

ANÁLISE DO PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES MOTOCICLISTICOS

ANALYSIS OF THE EPIDEMIOLOGICAL PROFILE OF VICTIMS OF MOTORCYCLE INSURANCE

JESSYANE DE BRITO LIMA¹, ERONICE RIBEIRO DE MORAIS², ELAYNE JEYSSA ALVES DE LIMA³, CECILIA FERNANDA DOS SANTOS COSTA⁴, MAYARA GONÇALVES FERREIRA DE JESUS⁵, JORDANNA BORGES LUSTOSA TORRES⁶, JAYANNE COELHO LIMA⁷, SABRINA DA SILVA SOUSA⁸

1. Acadêmico do curso de graduação de Enfermagem da Unifacid Y; 2. Professor mestre em Enfermagem da Unifacid. 3. Acadêmico do curso de graduação em enfermagem da Unifacid; 4. Enfermeira graduada pela Estácio CEUT; 5. Enfermeira graduada pelo Instituto Camilo Filho; 6. Acadêmico do curso de graduação em enfermagem da Unifacid; 7. Acadêmico do curso de graduação em enfermagem da Unifacid; 8. Acadêmico do curso de graduação em enfermagem da Unifacid.

* Rua Anísio de Abreu n 485, centro, União, Piauí, Brasil CEP: 64.120.000 jessyanelimacontato@hotmail.com

Recebido em 05/11/2021. Aceito para publicação em 22/11/2021

RESUMO

A motocicleta é o veículo que configura maior vulnerabilidade ao condutor durante o seu percurso. Podendo causar lesões, sequelas e a morte do indivíduo. Essa detém o maior índice de mortalidade em acidentes de trânsito quando comparada á outros veículos. Assim, temos como problemática a alta mortalidade causada por acidentes motociclisticos. O presente estudo tem como objetivo geral, analisar o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclisticos do município de União, localizado no estado do Piauí, e, como objetivo, específico descrever o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclisticos, discutir as causas de ocorrência de acidentes motociclisticos e identificar o motivo pelo qual os óbitos são geralmente entre os homens. Trata-se de um estudo descritivo, retrospectivo, de abordagem quantitativa. A pesquisa foi realizada com dados disponibilizados no sistema DATASUS no qual foram analisadas as principais causas de acidentes motociclisticos na população, com fins de identificar e analisar as maiores causas epidemiológicas de colisões motociclisticas. Os resultados do estudo evidenciam que entre 2017 e 2020 ocorreram 360 ocorrências e 8 óbitos. Quanto à faixa etária mais acometida foram os jovens adultos de 16 a 39. Conclui-se que a maior causa de mortes masculinas são devidadas de causas evitáveis, destaca-se á importância de investimentos em promoção da saúde e prevenção de agravos na atenção primária.

PALAVRAS-CHAVE: Epidemiologic Profile; motorcycle accidents.

ABSTRACT

The motorcycle is a vehicle that has the most vulnerability to the driver during its journey. A crash can cause severe burns, lacerations, and death. Motorcycles have the highest mortality rate in traffic accidents when compared to other vehicles. The present study has the objective of analyzing the epidemiologic profile of motorcycle accidents in the city of União, located in the state of Piauí. The specific objective of this study is to look at the epidemiologic profile of the victims of motorcycle accidents in this city and to explain the

main causes of occurrence of motorcycle accidents. In addition, there is a discussion of the reason why deaths are generally among men. This work is a descriptive, retrospective study with a quantitative approach. The survey was conducted with data available in the DATASUS system, which was analyzed as the main causes of motorcycle accidents in the population between 2017 and 2020, to identify and analyze the major epidemiologic causes of motorcycle collisions. The study results show that between 2017 and 2020 there were 360 occurrences and 8 deaths. As for the most affected age group, young adults from 16 to 39 were found. The higher frequency of male deaths from preventable causes is concluded, highlighting the importance of investments in health upgrade and disease prevention in primary care.

KEYWORDS: Epidemiologic Profile; motorcycle accidents, União-PI.

