

## Perfil Epidemiológico, Comportamental e Clínico de Vítimas de Acidentes Motociclísticos no Período da Pandemia da Covid 19

### Epidemiological, Behavioral and Clinical Profile of Victims of Motorcycle Accidents

Annely Emilia da Conceição<sup>1</sup>  
Clarissa Mourão Pinho<sup>2</sup>  
Maria Sandra Andrade<sup>3</sup>  
Relba Torquato Vasconcelos<sup>4</sup>  
Regina Frasso Monteiro<sup>5</sup>  
Eronildo de Almeida Andrade<sup>6</sup>  
Alexandra Barros de Santana<sup>7</sup>

#### RESUMO

**Objetivo:** Descrever o perfil epidemiológico, comportamental e clínico de vítimas de acidentes motociclísticos atendidos em um hospital de referência em traumatologia no período da pandemia da COVID 19. **Método:** Estudo transversal, com abordagem quantitativa, realizado nas enfermarias de traumatologia de um hospital de referência em Pernambuco, Brasil, no período de julho a dezembro de 2020. Participaram do estudo, 207 pacientes com faixa etária  $\geq 18$  anos, de ambos os sexos, condutores ou passageiros. Utilizou-se um questionário próprio, com perguntas fechadas contendo variáveis sociodemográficas, clínicas, comportamentais e de caracterização do acidente. **Resultados:** Verificou-se a prevalência de indivíduos jovens, do sexo masculino, com baixa escolaridade e baixa renda. A maioria dos acidentes ocorreram aos domingos à noite, sendo o condutor a vítima mais comum. A grande maioria das lesões foram fraturas, atingindo principalmente os membros inferiores, seguidos dos superiores, submetidos à cirurgia. **Conclusão:** Esse estudo mostra a importância de abordagens e intervenções direcionadas para a redução dos impactos negativos dos acidentes de trânsito por motocicletas contribuindo para elaboração de ações preventivas e políticas públicas efetivas focadas no público-alvo, no sentido de prevenir os acidentes e reduzir a morbimortalidade no trânsito e as repercussões individuais e sociais, bem como subsidiar melhorias na assistência prestada a estes pacientes.

#### DESCRIPTORES

Acidentes de trânsito. Motocicleta. Prevenção de acidentes. Ferimento e Lesões. Enfermagem.

#### ABSTRACT

**Objective:** Describe the profile epidemiological, behavioral and clinical of patients victims of motorcycle accidents treated at a traumatology referral hospital. **Method:** This is a cross-sectional, with a quantitative approach, made in a trauma ward of a reference hospital in traumatology in the state of Pernambuco, from July to December 2020. The study had 207 patients, with more than 18 years old, male and female, pilots or passengers. The questionnaire used had specific questions containing sociodemographic, clinical, behavioral and accident characterization variables. **Results:** The most were young, male with low education and low income. Most accidents occurred on Sunday evenings, with the driver being the most common victim. The vast majority of injuries were fractures, affecting mainly the lower limbs, followed by the upper ones, who underwent surgery. **Conclusion:** This study shows the importance of approaches and interventions aimed for reducing the negative impacts of motorcycle traffic accidents, contributing to the development of preventive actions and effective public policies focused on the target audience, in order to prevent accidents and reduce morbidity and mortality in traffic and the individual and social repercussions, as well as subsidizing improvements in the care provided to these patients.

#### DESCRIPTORS

Traffic accidents. Motorcycle. Accidents prevention. Injury and Injury. Nursing.

<sup>1</sup> Enfermeira. Programa de Residência em Enfermagem do Hospital Otávio de Freitas, Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. Recife/PE- País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0001-9923-7929>

<sup>2</sup> Enfermeira. Programa Associado de Pós-graduação em enfermagem pela Universidade de Pernambuco/Universidade Estadual da Paraíba. Recife/PE País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0003-0911-6037>

<sup>3</sup> Enfermeira. Programa Associado de Pós-graduação em enfermagem pela Universidade de Pernambuco/Universidade Estadual da Paraíba. Recife/ PE--País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0002-9551-528X>

<sup>4</sup> Enfermeira. Programa de Residência em Enfermagem do Hospital Otávio de Freitas, Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. Recife/ PE - País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0001-6488-9273>

<sup>5</sup> Enfermeira. Programa de Residência em Enfermagem do Hospital Otávio de Freitas, Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. Recife/ PE- País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0002-1012-6120>

<sup>6</sup> Enfermeiro. Programa de Residência em Enfermagem do Hospital Otávio de Freitas, Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. Recife/ PE- País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0001-5253-1741>

<sup>7</sup> Enfermeira. Programa de Residência em Enfermagem do Hospital Otávio de Freitas, Secretaria Estadual de Saúde de Pernambuco. Recife/PE - País: Brasil. (ORCID): <https://orcid.org/0000-0002-5881-8564>

Os acidentes com motocicletas constituem um problema de saúde pública de grande magnitude e transcendência, sendo responsáveis por diversos transtornos às pessoas envolvidas, como sequelas psicológicas, econômicas, emocionais e físicas, causando forte impacto na morbidade e na mortalidade da população <sup>(1)</sup>.

