



UNIVERSIDADE TIRADENTES
ENFERMAGEM

JULLIANA ARCANJO DA SILVA
NAYARA ANDRADE DE REZENDE

CARACTERIZAÇÃO DAS VÍTIMAS DE INCIDENTES POR
VEÍCULOS MOTORIZADOS EM UM HOSPITAL DE ALTA
COMPLEXIDADE DO ESTADO DE SERGIPE

Aracaju
2015

JULLIANA ARCANJO DA SILVA
NAYARA ANDRADE DE REZENDE

CARACTERIZAÇÃO DAS VÍTIMAS DE INCIDENTES POR
VEÍCULOS MOTORIZADOS EM UM HOSPITAL DE ALTA
COMPLEXIDADE DO ESTADO DE SERGIPE

Artigo científico apresentado ao Curso de Enfermagem
da Universidade Tiradentes, como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Enfermagem
sob a orientação do Professor Denison Pereira da Silva.

Aracaju
2015

JULLIANA ARCANJO DA SILVA
NAYARA ANDRADE DE REZENDE

CARACTERIZAÇÃO DAS VÍTIMAS DE INCIDENTES POR
VEÍCULOS MOTORIZADOS EM UM HOSPITAL DE ALTA
COMPLEXIDADE DO ESTADO DE SERGIPE

Artigo científico apresentado ao Curso de Enfermagem
da Universidade Tiradentes, como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Enfermagem
sob a orientação do Professor Denison Pereira da Silva.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Orientador MSc. Denison Pereira da Silva

Prof.^a. MSc. Daniele Martins de Lima
1^a Examinadora

Esp. Aline de Carvalho Bastos
2^a Examinadora

Aracaju
2015

RESUMO

O Brasil se destaca entre os países com maiores números de acidentes de trânsito, isso se dá devido ao grande número de veículos em circulação, falta de organização nas ruas, pouca fiscalização das condições dos veículos, comportamento inadequado dos usuários e da impunidade dos infratores, contribuindo assim para o aumento das estatísticas do trauma. E no estado de Sergipe não é diferente. O trauma é uma das principais causas de morte no país, o que traz diversas consequências para a economia e para a população do Brasil. Com o objetivo de caracterizar estes incidentes, foi realizado um estudo documental e quantitativo, de caráter retrospectivo sobre o perfil dos incidentes automobilísticos em um Hospital de alta complexidade no estado de Sergipe. A pesquisa foi realizada no setor do Serviço de Arquivo Médico e Estatística (SAME) deste hospital. Foram analisados um total de 1003 FAEs (Ficha de Atendimento de Emergência) de pacientes vítimas de incidentes por veículos motorizados que deram entrada no referido hospital durante os meses de junho e julho de 2014. No presente estudo foi observado que o sexo masculino são os mais acometidos pelos incidentes de trânsito, tendo estes de 18 a 30 anos de idade. Também pôde ser observado que a maioria dos traumas foram decorrentes de incidentes envolvendo motocicletas. Assim, com base nestas informações, será possível traçar medidas para diminuir o número de traumas decorrentes de incidentes automobilísticos, medidas estas que contribuirão para redução das estatísticas, conseqüentemente contribuindo para um trânsito mais seguro.

Palavras chaves: Incidentes; Trauma; Veículos, Álcool.

ABSTRACT

Brazil stands out among the countries with highest number of traffic accidents, it is due to the large number of vehicles in circulation, lack of organization on the streets, little oversight of the conditions of vehicles, inappropriate behavior of users and the impunity of offenders, thus contributing to the increase in statistics trauma. And in Sergipe state is no different. Trauma is a leading cause of death in the country, which brings several consequences for the economy and for the population of Brazil. In order to characterize these incidents, there was a documentary and quantitative study of retrospective on the profile of motor vehicle incidents in a high-Hospital complex in the state of Sergipe. The survey was conducted on the sector's Medical Archive and Statistics Service (SAME) of this hospital. We analyzed a total of 1003 AEDs (Sheet Emergency Service) of patients suffering from motor vehicle incidents that were admitted in that hospital during the months of June and July 2014. No present study it was observed that males are the most affected by traffic incidents, and these 18 to 30 years of age. Also it could be observed that most traumas resulted from incidents involving motorcycles. Thus, based on this information, you can trace measures to reduce the number of injuries resulting from motor vehicle incidents, these measures will contribute to reduction of statistics, thus contributing to a safer traffic.