1. INTRODUÇÃO

Acidentes são entendidos como acidentes e eventos evitáveis que causam danos físicos ou emocionais na família ou em outros ambientes sociais (como trabalho, trânsito, escola, esporte e lazer). Os incidentes também são apresentados em formas específicas de ataques heterogêneos em termos de tipo e impacto. Porém, por ser difícil determinar com precisão a intencionalidade desses eventos, reconhece-se que os dados e explicações sobre acidentes e violências sempre contêm um certo grau de imprecisão¹.

O trauma causado por acidentes de trânsito é um problema global que, além de sobrecarregar os serviços médicos, tem impacto na sociedade, na psicologia, na economia, na seguridade social e no meio ambiente. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 2013, as mortes e lesões causadas pelo trânsito representaram 3% do produto interno bruto (PIB) dos países ao redor do mundo, enquanto nos países de baixa e média renda essa proporção foi uniforme superior, representando 5% do PIB. Além disso, de

acordo com estimativas da OMS, cerca de 1,25 milhão de pessoas morrem por acidentes de trânsito todos os anos, e mais de 3.400 ocorrem todos os dias, o que equivale a 12% de todas as mortes no planeta².

No que se refere aos acidentes de trânsito, por ser a motocicleta um veículo flexível, econômico, de dimensões e custos reduzidos, o número de acidentes com motocicleta tem aumentado. Em 2011, o Brasil bateu recorde de fabricação e comercialização de motocicletas, com foco na região Nordeste, que é uma das regiões mais vulneráveis social e economicamente³.

A relação causal entre lesões no trânsito e mortes é múltipla e complexa, mas fatores perigosos como dirigir embriagado, excesso de velocidade ou velocidade inadequada, não uso de cintos de segurança, capacetes, sistemas de retenção para crianças e outros equipamentos de proteção tornaram-se altamente relevantes para a ocorrência desses incidentes. As intervenções para esses fatores podem reduzir sua incidência e gravidade⁴.

De acordo com dados do IBGE (IBGE, 2020), no ano de 2020 o Brasil encontrava-se com 107.948.371 veículos ativos, onde destes 23.862.010 eram motocicletas. Ainda no ano de 2020, no Piauí a frota de motocicletas estava em 592.923, sendo destas 7.634 localizados no Município de União-PI; comparado ao ano de 2019, o crescimento desse meio de transporte na cidade foi de 242 veículos registrados no site do IBGE⁵.

Segundo o CONTRAN (conselho nacional de trânsito), na resolução 453/2013 regulamenta o uso de capacete no trânsito para o condutor e passageiro de motocicletas, motonetas, ciclomotores, triciclos motorizados e quadriciclos motorizados. Visto que a situação precária das famílias também contribui com essa falha, que muitas vezes optam em comprar uma motocicleta sem nunca ter frequentado uma autoescola, muitas vezes por falta de condições para ter os dois⁶.

O trabalho preventivo e os acidentes de trânsito baseiam-se tradicionalmente no conceito de “segurança comportamental”, e o cumprimento das normas é suficiente para reduzir os acidentes. Este conceito domina até mesmo entre os especialistas na área e é o senhor do bom senso. Acredita-se que, na era atual, essa será uma forma de encontrar alternativas mais adequadas para reduzir os acidentes de trânsito, principalmente motocicletas⁷.

O presente estudo tem como objetivo analisar o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclísticos do município de União, localizado no estado do Piauí, a fim de conhecer e analisar a faixa etária e o sexo que estão mais acometidos, colisões envolvendo motocicletas devem ser abordadas como um assunto de grande importância já que os índices de mortalidade são bem elevados entre a população.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Trata-se de um estudo epidemiológico descritivo, com abordagem quantitativa, foi realizado nos anos de

2017 a 2020, a partir do banco de dados do sistema de informação sobre mortalidade (SIM) – banco de dados de domínio público DATASUS, formado por dados da declaração de ocorrências, disponível pela internet sem identificação dos indivíduos.

A pesquisa teve como cenário de estudo o banco de dados de domínio público (DATASUS) e por tratar-se de um banco de dados de domínio público, disponibilizado pelo SUS, não houve necessidade de submissão do trabalho ao Comitê de Ética e Pesquisa (CEP), estabelecidos na Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.