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,35 milhão de pessoas perdem a vida todos os anos e outras 50 milhões sofrem lesões não fatais, muitas delas resultando em incapacidade, conseqüentes de acidentes de trânsito. Atualmente, o Brasil ocupa o quinto lugar no ranking dos países com maiores índices de mortes por acidentes no trânsito, com destaque para os motociclísticos <sup>(2)</sup>.

A motocicleta passou a ser o veículo de primeira escolha para muitos jovens, devido à facilidade de compra, baixo custo de manutenção, além da utilização como instrumento de trabalho<sup>(3)</sup>. Ainda que mais acessível, as motocicletas oferecem maiores riscos aos seus condutores e passageiros pela alta exposição corporal, o que torna esses indivíduos ainda mais suscetíveis a eventos traumáticos incapacitantes e mortes. Além disso, observa-se o abuso da velocidade e manobras de risco que revelam situações que contribuem para altos índices de acidentes <sup>(4-5)</sup>.

Também, observa-se o consumo de álcool e/ou outras drogas entre os condutores como uma das causas mais frequentes de lesões e acidentes fatais. É consenso na literatura que o efeito do álcool prejudica habilidades essenciais à atividade de pilotar (tempo de reação e coordenação), além de proporcionar um excesso de confiança,

colocando em risco a própria vida e a de outras pessoas <sup>(6,7)</sup>.

As lesões e sequelas resultantes dos acidentes por motocicletas podem apresentar-se em diversas regiões do corpo, implicando em altos custos com internações hospitalares, sobrecarga dos setores assistenciais e internações por tempo prolongado, influenciando de forma significativa na reabilitação e na qualidade de vida dos acidentados e de seus familiares <sup>(8)</sup>.

O período de internação hospitalar é influenciado pelo nível de gravidade da lesão, sendo crescente o número desses pacientes com lesões de pele e fraturas ósseas acometendo principalmente, os membros inferiores, seguindo dos membros superiores, que requerem imobilizações prolongadas, acarretando uma recuperação demorada, com importantes custos econômicos e sociais <sup>(9)</sup>.

Os custos financeiros e sociais vão além da assistência oferecida pelo sistema público de saúde, envolvem perdas materiais, despesas previdenciárias, incapacidade ocasionada pelas lesões não fatais incapacitantes, além do sofrimento <sup>(10)</sup>. Com vistas a diminuir os índices de lesões e mortes causadas pelos acidentes de trânsito, destaca-se a importância de medidas preventivas com intervenções voltadas para fiscalização constante, comunicação e ações educativas focadas na diminuição no número de acidentes <sup>(11)</sup>.

A implantação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1998 e a implantação da Lei nº 11.705, popularmente conhecida como “lei seca”, possibilitaram a melhoria na segurança dos veículos e redução dos índices de acidentes de trânsito e conseqüentemente

redução da morbidade/mortalidade associada ao uso de álcool e direção. Fato este que confirma a importância dessa lei como medida de prevenção e conscientização para redução do número de acidentes<sup>(7)</sup>. Nesta perspectiva, o Ministério da Saúde (MS) instituiu a Política Nacional de Redução de Morbimortalidade por Acidente e Violência, instrumento orientador para as ações de prevenção de acidentes. Além de propor estratégias de promoção da saúde, recuperação e reabilitação das vítimas<sup>(1)</sup>.

Diante do exposto e levando em consideração o elevado índice dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e das consequências desse agravo, torna-se de extrema relevância conhecer o perfil epidemiológico, comportamentais e clínico das vítimas de acidentes motociclísticos, possibilitando assim, colaborar para elaboração de políticas públicas voltadas para prevenção, redução e minimização dos impactos promovidos pelos acidentes motociclísticos.

Portanto, este estudo teve como objetivo descrever o perfil epidemiológico, comportamental e clínico de vítimas de acidentes motociclísticos atendidos em um hospital de referência em traumatologia no período da pandemia da COVID 19.

