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS	32

1. INTRODUÇÃO

Atualmente os acidentes de trânsito estão sendo tratados como uma epidemia devido ao grande impacto na saúde coletiva e custos elevados aos cofres públicos. Nesse sentido, de acordo com Silva et al (2016), é considerado uma das principais causas de morbimortalidade por causas externas entrando assim na agenda de saúde pública.

Apesar do Brasil ser um dos países que mais modificou e criou leis para evitar situações perigosas no tráfego, relatórios da Organização Mundial da Saúde (*apud* WASELFISZ, 2013), indicam que o trânsito brasileiro continua sendo um dos mais violentos do mundo.

Ainda segundo Waiselfisz (2013), os motociclistas juntamente com pedestres e ciclistas estão na chamada categoria vulnerável devido sua maior exposição nas vias públicas brasileiras.

A pesquisa de Paula (2015), demonstrou que todos os anos no Brasil cerca de 45 mil pessoas vão à óbito devido a acidentes de trânsito, em 2013 cerca de 28% desse total foram apenas com acidente de moto.

Duarte (2015), em acesso realizado ao Sistema de Informações Hospitalar constatou-se que as internações relacionadas a moto cresceram 114% entre 2008 e 2013.

Dados do Observatório Nacional de Segurança Viária (2017), mostraram que em 2014 foram gastos R\$56 bilhões com as vítimas; indenização por mortes, sequelas, internações e recuperação são os principais motivos que levam a esse montante.

Todos esses números decorrem do fato de que a venda de motocicletas no país cresceu consideravelmente a partir do início do milênio. A má qualidade do transporte coletivo, o baixo custo de compra e manutenção, a facilidade de financiamento e o alto valor do combustível contribuíram para que a frota de motocicleta aumentasse em 13 vezes entre 2000 e 2017 (OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, 2017).

Dados estatísticos como estes são importantes, pois associados a dados epidemiológicos revelam as necessidades da comunidade inserida no cenário da pesquisa, permitindo assim traçar estratégias de políticas públicas para tentar diminuir os índices de morbimortalidade (WELTER et al, 2013).

Os estudos sobre acidentes de trânsito no Brasil são escassos, as ações de prevenção e controle estão apenas iniciando e pouco se conhece a respeito do comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia

de tráfego, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das consequências traumáticas resultantes dos acidentes de trânsito, fatores estes que justificam a pesquisa em questão.

Considerando-se que no Brasil há predomínio das motocicletas, parece evidente a importância por elas assumida no contexto dos veículos de duas rodas. Por outro lado, o aumento da exposição do usuário da moto nas vias públicas pode trazer, como consequência, maior probabilidade de acidentes.

Contudo, julga-se que a magnitude do problema só será estabelecida quando ela for analisada, em um primeiro momento, pela caracterização dessas vítimas, sejam elas fatais ou não fatais, pois acredita-se que isso poderá melhor fundamentar as bases dos programas preventivos.

Avaliando tais julgamentos o presente estudo lança a pergunta de pesquisa: Quais as características das vítimas de acidentes de motocicletas que ocorreram na cidade de Assis nos anos de 2016 e 2017? Quem mais os atendeu?

Como em todo o estudo epidemiológico há que inter-relacionar a tríade: hospedeiro, agente e meio. Assim como no processo de doença há o agente causador, o hospedeiro e ambiente propício para que o agente e o hospedeiro possam interagir. Nos acidentes de trânsito, neste estudo em questão o de motocicleta, há interação do hospedeiro (homem), agente (veículo) e meio (via pública) e cada um deles, por sua vez, é influenciado por inúmeros fatores (LIMA, 2011).

Embora reconhecendo a importância desses três fatores, devido à dificuldade metodológica, julgamos oportuno, de certa forma, centralizar a atenção na vítima a fim de aprofundar a análise relativa à caracterização das mesmas e dos locais de ocorrência dos acidentes.

Nesse contexto, o objetivo deste estudo é analisar alguns aspectos dos atendimentos realizados pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência e Resgate às vítimas de acidentes de moto ocorridos no trânsito da cidade de Assis/SP.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL: O objetivo geral deste estudo é o de analisar os atendimentos às vítimas de acidentes de moto na cidade de Assis realizados pelo Serviço Móvel de Urgência e Resgate.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Caracterizar as vítimas de acidentes de trânsito que se relacionem a motocicleta, na cidade de Assis/SP nos anos de 2016 e 2017;
- b) Caracterizar o sexo e idade que mais se vitimou em acidentes de moto na cidade de Assis/SP nos anos de 2016 e 2017;
- c) Identificar a posição da vítima na motocicleta no período citado;
- d) Identificar a área corporal mais lesada em acidentes de motocicletas no período de estudo na cidade de Assis/SP;
- e) Identificar a equipe que mais atendeu as ocorrências de trauma no período citado;
- f) Identificar a unidade hospitalar em que as vítimas foram encaminhadas no período de estudo na cidade de Assis/SP;

3. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

3.1 ASPECTOS HISTÓRICOS DO SERVIÇO DE ATENDIMENTO MÓVEL DE URGÊNCIA

O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência é um serviço de atendimento móvel que presta serviço à população atendendo casos de Urgência e Emergência. Foi criado com a finalidade de melhorar o atendimento à população possibilitando transporte seguro, menos sequelas e maiores chances de sobrevivência. Historicamente foi idealizado na França em 1986 e foi adaptado a realidade brasileira por meio de um acordo bilateral. O primeiro Serviço de Atendimento Móvel de Urgência foi implantado em 1996 na cidade de Campinas antes mesmo de se instituir a primeira regulamentação federal (DATASUS, 2018).