A população do referido estudo foi composta por todos os casos de acidentes motociclísticos ocorridos em União-PI, nos anos de 2017 a 2020. Para a seleção dos sujeitos da pesquisa foram adotados alguns critérios de inclusão: todas as ocorrências de acidentes motociclísticos, os óbitos, faixa etária e sexo mais acometidos de 2017 a 2020.

A coleta de dados foi realizada de 8 de outubro a 14 de outubro de 2021, a partir do banco de dados do sistema de informação sobre mortalidade (SIM) – DATASUS, formado por dados das declarações de ocorrências, disponibilizado pela internet entre os anos de 2017-2020.

As variáveis estudadas foram: sexo, idade e as principais causas de óbitos. Os dados foram tabulados diretamente em planilha eletrônica desenvolvida no programa Microsoft Excel 2010, construída especialmente para a pesquisa. Para melhor visualização dos resultados, foram construídos gráficos e **tabelas cujos dados foram confrontados com a literatura científica existente sobre a temática.**

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Os dados coletados referentes ao perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclísticos nos períodos de 2017 a 2020. Cada perfil se encontra organizado em gráficos. O município de União fica localizado à 54km da capital do estado do Piauí. No ano de 2020 a população estimada era de 42.654 habitantes. Foram notificados 367 acidentes motociclísticos no município, no período de 2017 a 2020. A prevalência de ocorrências de acidentes envolvendo motos aumentou significativamente elevando a morbimortalidade no ano de 2018, chegando a 28% de ocorrências comparadas aos demais anos.

Em um estudo feito por Malta (2013), o autor afirma que o consumo de bebidas alcoólicas é o principal fator para causas de acidentes de trânsito. Pois o seu uso pode gerar dificuldades para a tomada de decisões do condutor nas rodovias, assim como a debilitação de suas habilidades psicomotoras. Que por sua vez acabam influenciando em alterações nas tarefas de condução do veículo e assim favorecendo para que os acidentes se tornem mais graves e consequentemente elevando o índice de mortalidade.

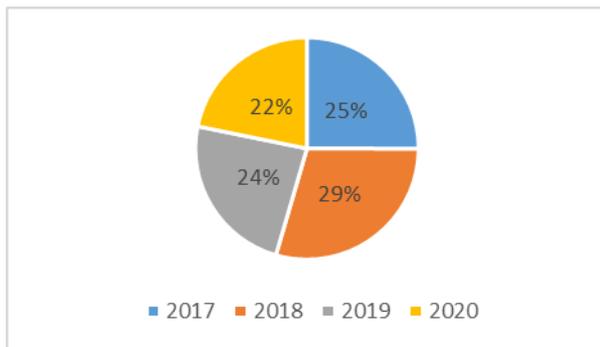


Figura 1. Distribuição de acidentes envolvendo motocicletas em União, Piauí, anos 2017, 2018, 2019 e 2020. **Fonte:** DATASUS.

Segundo o Ministério da Saúde (MS), o uso de capacete com viseiras ou óculos de proteção e vestuários de acordo com as normas e especificações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), são equipamentos individuais que devem ser usados por condutores e passageiros motociclísticos a fim de evitar lesões encefálicas, de face e na refutação de sequelas.

Na Figura 1 podemos notar o percentual de casos notificados por acidentes motociclísticos. No ano de 2020, ocorreu o início de uma pandemia no mundo e consequentemente o isolamento. Já era esperado que a taxa durante esse ano fosse inferior aos antecedentes a ele. Em um estudo feito por Malta (2016), foi exposto que nas Capitais Brasileiras e no Distrito Federal, demonstram que o sexo masculino tem um grande hábito de consumir bebidas alcoólicas e conduzir veículos. Podemos associar essa informação com a realidade da população Unionense, que a maioria dos jovens saem utilizando esse automóvel a procura de diversão e acabam ingerindo um alto consumo de álcool ficando assim, alterado e com impossibilidade para pilotar uma motocicleta.