## MÉTODOS

Trata-se de estudo transversal, com abordagem quantitativa, realizado em enfermarias de ortopedia/traumatologia de um hospital público de referência no atendimento de urgência às vítimas de trauma no estado de Pernambuco. Para elaboração do texto

do artigo foi utilizado o guia *Strengthening the Reporting of Observational Studies in Epidemiology* (STROBE) da Rede *Enhancing the Quality and Transparency Of health Research* (EQUATOR).

No período do desenvolvimento do estudo foram internados 414 pacientes vítimas de trauma, sendo 207 vítimas de acidentes motociclísticos que constituíram a população/amostra deste estudo. O estudo foi realizado no período de julho a dezembro de 2020.

Foram incluídos os pacientes com faixa etária  $\geq 18$  anos, de ambos os sexos, vítimas de acidentes motociclísticos no período estudado, condutores ou passageiros e excluídos aqueles que apresentavam alterações cognitivas e/ou comprometimento do estado geral que impedissem a participação na entrevista. Não houve recusas em participar e todos os pacientes assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

Como instrumento de coleta de dados foi utilizado um questionário elaborado pelos próprios pesquisadores, com perguntas fechadas contendo as seguintes variáveis sociodemográficas: sexo, faixa etária, raça, estado civil, ocupação, renda; comportamentais, tais como: uso de álcool e drogas e, variáveis clínicas: natureza da lesão, região do corpo atingida e tratamento e de caracterização do acidente, como: dia do acidente, turno, tipo de vítima, parte envolvida no acidente, uso do capacete, habilitação, excesso de velocidade, uso de bebida alcoólica, uso de drogas, medicamentos, sono/cansaço.

Os participantes foram abordados e convidados a participar da pesquisa pelos próprios pesquisadores e, somente

após a explicação dos objetivos, leitura e anuência escrita em participar, iniciaram-se as entrevistas, individualizadas no próprio leito, devido à dificuldade de locomoção do paciente. Diariamente, dois pesquisadores realizaram visitas nas enfermarias de trauma existentes no hospital, para identificar os pacientes que se enquadravam nos critérios de inclusão. O instrumento de coleta de dados foi aplicado aos participantes de segunda a sábado, sempre no período da tarde por ser um horário que não ocorriam muitos procedimentos médicos e de enfermagem. As entrevistas tiveram duração média de 20 minutos.

Para análise dos dados foi construído um banco na planilha eletrônica no Microsoft Excel a qual foi exportada para o software SPSS, versão 18, onde foi realizada a análise. Para avaliar o perfil pessoal das vítimas, as características do acidente, os procedimentos e as condutas adotadas no atendimento às vítimas, foram calculadas as frequências percentuais e construídas as respectivas distribuições de frequência. Além disso, foi aplicado o teste qui-quadrado para a comparação de proporções, sendo considerado associação significativa os valores de  $p > 0,05$ .

Foram respeitados os preceitos éticos da Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde. O projeto foi aprovado pelo comitê de ética e pesquisa do Hospital Otávio de Freitas (HOF), sob número de CAAE: 34800720.9.0000.5200, número de parecer: 4158645 com data de emissão em 16/07/2020.

## RESULTADOS

Na distribuição das características sociodemográficas dos pacientes vítimas de acidentes motociclísticos, observa-se que 187 (90,3%) são do sexo masculino, 182 (88,0%) apresentam idade de 18 a 49 anos, 12 (5,8%) possuem ensino superior e renda inferior a dois salários mínimos. O perfil descrito é o mais frequente entre os pacientes avaliados ( $p < 0,001$ ) (Tabela 1).

Na distribuição da caracterização dos acidentes, verifica-se que os dias da semana com maior incidência de acidentes, 99 (47,8%) foi sábado e domingo e nos turnos da tarde e noite 134 (64,7%). O perfil descritivo dos acidentes é o mais frequente no grupo em estudo ( $p < 0,001$ ) (Tabela 2).

Na distribuição das características apresentada na ocorrência do acidente, verifica-se que 42 (20,3%) dos acidentados não estavam utilizando capacete no momento do acidente. Observa-se, ainda, o relato de envolvimento em outros acidentes (38,6%), excesso de velocidade (10,1%) e uso de álcool (20,3%). Todas as características avaliadas, indicam que a ocorrência dos acidentes são semelhantes ( $p < 0,001$ ), exceto para o condutor possuir habilitação ( $p = 0,627$ ).