As urgências e emergências tornaram-se prioridade a nível federal devido a superlotação dos tradicionais prontos socorros que acomodavam todos os quadros de doenças possíveis; a demanda de pacientes não graves misturados aos que necessitavam de atendimento mais complexo comprometiam o atendimento adequado à população. Assim,

considerando a necessidade de garantir a referência aos usuários do sistema de saúde, o quadro de morbimortalidade do Brasil relacionado às urgências, o aumento do número de acidentes e da violência urbana, em 2003 o Ministério da Saúde lançou a Política Nacional de Atenção às Urgências. O componente pré-hospitalar móvel dessa política foi instituído por meio da Portaria GM/MS nº 1.864, com a implantação dos Serviços de Atendimento Móvel de Urgência; (O'DWYER et al, 2017).

O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência 192 hoje, é normatizado pela Portaria MS/GM nº 1.010, de 21 de maio de 2012 e é um dos principais componentes da Rede de atenção às Urgências e Emergências, que tem por finalidade formar uma um elo entre as instituições de saúde, visando um atendimento amplo, integral e de qualidade aos usuários (BRASIL, 2013).

3.2 DADOS HISTÓRICOS DO CORPO DE BOMBEIROS

Pode-se afirmar que a imagem do Corpo de Bombeiros sempre esteve associada à serviços contra incêndio, relacionado à necessidade do homem em manter e preservar a vida e o patrimônio. A história da corporação no Brasil teve início no século XVIII baseada no modelo militar Francês, onde Dom Pedro II assinou o Decreto que instituiu no Rio de Janeiro o Corpo Provisório de Bombeiros da Corte (PARANÁ, 2015).

Em meio aos combates a incêndios, buscas e salvamentos, o serviço de atendimento pré-hospitalar atrelou-se ao Resgate, pois não havia política pública nesse sentido, assim, nas ocorrências cotidianas observou-se a necessidade de um serviço específico para a remoção das vítimas de acidentes até o hospital, já que a espera por ambulâncias era grande os próprios bombeiros encaminhavam essas vítimas de forma inadequada pois suas viaturas não eram adaptadas para esse serviço. Em 1986, alguns militares foram enviados a um intercâmbio para os Estados Unidos para um Curso de Técnicos em Emergências Médicas; ao retornarem, foi proposto uma mudança na instrução de primeiros socorros ministrada aos oficiais, bem como a criação de um serviço com viaturas, equipamentos e pessoal específicos para o atendimento e transporte das vítimas de acidentes no Corpo de Bombeiros (VELLOSO et al, 2008).

Atualmente, é de responsabilidade do Corpo de bombeiros não só os combates à incêndios, mas também salvamentos em altura e em meio líquido, atividades em defesa civil e serviços de Atendimento Pré-Hospitalar (PARANÁ, 2015).

3.3 DEFINIÇÃO DE TRAUMA

Semanticamente a palavra “trauma” vem do grego *traûma*, cujo significado é “ferida”, “dano” ou “avaria”. A terminologia trauma em medicina pode significar uma lesão provocada no organismo por um agente externo (Dicionário Etimológico). A palavra também foi definida por Freire (2001) como conjunto das perturbações causadas subitamente por um agente físico, de etiologia, natureza e extensão muito variadas, podendo estar situadas nos diferentes segmentos corpóreos.

Segundo dados corroborados pela Organização Mundial, o trauma está entre as principais causas de morte e invalidez do mundo, afetando os mais diversos tipos de pessoas, sem distinguir idade, gênero, renda ou região geográfica. Para Willemann (2003) o trauma é considerado um problema de saúde pública no Brasil e é a segunda causa morte no geral, sendo que é a primeira causa de mortes de indivíduos mais jovens.

Acidentes e violência são as principais causas de trauma configuram um conjunto de agravos à saúde, esse conjunto consta na Classificação Internacional de Doenças, sob a denominação de causas externas.

3.4 DADOS EPIDEMIOLÓGICOS DE ACIDENTES DE MOTOCICLETA

Está se tornando cada vez mais difícil ignorar os acidentes de trânsito na sociedade brasileira, se dermos enfoque nas motocicletas podemos perceber um crescimento exacerbado da frota e conseqüentemente no número de acidentes envolvendo esse tipo de veículo.

Apesar da frota de motocicletas no Brasil ser de 27%, 74% as indenizações pagas pelo seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) são por invalidez ou morte envolvendo motociclista. Em 2017 foram pagas 166.402 indenizações por invalidez, destas 149.428 eram motociclistas segundo o relatório anual da seguradora DPVAT (2017).

A frota brasileira não é a maior do mundo, porém o país aparece em 2º no ranking de vítimas por habitante, são 7 mortes para cada 100 mil pessoas. Os atendimentos realizados pelas equipes de atendimento pré-hospitalar mais que dobraram na última década, nas Unidades de Terapia Intensiva de cada 10 leitos 6 são vítimas de acidente de trânsito, destas, 4 são motociclistas. (SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO, 2012).

De acordo com a Organização Mundial de Saúde (2015), entre indenizações, despesas hospitalares e mortes são gastos Bilhões todos os anos, tornando assim um desafio para a saúde pública não só no Brasil como no mundo. Em 68 países houve um aumento do número de mortes por lesões no trânsito desde 2010. Destes países, 84% são de baixa ou média renda. Metade de todas as mortes por lesões no trânsito fazem parte do grupo mais vulnerável: 23% motociclistas, 22% pedestres e 5% de ciclistas.

Em razão dessa violência no trânsito mundial que ceifa vidas de cerca de 1,25 milhões de pessoas a cada ano, a Organização das Nações Unidas lançou em 2011 uma campanha chamada “Década de ação pela Segurança no Trânsito” na qual governos de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes (OMS, 2015). Em maio de 2011, os Ministérios da Saúde e das Cidades lançaram, o Pacto Nacional pela Redução dos Acidentes no Trânsito – Pacto pela Vida como adesão ao Plano de Ação lançado pela Organização Mundial da Saúde (SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO, 2012).