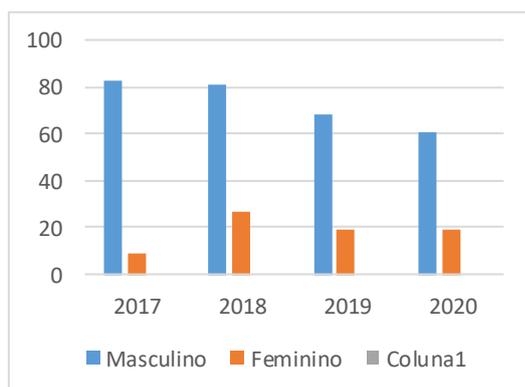


Figura 2. Proporção segundo o sexo das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas em União, Piauí, anos 2017, 2018, 2019 e 2020. **Fonte:** DataSus.

Na Figura 2, podemos observar a grande diferença de ocorrências motociclísticas entre vítimas do sexo masculino e feminino. No ano de 2018 o percentual feminino aumentou, contudo permaneceu inferior ao sexo masculino. Chegando a ter 25% dos casos enquanto o sexo masculino estava com 75%.

Uma possível justificativa para este fato, consiste

no fato de que o sexo masculino além de ter o hábito de consumir uma quantidade exacerbante de álcool se encontram mais expostos a situações de perigo, atribuindo também ao uso de drogas ao conduzir veículos. Um exemplo é que a maioria dos entregadores de aplicativos alimentícios são do sexo masculino.

Tabela 1. Distribuição por faixa etária das vítimas de acidentes motociclísticos em União, Piauí, anos 2017, 2018, 2019 e 2020.

Faixa Etária	2017	2018	2019	2020
Menor de 1 ano.	0	0	0	0
1 a 4 anos.	3	1	2	2
5 a 9 anos.	0	0	0	0
10 a 14 anos.	1	2	2	2
15 a 19 anos.	16	8	9	7
20 a 29 anos.	36	32	30	19
30 a 39 anos.	19	23	15	17
40 a 49 anos.	7	24	14	26
50 a 59 anos.	6	5	8	5
60 a 69 anos.	3	9	6	2
70 a 79 anos.	1	4	1	0
80 anos a mais.	0	0	0	0

Fonte: DATASUS

A distribuição por faixa etária (tabela 1), mostra uma variação de óbitos entre os mais jovens e os mais velhos respectivamente. Enquanto a proporção destaca o elevado número de mortes entre homens jovens, especialmente nos anos 2017, 2018 e 2019.

Os jovens estão cada vez mais tendo posse de veículos, por se tratar de um automóvel mais barato muitas vezes acabam optando por motocicletas. Vale ressaltar que a maioria dos adultos que trabalham como entregadores optam por trabalharem utilizando o uso de uma moto, ficando assim expostos a acidentes que envolvam lesões graves, com sequelas ou até mesmo o óbito.

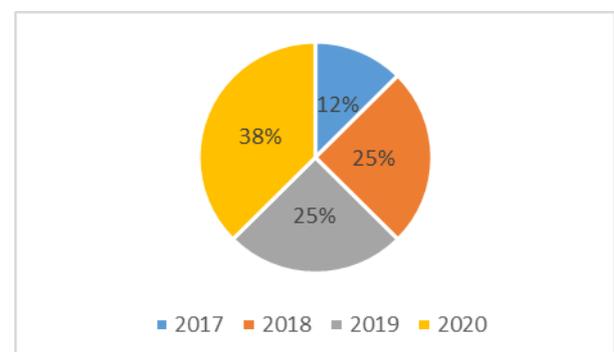


Figura 3. Proporção segundo o sexo das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas em União, Piauí, anos 2017, 2018, 2019 e 2020. **Fonte:** DataSus.

Na Figura 3, podemos observar a quantidade de perdas por acidentes motociclísticos durante esses 4 anos. O esperado era que durante o ano de 2020 não

houvesse óbitos relacionados a uso de motocicletas, como justificativa temos o isolamento recomendado nesse mesmo ano devido a pandemia ocasionada pelo COVID-19, entretanto o município chegou a 38% de óbitos nesse ano correspondendo a 3 casos. Em 2017 foi o ano com a menor quantidade de óbitos no município, tendo apenas 1 caso o que corresponde a 12% comparado aos demais anos. Em 2018 e 2019 tivemos 2 casos de óbitos em cada ano.

4. CONCLUSÃO

O presente estudo permitiu conhecer o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclísticos do município de União, localizado no estado do Piauí. Assim observou-se que a maior causa de ocorrências envolvendo motocicletas no município foi a que ocorreu envolvendo motociclista traumatizado em outros acidentes de transporte e em acidentes de transportes não específicos, bem como a faixa etária de jovens adultos de 16 a 39 anos, homens de cor/raça ignorada.