Na distribuição da caracterização clínica das vítimas de acidentes motociclísticos, verifica-se que 168 (81,2%) das lesões foram fraturas, para 200 (96,6%) as regiões do corpo atingidas foram os membros inferiores e superiores. O perfil clínico das vítimas de acidentes motociclísticos descritos é o mais frequente no grupo em estudo ( $p < 0,001$ ).

**Tabela 1.** Caracterização sociodemográfica das vítimas de acidentes motociclísticos atendidos em um hospital de referência, Recife, Pernambuco, Brasil, 2020. (n=207)

Fatores avaliados	n	%	p-valor <sup>1</sup>
<b>Sexo</b>			
Masculino	187	90,3	<0,001
Feminino	20	9,7	
<b>Idade</b>			
18 a 29 anos	90	43,5	<0,001
30 a 39 anos	50	24,2	
40 a 49 anos	42	20,3	
50 a 59 anos	22	10,6	
60 a 69 anos	3	1,4	
<b>Raça/Cor</b>			
Branco	47	22,7	<0,001
Preto	27	13,0	
Parda	132	63,8	
Amarelo	1	0,5	
<b>Estado civil</b>			
Solteiro	92	44,4	<0,001
Casado	76	36,7	
Separado/Divorciado	5	2,4	
Viúvo	1	0,5	
União estável	33	15,9	
<b>Escolaridade</b>			
Não alfabetizado	7	3,4	<0,001
Ensino fundamental I	44	21,3	
Ensino fundamental II	45	21,7	
Ensino médio	99	47,8	
Ensino superior	12	5,8	
<b>Ocupação</b>			
Agricultor	35	16,9	<0,001
Motoboy/ mototaxista	21	10,1	
Mecânico	8	3,9	
Estudante	8	3,9	
Motorista	7	3,4	
Serviços Gerais	7	3,4	
Vendedor	6	2,9	
Segurança/Vigilante	6	2,9	
Outros	109	52,7	
<b>Renda</b>			
Menor que 2 SM	193	93,2	<0,001
2 a 3 SM	14	6,8	

<sup>1</sup>p-valor do teste Qui-quadrado para comparação de proporção.

**Tabela 2.** Caracterização dos acidentes motociclísticos das vítimas atendidas em um hospital de referência, Recife, Pernambuco, Brasil, 2020. (n=207)

Fatores avaliados	n	%	p-valor <sup>1</sup>
<b>Dia da semana que ocorreu o acidente</b>			
Domingo	60	29,0	
Sábado	39	18,8	
Segunda	37	17,9	
Terça	17	8,2	<0,001
Quarta	13	6,3	
Quinta	15	7,2	
Sexta	26	12,6	
<b>Turno do acidente</b>			
Manhã	61	29,5	
Tarde	65	31,4	<0,001
Noite	69	33,3	
Madrugada	12	5,8	
<b>Tipo de vítima</b>			
Condutor	172	83,1	<0,001
Passageiro	35	16,9	
<b>Outras partes envolvidas no acidente</b>			
Automóvel	67	32,4	
Motocicleta	51	24,6	
Animal	8	3,9	
Ciclista	2	1,0	<0,001
Ônibus	1	0,5	
Pedestre	1	0,5	
Outros	77	37,2	

<sup>1</sup>p-valor do teste Qui-quadrado para comparação de proporção.

**Tabela 3.** Características apresentadas por vítimas de acidentes motociclísticos atendidos em um hospital de referência, Recife, Pernambuco, Brasil, 2020 (n=207).

Característica avaliada	Sim	Não	p-valor <sup>1</sup>
Uso de capacete pela vítima	165(79,7%)	42(20,3%)	<0,001
Condutor possui habilitação	107(51,7%)	100(48,3%)	0,627
Estava utilizando celular	4(1,9%)	203(98,1%)	<0,001
Já se envolveu em outros acidentes	80(38,6%)	127(61,4%)	0,001
Excesso de velocidade pelo condutor	21(10,1%)	186(89,9%)	<0,001
Uso de bebida alcoólica pelo condutor	42(20,3%)	165(79,7%)	<0,001
Estava sob efeito de droga ou medicamento	2(1,0%)	205(99,0%)	<0,001
Estava com sono / cansado	17(8,2%)	190(91,8%)	

<sup>1</sup>p-valor do teste Qui-quadrado para comparação de proporção.