4. METODOLOGIA

Trata-se de pesquisa transversal, documental, retrospectiva, de natureza quantitativa, realizado no período de 18 de abril a 16 junho de 2018, desenvolvido na Base Centralizada do SAMU Regional Assis. Foram avaliadas 662 fichas eletrônicas das vítimas de acidentes de motocicletas ocorridos em Assis/SP nos anos de 2016 e 2017.

Foram incluídos os acidentes motociclísticos ocorridos no período, que foram atendidos pelo Serviço Móvel de Urgência e Resgate e excluídos aqueles ocorridos fora do período citado e atendidos por outras equipes. Para a coleta de informações utilizou-se um instrumento de pesquisa (apêndice A) desenvolvido pela autora. Os dados coletados foram agrupados conforme as variáveis descritas e transferidos a uma planilha do *Microsoft® Excel®* versão 2016, e expressos em gráficos e tabelas.

Este estudo foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética e Pesquisa da Faculdade de Filosofia e Ciências da UNESP de Marília sob o CAAE: 91282918.0.0000.5406, número do parecer: 2.858.356.

5. RESULTADOS

No Município de Assis/SP, nos anos de 2016 e 2017, foram registrados pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência 662 chamadas de acidentes de motocicleta; destes acidentes, 484 pessoas foram atendidas pelas equipes do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, assim, 178 vítimas foram atendidas com o apoio do Resgate (Tabela 1).

Atendimento	Ano		Total
	2016	2017	
SAMU	228	256	484
Bombeiro	108	70	178
Total	336	326	662

Tabela 1: Total de ocorrências envolvendo motociclistas atendidas pelo SAMU e Bombeiros nos anos de 2016 e 2017.

Fonte: Sistema de Saúde Online do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência.

Neste estudo verificou-se um predomínio de vítimas do sexo masculino totalizando 61,3% (Tabela 2), e que os adultos entre 21 e 30 anos perfizeram 38,8% do total de atendimentos como demonstrados pelas nas figuras 1 e 2.

Atendimento	Sexo		
	Feminino	Masculino	Não informado
SAMU	188	295	1
Bombeiro	65	111	2
Total	253	406	3

Tabela 2: Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis/SP de acordo com o sexo nos anos de 2016 e 2017.

Fonte: Autora, 2018

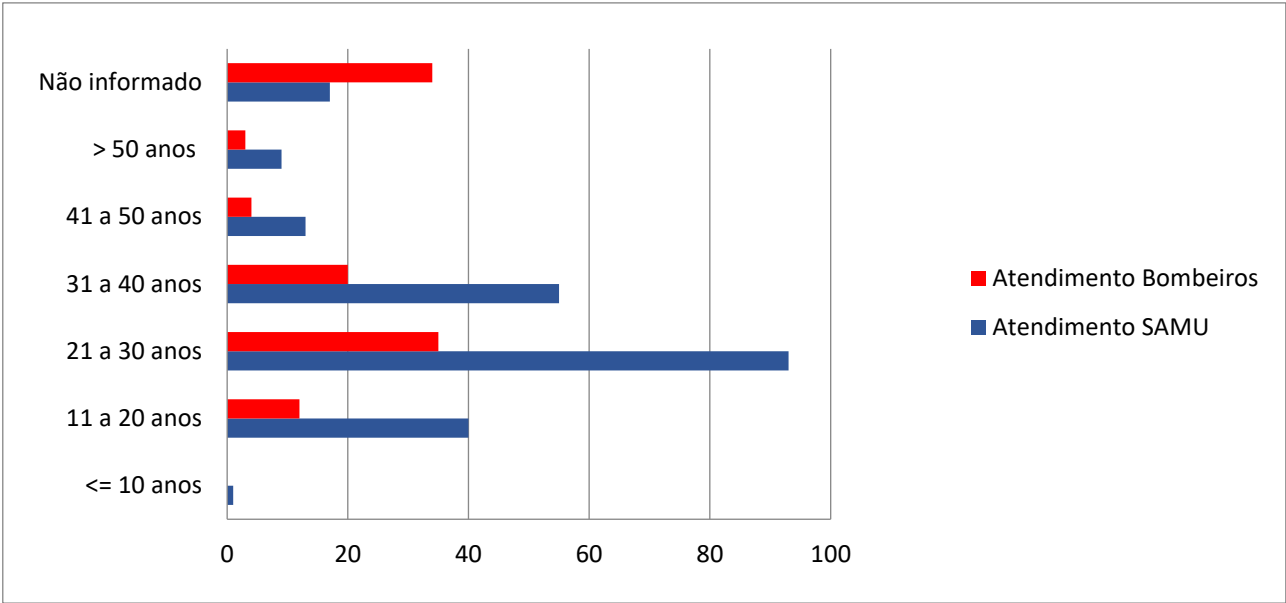


Figura 1 - Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis/SP de acordo com a faixa etária no ano de 2016.