É importante ressaltar a importância dos registros das informações sobre acidentes motociclísticos, bem como da melhoria na coleta de dados e sistematização destes, visto que possibilitam uma melhor execução de políticas públicas brasileiras para prevenção e cuidados em saúde, promovendo a dignidade de toda a população.

Desta forma os resultados obtidos nesta pesquisa nos permitiram concluir que o sexo masculino tem a maior probabilidade de sofrer acidentes motociclísticos, por estarem mais expostos a situações de risco, além disso o uso de álcool e drogas contribuem muito para com esse fator, sendo necessária a implantação de medidas essenciais voltadas para a educação e promoção da saúde a este público, podendo assim contribuir para a modificação do atual panorama de saúde da população. Apesar de algumas limitações, acredita-se que este estudo conseguiu traçar o perfil epidemiológico das vítimas estudadas, fornecendo informações importantes sobre os riscos para acidentes de trânsito, que poderão oferecer subsídios para ações preventivas e de controle, em relação tanto à morbidade quanto a mortalidade dessas vítimas no Município de União.

5. REFERÊNCIAS

- [1] Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências. Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências [Internet]. 2000 [cited 2021 Oct 8];(2ª edição):7-63. Available from: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/politica_a_reducao_morbimortalidade_acidentes_2ed.pdf
- [2] World Health Organization (WHO). Global status report n road safety 2015 geneva; WHO; 2015. Geneva: WHO; 2015.
- [3] Corgozinho MM, Montagner MA, Rodrigues MAC. Ulnerabilidade sobre duas rodas: tendência e perfil demográfico da mortalidade decorrente da violência no trânsito motociclístico no Brasil. Cad. Saúde Colet [Internet]. 2015 [cited 2021 Oct 8];:1-8. DOI 10.1590/1414-462X201800010163. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cadsc/a/5RP6XmWR7T3RQVJW5PSvXgK/abstract/?lang=pt>
- [4] Malta DC, Andrade SS, Gomes N, Silva MM, Neto OL, Reis AA, Nardi AC. Lesões no trânsito e uso de equipamento de proteção na população brasileira, segundo estudo de base populacional. Ciência & Saúde Coletiva [Internet]. 2016 [cited 2021 Oct 8];:1-12. DOI 10.1590/1413-81232015212.23742015. Available from: <https://www.scielo.br/j/csc/a/TnRQ33rzhVWytpKVGbDWF5d/?format=pdf&lang=pt>
- [5] IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [Internet]. IBGE; 2017; 2020 2017 - 2020. Parte de WebSite; [cited 2021 Oct 11]; Available from: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120>
- [6] CONTRAN [Internet]. Governo Federal; 2017-2020. O Conselho Nacional de Trânsito é o órgão coordenador; [cited 2021 Oct 8]; Available from: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/resolucoes-contran>
- [7] Silva PH, Lima ML, Moreira RS, Souza WV, Cabral AP. Estudo espacial da mortalidade por acidentes de motocicleta em Pernambuco. Saúde Pública [Internet]. 2008 [cited 2021 Oct 15];(2011;45(2):409-15) Available from: <https://www.scielo.br/j/rsp/a/49CpDKSqDnp6LJ9gNYCgflM/?format=pdf&lang=pt>
- [8] DataSus - Departamento de Informatica do Sistema Único de Saúde [Internet]. Ministério da Saúde; 2017- 2020. Informação de saúde (TABNET); [cited 2021 Oct 8]; Available from: <https://datasus.saude.gov.br/informacoes-de-saude-tabnet/>.
- [9] DETRAN - Departamento de Trânsito [Internet]. Governo Federal; 2017- 2020. Departamento de trânsito; [cited 2021 Oct 15]; Available from: <http://www.detran.pi.gov.br/>.
- [10] Ministério da Saúde - Acidentes de moto no País [Internet]. Ministério da Saúde; 2017- 2020. Acidentes de moto no País; [cited 2021 Oct 15]; Available from: https://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/saude_brasil_2015_2016_analise_zika.pdf