## DISCUSSÃO

Os resultados do estudo mostram que jovens adultos, do sexo masculino são as principais vítimas de acidentes com motocicletas. Fato já evidenciado em diversos estudos realizados<sup>(6-9,10-16)</sup>. A prevalência da população masculina envolvida em acidentes motociclísticos provavelmente está associada a aspectos sociais e culturais, pois os homens

se sentem mais competentes na direção, implicando em comportamentos perigosos e atitudes inseguras, como praticar manobras arriscadas e a não utilização do capacete, o que pode ocasionar graves consequências no trânsito<sup>(12)</sup>.

Além da inexperiência, dificuldade em identificar perigos, a busca por desafios e emoções, excesso de velocidade, abuso de álcool ou drogas e o não cumprimento das

**Tabela 4.** Caracterização clínica das vítimas de acidentes motociclísticos atendidos em um hospital de referência, Recife, Pernambuco, Brasil, 2020 (n=207).

Fator avaliado	n	%	p-valor <sup>1</sup>
<b>Natureza da lesão</b>			
Fratura	168	81,2	
Amputação traumática	7	3,4	
Politraumatismo	10	4,8	<0,001
Corte/Laceração	17	8,2	
Torção/Luxação	5	2,4	
<b>Região do corpo atingida</b>			
Cabeça	1	0,5	
Coluna vertebral	2	1,0	
Quadril/Pelve	4	1,9	<0,001
Membros superiores	76	36,7	
Membros inferiores	124	59,9	
<b>Condutas</b>			
Cirurgia	122	58,9	
Fixador externo	49	23,7	
Aparelho gessado	22	10,6	<0,001
Tipóia	7	3,4	
Tala	7	3,4	

<sup>1</sup>p-valor do teste Qui-quadrado para comparação de proporção.

leis de trânsito. (3,12,13,15). Uma fiscalização efetiva e contínua por parte dos órgãos de trânsito, além de ações educativas e de sensibilização junto aos motociclistas e aos demais condutores podem contribuir para a prevenção dos acidentes e minimizar os impactos que os acidentes motociclísticos causam na saúde pública<sup>(6)</sup>.

Nesta pesquisa, os acidentes ocorreram com maior frequência nos finais de semana e no período noturno. A concentração de

acidentes nos finais de semana e no turno da noite podem estar relacionados com os eventos festivos e a ingestão de bebidas alcoólicas associado ao uso de drogas, além disso, o excesso de velocidade e a redução da fiscalização contribuem para o aumento dos acidentes nesse período<sup>(3)</sup>.

Em relação às outras partes envolvidas no acidente o automóvel obteve maior prevalência nesta pesquisa. Isso pode ser justificado pela autoconfiança dos motoristas

em dirigir um veículo mais seguro quando comparado à motocicleta, somado a isso o desrespeito às leis de trânsito <sup>(14)</sup>.

Neste estudo, observa-se que as regiões do corpo mais comumente acometidas por trauma nos acidentes motociclísticos foram os membros inferiores, seguido dos membros superiores. Esses dados são corroborados por outros estudos que apontam as lesões de membros inferiores e superiores como as mais frequentes <sup>(9,11,17,19-20)</sup>. Embora observa-se, também, a cabeça como área corporal mais afetada <sup>(15)</sup> e as regiões de membros/cintura pélvica, porém com lesões de maior gravidade na região de cabeça/pescoço <sup>(9)</sup>. Considerando que os acidentes automobilísticos acometem indivíduos jovens, em sua fase mais produtiva e que, afastamentos decorrentes de fraturas que necessitam que intervenções cirúrgicas, normalmente são prolongados e acarretam impactos importantes nos aspectos individuais, sociais e econômicos, além da perda de vidas <sup>(5,9)</sup>.

Esses traumas estão diretamente relacionados com a biomecânica do acidente, o condutor e o passageiro, sofrem além do impacto e da força decorrente do acidente, a colisão contra o solo, o que aumenta a probabilidade de múltiplos traumas de maior gravidade e da necessidade de tratamento cirúrgico ortopédico e um longo tempo de internação hospitalar <sup>(19)</sup>. Estas lesões podem comprometer a mobilidade, com impacto na vida profissional e cotidiana e na saúde tanto física como mental dessas vítimas, indicando assim, uma necessidade em melhorar a proteção das regiões corporais frequentemente atingidas <sup>(20)</sup>.