Fonte: Autora, 2018

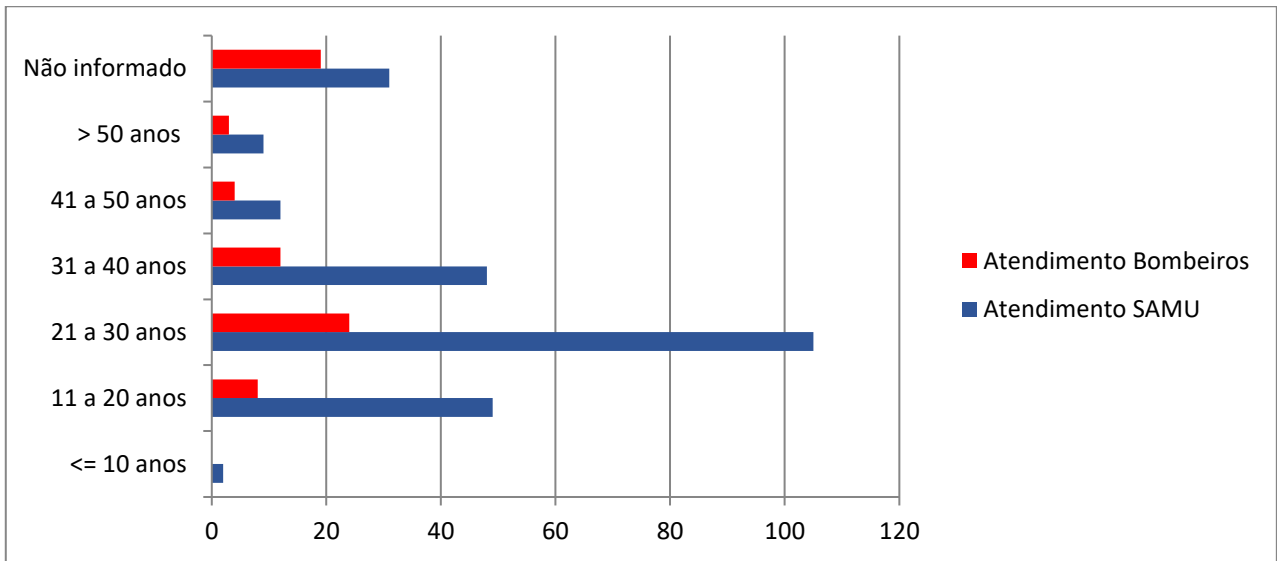


Figura 2 - Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis/SP de acordo com a faixa etária no ano de 2017.

Fonte: Autora, 2018

No que concerne à posição da vítima na motocicleta conseguimos perceber que 92,9% eram condutores e apenas 7,1% estavam de carona, conforme descrito na Tabela 3 e 4.

Posição	SAMU	Bombeiros	Total	%
Condutor	207	105	312	92,9
Garupa	21	3	24	7,1

Tabela 3- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a posição da vítima na motocicleta no ano de 2016.

Fonte: Autora, 2018

Posição	SAMU	Bombeiros	Total	%
Condutor	235	68	303	92,9
Garupa	21	2	23	7,1

Tabela 4- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a posição da vítima na motocicleta no ano de 2017.

Fonte: Autora, 2018

Quanto à área corporal lesada verificou-se que a região mais atingida foram os membros inferiores em 43,5% das vítimas, seguido dos membros superiores em 24% e da face em 7,2% (Figura 3 e 4).

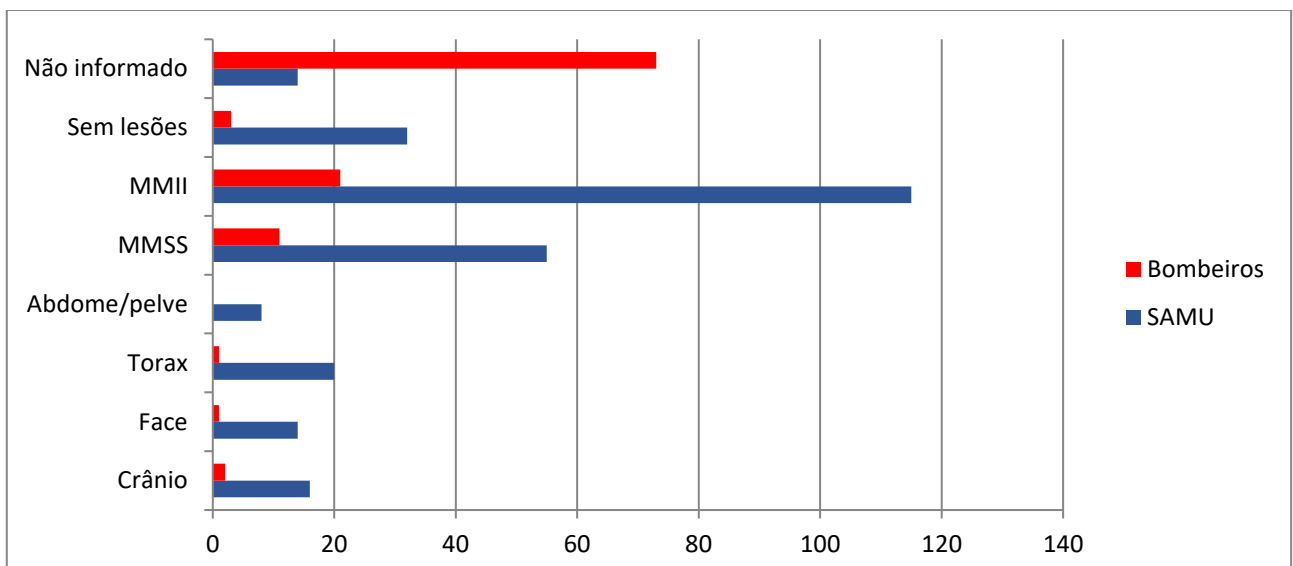


Figura 3- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a localização anatômica da lesão no ano de 2016.