Keywords: Incidents; Trauma; Vehicles, Alcohol.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Gráfico de incidentes por faixa etária	14
Figura 2 - Gráfico de incidentes por sexo.....	14
Figura 3 - Gráfico de incidentes por tipo de trauma	15
Figura 4 - Gráfico de incidentes por dia da semana.....	16

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Perfil de vítimas de incidentes por veículo motorizados atendidos no HUSE em Aracaju/SE	12
--	-----------

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. METODOLOGIA	11
3. RESULTADOS E DISCUSSÕES	11
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	17
REFERÊNCIAS	19
ANEXO A - QUESTIONÁRIO	22
ANEXO B – PARECER SUBSTANCIADO DO CEP	23

1. INTRODUÇÃO

O trauma é uma das principais causas de morte no país, considerado um crescente problema de saúde pública, pois, representa a terceira maior causa de morte, precedido pelas doenças cardiovasculares e as neoplasias. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS) no mundo são registrados 1,2 milhão de mortes no trânsito por ano, os países em desenvolvimento como é o caso do Brasil são os que mais representam essa estimativa. (MARÍN-LEÓN, 2012 et al)

Os incidentes por fatores externas é a terceira maior causa de mortes no planeta. Segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU) divulgados em 2012, 5,8 milhões de pessoas morrem por ano no mundo vítimas de traumas, o que corresponde a 10 por cento de todas as causas de mortes, e caso não aconteçam intervenções adequadas o número poderá aumentar até 2030. Observa-se que em países desenvolvidos esses números estão em declínio. (MARÍN-LEÓN, 2012 et al)

O Brasil foi, aos poucos, se destacando entre os países com maiores números de acidentes de trânsito, isso se dá devido ao grande número de veículos em circulação, falta de organização nas ruas, pouca fiscalização das condições dos veículos, comportamento inadequado dos usuários e da impunidade dos infratores, contribuindo assim para o aumento das estatísticas do trauma. (SORIANO, 2013 et.al).

Os incidentes por veículos motorizados apresentam um aumento na morbidade e mortalidade no País, gerando impactos negativos sobre a saúde da população devido a redução da expectativa de vida e os altos custos sociais e econômicos, pois milhões são investidos no tratamento das vítimas. O governo gasta em média R\$ 90.000,00 com vítimas não fatais de acidentes de trânsito (MASCARENHAS, 2012; et al)

Os incidentes automobilísticos têm ocasionado muitas mortes ou sequelas em suas vítimas e o estimado é que a cada ano mais de mil pessoas irão morrer devido a um acidente de trânsito. Sabemos que esses tipos de trauma são preveníveis, previsíveis e evitáveis se as pessoas se precavesses. (MALTA, 2011 et al)

Estudos mostram que tais acidentes acometem mais as vítimas do sexo masculino em idade de 20 a 29 anos. Existem vários fatores envolvidos que contribuem para esses acidentes, como por exemplo, os fatores estruturais (conservação das estradas e vias urbanas); o número de veículos que tem aumentado a cada ano principalmente das motocicletas, onde acidente envolvendo este tipo de veículo trazem maiores consequências para os seus condutores, devido muitos não fazerem uso do capacete; a não adesão a lei seca, pois este tem se mostrado um

problema mais frequente entre os motoristas, principalmente os jovens, levando assim a morte destes ou a uma seqüela mais grave; a falta do uso de equipamentos de segurança como, o cinto de segurança, cadeirinha para bebês e os airbags, que as montadoras de veículos hoje já são obrigadas a fabricar o carro com este equipamento, obrigação imposta exatamente visando diminuir os danos causados durante acidentes. (MALTA, 2011 et al)