Verifica-se que a maioria dos

participantes tiveram que ser submetidos a cirurgias, e isso está diretamente associado ao período de internação hospitalar, que é influenciado pelo nível de gravidade da lesão, sendo crescente o número desses pacientes com lesões graves e sequelas físicas, que requerem imobilizações prolongadas, maior assistência hospitalar e internações, acarretando em uma recuperação demorada, e conseqüentemente, levando a um maior custo para o Sistema Único de Saúde com esses pacientes <sup>(11)</sup>. Os custos econômicos e sociais vão além da assistência oferecida pelo sistema público de saúde, envolvem perdas materiais, redução da produtividade no trabalho, despesas previdenciárias, além do sofrimento para as vítimas e seus familiares <sup>(12)</sup>.

Em estudo sobre o impacto da lei seca na taxa de mortalidade por acidentes de trânsito concluiu-se que as diferenças relativas mais importantes na diminuição das taxas de mortalidade se deram nas faixas etárias mais elevadas, com destaque a partir dos 40 anos de idade e que em indivíduos do sexo masculino e das faixas etárias mais jovens, as diferenças relativas não foram tão expressivas <sup>(7)</sup>. As estratégias de prevenção para redução de mortalidade devem considerar os diferentes perfis de mortalidade e morbidade e a adoção de medidas preventivas baseadas no perfil das vítimas <sup>(9)</sup>.

Nesta perspectiva, a conscientização e a educação no trânsito são essenciais para se prevenir e reverter o preocupante quadro de acidentes motociclísticos, além da mudança de comportamento dos condutores são fatores que podem contribuir para diminuição desses índices <sup>(21)</sup>. Embora a prevenção de acidentes

deva ser a principal meta das campanhas de trânsito, o uso de capacete entre motocicletas deve ser incentivado, já que esse equipamento é eficaz na prevenção de lesões na cabeça e região cervical, conseqüentemente redução dos custos hospitalares, da gravidade das lesões e dos óbitos decorrentes destas lesões<sup>(18)</sup>.

O uso do capacete como equipamento de segurança, apresentou resultados positivos, sendo observado na maioria dos casos nesta pesquisa. O capacete é o único equipamento protetivo exigido por lei, tanto para o condutor como para o passageiro, porém mesmo com a sua obrigatoriedade, ainda observa-se que uma parte dos motociclistas não adere a sua utilização. Um dado bastante preocupante, pois o uso do capacete pode diminuir os riscos de lesões graves na região da cabeça e face e o risco de morte<sup>(17,22)</sup>.

O aumento da fiscalização, policiamento, principalmente nos dias e turnos que ocorrem o maior número de acidentes; o incentivo ao uso do capacete, ao não consumo de bebidas alcoólicas e a melhoria da estrutura das vias públicas e estradas são algumas ações preventivas que devem ser intensificadas<sup>(23)</sup>.

Nesta perspectiva, estudar os acidentes de motocicletas possibilita a compreensão da verdadeira magnitude do problema e permite o esclarecimento sobre a importância de um comportamento seguro no trânsito, além de proporcionar subsídios para o planejamento da assistência após esse episódio traumático<sup>(9)</sup>.

Assim, os dados apresentados no estudo ratificam a preocupação frente à morbimortalidade por acidentes motociclísticos e pode contribuir para a elaboração de

políticas públicas direcionadas à redução do número de acidentes, assim como os serviços hospitalares devem estar preparados para identificar os traumas mais comuns sofridos pelas vítimas de acidentes de moto, para fornecer um serviço adequado e assim minimizar as conseqüências para esses pacientes<sup>(22)</sup>.

É importante destacar que este estudo possui as limitações decorrentes da realização em um único hospital, com baixa rotatividade dos leitos, além das mudanças na estrutura e rotina das enfermarias onde ocorreu a pesquisa, devido à pandemia da COVID 19, o que ocasionou a redução no número de leitos destinados a pacientes vítimas de trauma e doenças ortopédicas, podem ter refletido no tamanho da amostra estudada. Assim, os resultados não devem ser interpretados de forma generalizada. Além disso, os questionários foram aplicados em pacientes que estavam em enfermarias coletivas e com seus acompanhantes. Neste contexto, as respostas podem não refletir plenamente a realidade, em especial, considerando aspectos legais e de culpabilidade.

## CONCLUSÃO

Este estudo evidenciou a prevalência de indivíduos jovens, do sexo masculino e economicamente ativos. A região de membros inferiores foi a mais acometida. A maioria dos acidentes ocorreram nos finais de semana e no período noturno.