Fonte: Autora, 2018

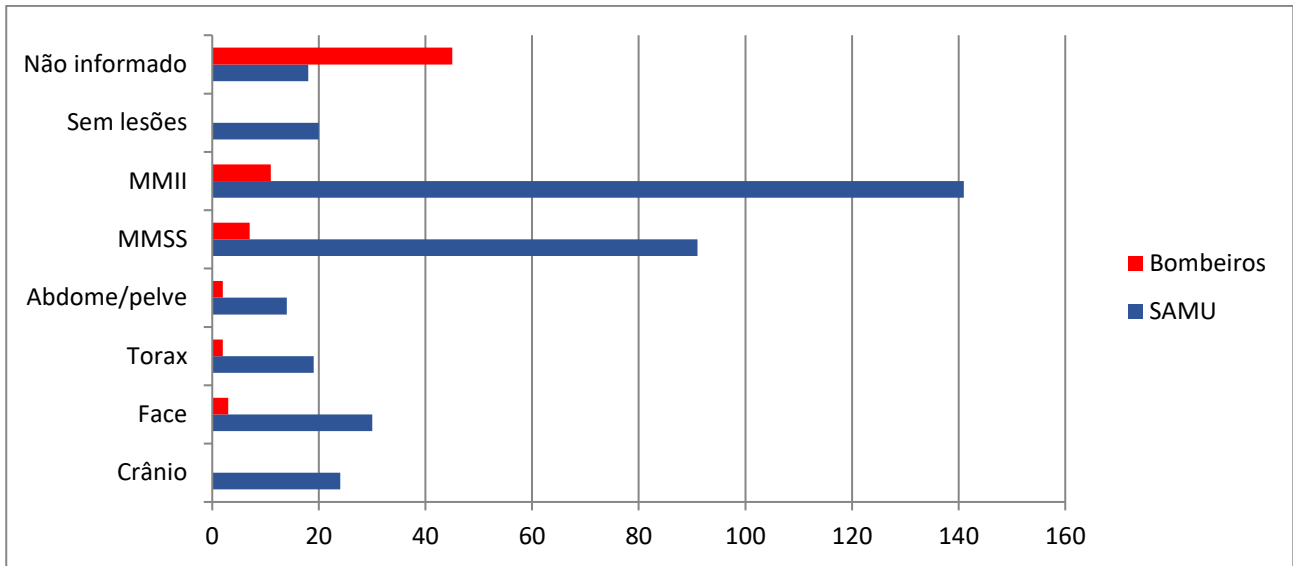


Figura 4- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a localização anatômica da lesão no ano de 2017.

Fonte: Autora, 2018

No que tange às equipes de atendimento, do total de chamados (662), 16,4% (109) foram atendidos pela Unidade de Suporte Avançado do SAMU, 56,6% (375) foram atendidos pela Unidade de Suporte Básico e (178) 26,8% corresponderam aos chamados que entraram pelo 192, mas foram atendidos pela Unidade de Resgate (Figura 5).

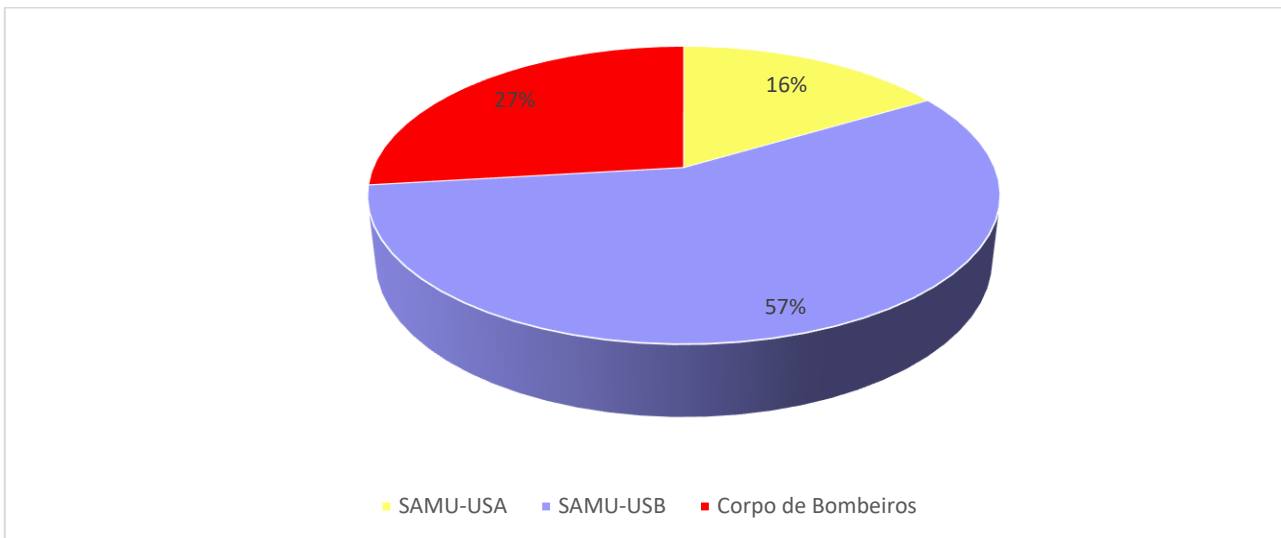


Figura 5- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a equipe que prestou atendimento nos anos de 2016 e 2017.

Fonte: Autora, 2018

Com relação ao destino constatou-se que 57,9% das vítimas foram encaminhadas à Unidade de Pronto Atendimento local, 5,3% foram levados ao Núcleo de Atendimento

Referenciado, 2,1% foram encaminhados à Santa Casa de Assis, 3,3% foram para outras unidades de saúde de Assis, 4,5% das vítimas recusaram atendimento e 26,9% corresponde aos atendimentos prestados pelo Resgate e não consta nos registros para onde as vítimas foram encaminhadas (Figura 6).

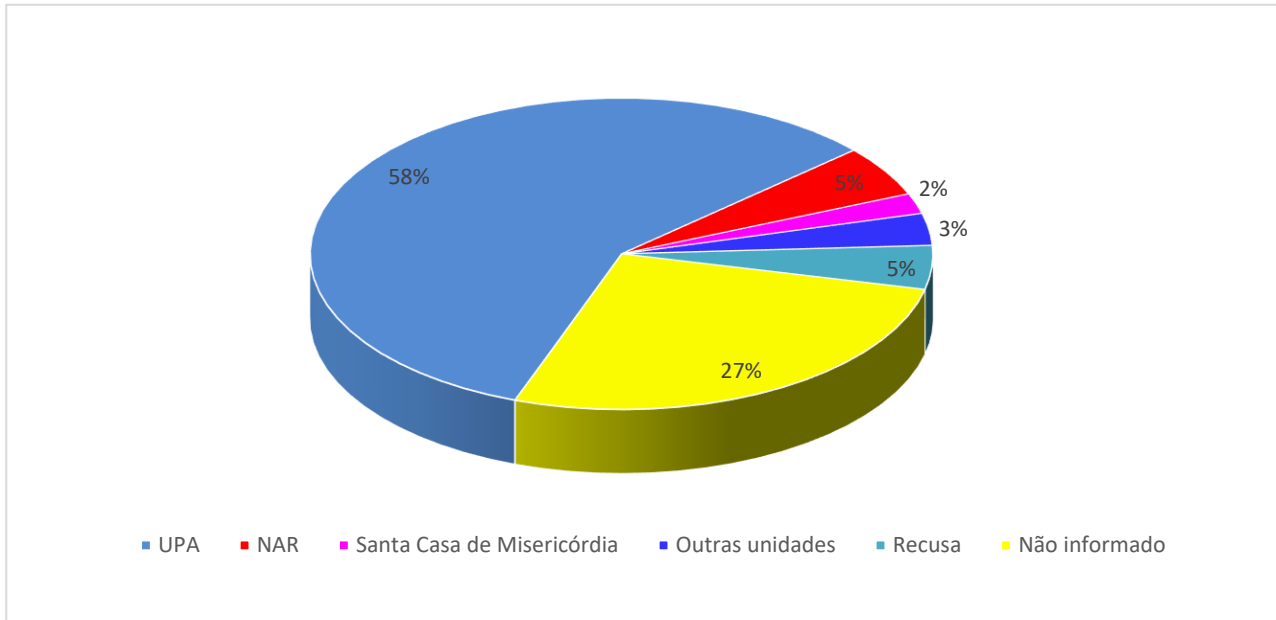


Figura 6- Distribuição dos acidentes envolvendo motociclistas na cidade de Assis de acordo com a unidade hospitalar de destino nos anos de 2016 e 2017.

Fonte: Autora, 2018.

6. DISCUSSÃO

Em todo acidente de trânsito existem três fatores considerados mutáveis, são os fatores humano, veicular e viário. Dos fatores viários podemos citar a má conservação das vias e sinalização precária; deixar de fazer a manutenção regular no veículo é um fator veicular; e por fim, mas não menos importante o fator humano, que diz respeito ao comportamento de risco do motociclista, principalmente no que se refere à direção sob uso de álcool e drogas, excesso de velocidade e o não uso de equipamentos de proteção individual (COSTA; SEVERO, 2018).

O aumento da frota de motocicletas também é considerado uma das causas para a epidemia de acidentes. Em agosto de 2018, segundo o Departamento Nacional de Trânsito a frota Brasileira de motocicletas chegou a 22.090.668, em 2017 a frota Assisense chegou a 22.649 se somados motocicletas e motonetas.

Nesse contexto, a presente pesquisa foi realizada a partir dos registros eletrônicos do Serviço Móvel de Urgência Base Centralizada de Assis/SP. No total, foram registradas apenas pelo Serviço Móvel de Urgência 662 chamadas de acidentes de motocicletas nos anos de 2016 e 2017. Considerando que Assis/SP é uma cidade de pequeno/médio porte, com população estimada em 103.666 habitantes pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística nesse ano, esse número torna-se bastante expressivo.

Neste estudo verificou-se um predomínio de vítimas do sexo masculino, resultado este semelhante ao observado em Florianópolis/SC (DUTRA, 2018), Recife/PE (MENDONÇA et al, 2017) e Ananindeua/PR (ALMEIDA et al, 2017) cujos percentuais de vítimas masculinas foram, respectivamente, 82,5%, 76,8% e 74,6%. Esses dados levam a constatar que a prevalência do sexo masculino é uma característica desse tipo de evento, evidenciando uma maior exposição dos indivíduos do sexo masculino a fatores de risco, como acidentes com veículos motorizados, comportamento agressivo, consumo abusivo de álcool e drogas, e frequentemente usa a motocicleta como meio de transporte para o trabalho e lazer, expondo-os a mais condições de risco (MONTEIRO et al, 2016).

Dentre a faixa etária mais acometida, destacam-se as idades de 21 a 30 anos, somatizando 38,8% das vítimas. Esses dados se mostram semelhante ao estudo de Rodrigues et al (2018), relacionado à temática, nos quais o gênero masculino, e adultos jovens em plena fase produtiva da vida, são as principais vítimas dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, o que gera grandes perdas para sociedade, devido aos altos custos para a saúde pública e problemas sociais e psicológicos deixados nas relações familiares.

Com relação à posição na motocicleta, os condutores foram os mais afetados, representando 92,8% das vítimas e os passageiros perfizeram 7,2% do total, corroborando com os achados descritos na literatura que apontam o condutor como a principal vítima (DUTRA, 2018; RODRIGUES et al, 2018).

O pedestre, o ciclista e motociclista compõe o grupo de vulneráveis, pois em caso de envolvimento em acidentes são geralmente a parte mais prejudicada (BRASIL, 2018). As motocicletas são consideradas uma das formas mais perigosas de transporte motorizado devido ao pequeno tamanho e à exposição direta ao impacto, o que torna seus ocupantes mais vulneráveis a traumas múltiplos e de maior gravidade. A cada 1,6 quilômetros percorridos, os motociclistas têm 34 vezes mais chances de morte em acidentes do que pessoas que dirigem outros veículos (SANTOS et al, 2018).

Acerca da região anatômica mais acometida há um predomínio de lesões em MMII, a prevalência de traumas em membros já foi observada na pesquisa de Silva et al (2018) que analisou as características dos acidentes motociclísticos, e encontrou essas regiões como as mais lesionadas (62,5%). Porém, encontramos na literatura achados como a de Barbosa et al (2014) que descreve em sua pesquisa a predominância de lesões na região da cabeça; justifica-se tal fato pelas características da população estudada, onde no Norte de país há um hábito de não utilizar o capacete, equipamento de proteção individual que tem a finalidade principal de proteger a calota craniana dos ocupantes do veículo em caso de impacto, prevenindo ou reduzindo os danos e as lesões que poderiam ser causadas, portanto, as vítimas de acidentes de motocicletas sofrem menos lesões, reduzindo em dois terços o risco de ferimentos na cabeça e pela metade na coluna cervical (ALMEIDA et al, 2017).