Diante deste contexto, conhecer o perfil epidemiológico, comportamental e clínico das vítimas de acidentes motociclísticos possibilitará a formulação de medidas

preventivas e educativas focadas no público-alvo, levando em consideração as suas particularidades, no sentido de prevenir os acidentes e reduzir a morbimortalidade no trânsito, já que os comportamentos dos motociclistas representam uma das principais causas desse tipo de acidente.

Esse estudo mostra a importância de abordagens e intervenções direcionadas

para a redução dos impactos negativos dos acidentes de trânsito por motocicletas contribuindo para elaboração de políticas públicas efetivas, implantação de medidas preventivas e de promoção à saúde, bem como subsidiar melhorias na assistência prestada a estes pacientes, com vista a minimizar o número de acidentes e as repercussões individuais e sociais.

## REFERÊNCIAS

1. Ministério da Saúde (BR). Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências. Brasília (DF): Ministério da Saúde; 2005. Disponível em: [http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica\\_reducao\\_morbimortalidade\\_acidentes\\_2ed.pdf](http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_reducao_morbimortalidade_acidentes_2ed.pdf)
2. Medeiros WMC, Galvão CH, Guedes ISC, Crécio MR, Macedo EMF, Ribeiro LM. Perfil epidemiológico das vítimas de acidentes de trânsito atendidas num serviço público de emergência da região metropolitana de Natal/RN. *Rev Holos*. 2017; 33 (07):213-221. Disponível em: <http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/4876>.
3. Silva AD, Alves GCQ, Amaral SEM, Ferreira LA, Dutra CM, Ohi RIB, Chavaglia SRR. Vítimas de acidentes motociclísticos atendidas em hospital público de ensino. *REME – Rev Min Enferm*. 2018;22:e-1075. Disponível em: <http://www.dx.doi.org/10.5935/1415-2762.20180005>.
4. Vasconcelos ACB, Rodrigues TS, Santoa AMR, Madeira MZA, Andrade EMLR. Lesões em motociclistas: Características do acidentes e uso de equipamentos protetivos. *Cogitare enferm*. 2019; 24:e61653. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/cogitare/article/view/61653/pdf>
5. Rodrigues TS, Guimarães DBO, Silva CAS, Oliveira NCR, Santos GPG, Santos AMR. Característica das vítimas de acidentes de trânsito por motocicletas atendidas em um hospital de referência. *R. Interd*. 2018;11:87-95. Disponível em: <https://revistainterdisciplinar.uninovafapi.edu.br/index.php/revinter/article/view/1230>
6. Antunes AT, Fernandes LJ, Costa NLF et al. Perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito por ingestão de álcool em um município do sul-catarinense. *Revista da AMRIGS*, Porto Alegre, 63 (1): 54-61, jan.-mar. 2019. Disponível em <https://www.amrigs.org.br/assets/images/upload/pdf/jornal/1558456803.pdf>
7. Klabunde FS, Filho JG, Freitas PF, Nagário NO. Impacto da lei seca na taxa de mortalidade por acidentes de trânsito, Santa Catarina, entre 2005 e 2011. *Arq. Catarin Med*. 2017 abr-jun; 46(2): 108-117. Disponível em <http://www.acm.org.br/acm/seer/index.php/arquivos/article/view/274>
8. Araujo GL, Whitaker IY. Morbidade hospitalar de motociclistas acidentados: Fatores associados ao tempo de internação. *Acta Paul Enferm*. 2016; 29(2):178-84. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-0194201600025>
9. Coutinho TP, Carvalho AGC, Araújo MGR, Oliveira CC, Santos WL, Júnior AGP, Domingos TLM, Barros MFA. Perfil das lesões das vítimas de acidentes de motocicletas atendidas em hospital público. *R bras ci Saúde*. 2019; 23(3):309-320. Disponível em: <https://doi.org/10.22478/ufpb.2317-6032.2019v23n3.40941>
10. Santos WJ, Côelho VMS, Santos GB, Cebalhos AGC. Caracterização dos acidentes de trânsito envolvendo trabalhadores motociclistas em Pernambuco - 2016. *J. Health Biol Sci*. 2018; 6(4):431-436. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.12662/2317-3076jhbs.v6i4.2113.p431-436.2018>

11. Reis CP, Silva JA, Silva WP, Mendes Df. Estratégias operacionais para prevenir e reduzir a morbimortalidade por acidentes de trânsito mediante mobilização da sociedade e da promoção da saúde. *Rev. Psicol. Saúde e Debate*. Jul., 2018; 4(2):57-94. Disponível: <http://psicodebate.dpgpsifpm.com.br/index.php/periodico/article/view/V4N2A5/137>
12. Abreu MSS, Porto TNRS, Ferreira MTAf et al. Perfil das vítimas de acidentes motociclísticos atendidos pelo serviço de atendimento móvel de urgência. *Reas.Ejch*. Vol 37: 1560. Disponível: <https://acervomais.com.br/index.php/saude/article/view/1560/1085>
13. Silva BJC, Santos JDM, Antos AMR, Madeira MZA, Gouveia MTO. Acidentes com motocicletas: Características da ocorrência e suspeita do uso de álcool. *Cogitare Enferm*. 2017; (22)3: e50715. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5380/ce.v22i3.50715>
14. Cavalcante IGOR, Fernandes FECV, Mola R. Prevalência e fatores associados aos acidentes por motocicleta segundo zona de ocorrência. *Enfermería Global* 2020;107-118. Disponível em: [http://scielo.isciii.es/pdf/eg/v19n59/pt\\_1695-6141-eg-19-59-93.pdf](http://scielo.isciii.es/pdf/eg/v19n59/pt_1695-6141-eg-19-59-93.pdf)
15. Monteiro CS, Almeida AC, Bonfi m CV, Furtado BM. Características de acidentes e padrões de lesões em motociclistas hospitalizados: estudo retrospectivo de emergência. *Acta Paul Enferm*. 2020; eAPE20190115. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ape/v33/1982-0194-ape-33-eAPE20190115.pdf>
16. Fernandes SFEC, Melo RA, Araújo FSA, Borges FKB, Holanda OQ, Cmpos MEAL. Acidentes por motocicleta e fatores associados à condição de habilitação dos condutores. *Arch. Health. Sci*. 2019; 26(2):130-135. Disponível em: <https://www.cienciasdasaude.famerp.br/index.php/racs/article/view/1500/802>
17. Silva CLN, Lopes MCBT, Thomaz RR, Whaitaker IY. Mortalidade de motociclistas com lesões traumáticas resultantes de acidentes de trânsito na cidade de São José dos Campos, 2015: estudo de coorte. *Epidemiol. Serv. Saude*. 2020;29(5):e2020133. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ress/v29n5/2237-9622-ress-29-05-e2020133.pdf>
18. Lam C, Wiratama BS, Chang WH, Chen PL, Chiu WT, Saleh W, Pai C. Effect of motorcycle helmet types on head injuries: evidence from eight level-I trauma centres in Taiwan. *BMC Public Health* 2020;20:1-11. Disponível em: <https://doi.org/10.1186/s12889-020-8191-1>
19. Parreira JG, Rondini GZ, Below C. Relação entre o mecanismo de trauma e lesões diagnosticadas em vítimas de trauma fechado. *Rev. Col. Bras. Cir*. 44 (4). Jul-Aug. Disponível: 2017 <https://doi.org/10.1590/0100-69912017004007>
20. Lima TF, Macena RHM, Mota RMS. Acidentes Automobilísticos no Brasil em 2017: estudo ecológico dos anos de vida perdidos por incapacidade. *Saúde Debate* 2019;(43)123:1159-1167. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/sdeb/v43n123/0103-1104-sdeb-43-123-1159.pdf>
21. Cantão BCG, Lima AB, Silva MSR, Neto JBSB, Cunha JF, Andrade AGSS, Júnior AAV, Cruz AC. Perfil dos pacientes acometidos por acidentes de moto no município de Abreu Branco. *J. of Develop* 2020;6(4):20596-20609. Disponível em: [Disponível em: https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/9074](https://www.brazilianjournals.com/index.php/BRJD/article/view/9074)
22. Santos ED, Costa JBC, Arcanjo HS, Pinto JR. Acidentes com motocicletas: a ótica de enfermeiros do serviço de atendimento móvel de urgência. *R. pesq.: Cuid. Fundam. Online* 2020;12: 400-405. Disponível em: <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-1052973>
23. Dantas GSV, Rios MA, Silva JK, Pereira DC, Fonseca EO. Perfil dos acidentes motociclísticos atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência nos anos de 2014 e 2015 em município baiano. *Rev Fun Care Online*. 2019 jul/set; 11(4):984-991. DOI: <http://dx.doi.org/10.9789/2175-5361.2019.v11i4>.

#### CORRESPONDÊNCIA

Annely Emilia da Conceição  
 Rua olivia Menelau, 495 apto 304  
 Bairro: imbiribeira- Recife/PE –BRASIL  
 Cep:51.170.110  
 Email: [annelyaec@gmail.com](mailto:annelyaec@gmail.com)