No presente estudo, nota-se que a Unidade Básica do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência foi a que mais atendeu os traumas em questão, com um percentual de 56,6%, de modo semelhante, o estudo realizado por Mendonça et al (2017) também mostrou que as Unidades Básicas perfizeram a maior parte dos atendimentos (90%).

Quanto à unidade hospitalar de destino, os resultados observados foram ainda equivalentes com estudo de Mendonça et al (2017), em que grande parte das vítimas foi encaminhada para a Unidade de Pronto Atendimento local, divergindo das pesquisas realizadas por Almeida et al (2017) e Dutra (2018) onde a maioria das vítimas foram encaminhadas à hospitais de referência.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçando um panorama a partir dos dados em questão, verificamos que Assis/SP não foge à regra das cidades que sofrem com altos índices de violência no trânsito; também não foi surpresa constatar que os homens jovens em plena idade produtiva são as maiores vítimas dos acidentes motociclísticos.

Constatou-se que a área corporal mais lesada nesse tipo de acidente são os membros inferiores, membros superiores e face; os condutores foram os mais afetados. Mais da metade das vítimas foram encaminhadas à Unidade de Pronto Atendimento e a grande maioria dos atendimentos foram prestados pela Unidade de Suporte Básico do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência.

As análises realizadas devem provocar reflexão, pois motocicletas têm sido utilizadas cada vez mais, tanto para trabalho, quanto para lazer. O comportamento de risco do condutor somado às péssimas condições de vias, sinalização e iluminação e a tendência de aumento de frota ano a ano, são fatores que podem provocar uma elevação do número de acidentes deste tipo, devido à disputa constante no trânsito.

Julga-se fundamental o acompanhamento destes índices e o desenvolvimento de intervenções específicas como uma infraestrutura adequada, com sinalização específica além de boas condições de iluminação e pavimentação. Tais fatores aliados a programas de prevenção de acidentes podem e precisariam reverter esse problema considerado epidêmico pela Saúde Pública.

8. REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Ana Isabella Sousa; NOGUEIRA, Maicon de Araújo; MOITA SÁ, Antônia Margareth; SANTOS, Alex de Assis Santos; PEREIRA, Denise Dos Santos; GUIMARÃES, Edilene do Socorro. Perfil epidemiológico de vítimas de colisões automobilísticas atendidas pelo serviço de atendimento móvel de urgência. **Rev. Enferm. Atenção Saúde [online]**. v.6, n.2, Jul/Dez, 2017. p.118-133.

BARBOSA, Mariana Queiroga; ABRANTES, Kennia Sibelly marques; SILVA JÚNIOR, Windsor Ramos; CASIMIRO, Geofab Sucupira; CAVALCANTI, Alessandro Leite. Acidente Motociclístico: Caracterização das Vítimas Socorridas pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). **Rev. Bras. Ci. Saúde**. V.18, n1.2014, p.3-10.

BRASIL, Ministério da Saúde. **Manual instrutivo da Rede de Atenção às Urgências e Emergências no Sistema Único de Saúde**. Brasília: Ministério da Saúde; 84 p. Livrotab, graf. Jan, 2013.

COSTA, Camila Marques; SEVERO, Vivienne Martins. **Educação para prevenção de acidentes: Uma análise das estatísticas de acidentes no Brasil à luz do código de trânsito brasileiro**. Biblioteca Digital de Segurança Pública: Acervo Digital, 2018. Disponível em: <<https://acervodigital.ssp.go.gov.br/pmgo/bitstream/123456789/1178/1/Camila%20Marques%20Costa.pdf>> Acesso em: 20 out. 2018.

DENATRAN – DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO. **Frotas de veículos**. Disponível em: <<https://www.denatran.gov.br/estatistica/237-frota-veiculos>> Acesso em: 20 out. 2018.

DUTRA, Letícia de Aguiar; **Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas atendidos pelo serviço aeromédico**. 2018. 59p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Enfermagem) - Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2018. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/187145/TCC-ENFERMAGEM%20UFSC%20-%20Let%C3%ADcia%20Aguiar.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> Acesso em: 27 out. 2018.

FREIRE, Evandro. **Trauma: A Doença dos Séculos**. Vol.1; 1ªed. São Paulo: Atheneu, 2001.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo 2010**. São Paulo: IBGE, 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/assis/panorama>> Acesso em: 21 out. 2018.

MENDONÇA, Marcela Franklin Salvador; SILVA, Amanda Priscila de Santana Cabral; CASTRO Claudia Cristina Lima. Análise espacial dos acidentes de trânsito urbano atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência: um recorte no espaço e no tempo. **Rev. Bras. Epidemiologia**. v.20, n.4, out/dez, 2017. p.727-741.

Ministério da Saúde – SVS Notícias. Disponível em: <<http://portalms.saude.gov.br/noticias/722-svs-noticias/18902-internacoes-por-acidentes-de-motos-mais-que-dobram-em-cinco-anos>> Acesso em: 05 dez. 2017.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Departamento de Informática do Sus – DATASUS – **Projeto SAMU**. Disponível em: <<http://datasus.saude.gov.br/projetos/52-samu>> Acesso em: 15 mar. 2018.

MONTEIRO, Letícia Fernandes; FRASSON, Murilo Zomer; WRSESINSKI, Aline; BARDINI, Aline Vieira Lima Scarlatelli; LIN, Jaime; FERNANDES, Arthur Furlaneto. Caracterização dos pacientes com traumatismo cranioencefálico grave admitidos em um hospital terciário. **Arq. Catarin. Med.** v.45, n.3, jul/set, 2016. p.02-16.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020)** – ONUBR. 2017. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>> Acesso em: 18 mar. 2018.

O'DWYER, Gisele; KONDER, Mariana Teixeira; RECIPUTTI, Luciano Pereira; MACEDO, Cesar; LOPES, Monica Guimarães Macau. O processo de implantação do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência no Brasil: estratégias de ação e dimensões estruturais. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 33, n. 7, 2017. ISSN 1678-4464.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Relatório anual de 2016**. São Paulo: ONSV; 2016. Disponível em:<<https://www.onsv.org.br/relatorio-anual-2016/>> Acesso em: 05 dez. 2017.

PARANÁ, Secretaria de Segurança Pública e administração Penitenciária do Estado do Paraná. **Histórico do Corpo de Bombeiros no Brasil**. Disponível em: <<http://www.bombeiros.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=2>> Acesso em: 15 mar. 2018.

PAULA, P. **Brasil é o quinto país no mundo em mortes por acidentes no trânsito**. UNA-SUS, 2015. Disponível em: < <https://www.unasus.gov.br/noticia/brasil-e-o-quinto-pais-no-mundo-em-mortes-por-acidentes-no-transito>>. Acesso em 06 dez. 2017.

RODRIGUES, Tatyane Silva; GUIMARÃES, David Bernard Oliveira; SILVA, Camila Aparecida Sousa; OLIVEIRA, Nayara Cristina da Rocha; SANTOS, Gerarlene Ponte Guimarães; SANTOS, Ana Maria Ribeiro. Caracterização das vítimas de acidentes de trânsito por motocicletas atendidos em um hospital de referência. **Rev. Interd.** v. 11, n. 1, jan/fev. Mar, 2018. p.87-95.

SANTOS, Washington José; COELHO, Vanessa Maria da Silva; SANTOS, Gustavo Barreto; CEBALLOS, Albanita Gomes da Costa. Caracterização dos acidentes de trânsito envolvendo trabalhadores motociclistas em Pernambuco – 2016. **J. Health Biol Sci.** v.6, n.4, 2018. p. 431-436

SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL. Senado Federal. Explosão de Motos e Mortes. Câmara dos Deputados, Rev. **Em Discussão.** n.13, novembro 2012.

SILVA, Amanda Diniz; ALVES, Gabrielly Cristina Quintiliano; AMARAL, Eliana Maria Scarelli; FERREIRA, Lúcia Aparecida; DUTRA, Cintia Machado; OHL, Rosali Isabel Barduchi; CHAVAGLIA, Suzel Regina Ribeiro. Vítimas de acidente motociclístico atendidas em hospital público de ensino. **REME – Rev. Min Enferm.** V.22, 2018. e-1075.

SILVA, Maria Gabriella Pacheco; SILVA, Vanessa de Lima; VILELA; Mirella Rodrigues Bezerra; GOMES, Adriana de Oliveira Camargo; FALCÃO, Ilka Veras; CABRAL, Ana Karina Pessoa da Silva; LIMA, Maria Luiza Lopes Timóteo. Fatores associados às alterações fonoaudiológicas em vítimas de acidentes de motocicletas. **CoDAS**, V.28, n.6. 2016. pg. 745-752.

TRAUMA. Dicionário Etimológico, 10 dez. 2017. Disponível em: <<https://www.dicionarioetimologico.com.br/busca/?q=trauma>> Acesso em: 10 dez. 2017.

VELLOSO, Isabela Silva Cândia; ALVES, Marília; SENA, Roseni Rosângela. Atendimento móvel de urgência como política pública de saúde. **REME – Rev. Min Enferm.** V.12, n.4, out/dez, 2008. p.557-563.

WASELFISZ, Júlio Jacobo. Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas. **Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos (CEBELA)**. Flacso Brasil. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf> Acesso em: 06 dez. 2017.

WELTER, Diânata Simone; FRIGO, Jucimar; BUSNELLO, Grasielle; KOLHS, Marta. Caracterização das ocorrências traumáticas atendidas pelo corpo de bombeiros do município de Itapiranga – SC. **Rev.Cuidado Fundamental**, V. 05, n.2, abr/jan, 2013, p. 3620-25

WILLEMANN, Erico Roberto. **Trauma de face em vítimas de acidente de motocicleta relacionado ao uso do equipamento de proteção individual (EPI)**. 2003. Dissertação de Mestrado, Repositório Institucional da UFSC, 2003. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/84639?show=full>> Acesso em: 15 mar. 2018.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Relatório Global Sobre o Estado da Segurança Viária 2015**. Suíça, 2015. Disponível em: <http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/> Acesso em: 18 mar. 2018.

9. APÊNDICE A - INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS

Caracterização do Relatório de atendimento do socorrista

- 1) Ano:
 2016 2017
- 2) Sexo:
 Masculino Feminino
- 3) Idade:
 ≤ 10 anos 11 a 20 anos 21 à 30 anos
 31 à 40 anos 41 à 50 anos > de 50 anos
 Não informado
- 4) Variável da Ocorrência:
Horário:
 >7:00 as 13:00 >13:00 as 19:00
 > 19:00 a 1:00 > 1:00 as 7:00
 Dia:_____ Mês:_____
- Não informado
- 5) Endereço:
Rua: Não consta
Bairro: Não consta
- 6) Escala de Trauma:
Realizado Sim Valor_____
- Não

7) Principais lesões:

- *Locais Crânio Tórax MMSS Sem lesões
 Face Abdome/Pelve MMII Não informado

8) Procedimentos realizados:

- Protocolo ATLS sim Não

Outros _____

9) Posição na motocicleta:

- Condutor Garupa

10) Unidade Hospitalar de destino:

- Unidade de Pronto Atendimento (UPA)
 Núcleo Atendimento Referenciado (NAR)
 Santa Casa de Misericórdia de Assis
 Outras unidades
 Recusa

11) Equipe:

- SAMU-USA
 SAMU-USB
 Corpo de Bombeiros