Um dos fatores que tem contribuído muito para isso é o consumo de álcool. Ele tem um importante impacto nessas estatísticas, pois este pode causar alterações neurofuncionais, levando a mudanças de comportamento que podem ser facilitadoras da violência, causar inibição, autoconfiança, o que traz consequências como, dirigir causando acidentes, esses muitas vezes podendo ser fatais. (ABREU, 2010 et al)

Outro fator também que pode ser observado é que devido ao grande aumento de vendas das motocicletas por ser um meio de transporte rápido e mais barato e de baixo custo, o número de acidentes tem dado um salto, o que vem preocupando as autoridades, pois tem trazido grandes danos à saúde da população, pois na grande maioria os acidentes são causados por um automóvel e um motociclista. Os motociclistas estão mais vulneráveis no impacto do acidente, devido não terem muita proteção, em contraste com os condutores de veículos que tem uma maior proteção devido a extensão da lataria do carro. É observado também que o número de acidentes envolvendo moto–moto é bem menor em relação à moto-carro, sendo que quando se tem apenas motos envolvidas, a gravidade é menor. (GOLIAS, 2013 et al).

No ano de 2012 só na região nordeste foi registrado segundo o sistema de informação de mortalidade (SIM) 47.221 mortes por causas externas, causas essas que abrangem traumatismos, queimaduras e envenenamentos ocasionados nas pessoas, por quaisquer tipos de acidentes, homicídios e suicídios. Entre a população mais exposta temos os jovens e adultos jovens do sexo masculino, causando danos para o desenvolvimento e economia da sociedade, visto que 60 por cento das vítimas totais ficam com alguma seqüela. No Brasil, as lesões causadas pelo trânsito continuam sendo uma séria preocupação representando uma taxa de 22,3 óbitos por 100 mil habitantes registrada em 2010 segundo dados da ONU. (DATASUS, 2012)

Assim, em vista disso, o objetivo deste trabalho é identificar o perfil das vítimas e características do trauma por veículos motorizados no setor de emergência de um hospital de grande porte de Sergipe, conhecer os fatores mais frequentes que desencadeiam os incidentes, identificando o sexo, faixa etária, dia da semana em que há mais acidentes e quais os tipos de incidentes mais frequentes.

2. METODOLOGIA

Trata-se de um estudo documental e quantitativo, de caráter retrospectivo sobre o perfil dos incidentes por veículos motorizados em um Hospital no estado de Sergipe. A pesquisa foi realizada no setor do Serviço de Arquivo Médico e Estatística (SAME) de um hospital de alta complexidade do estado de Sergipe.

Para o presente estudo foram analisados um total de 1003 FAEs (Ficha de Atendimento de Emergência) de pacientes vítimas de incidentes por veículos motorizados que deram entrada no referido hospital durante os meses de junho e julho de 2014. Os dados foram obtidos durante o mês de abril do ano de 2015. Para a coleta de dados, foi utilizado um questionário elaborado pelas próprias pesquisadoras, com um total de seis questões, as informações foram encontradas na ficha de identificação e na evolução de médicos/enfermeiros.

Os critérios de inclusão utilizados na pesquisa foram as FAEs de pacientes que sofreram algum tipo de trauma devido a incidentes veiculares, e que deram entrada na urgência do referido hospital nos meses estabelecidos e de exclusão os prontuários de pacientes que não estão relacionados a nenhum incidente por veículos motorizados.

Os dados foram analisados e utilizou-se o aplicativo Excel para criação de gráficos e tabelas, o que facilitou a visualização. Os resultados obtidos foram comparados com artigos científicos e obras literárias inerentes ao tema estudado.

A coleta de dados teve início após a aprovação do Comitê de Ética do Hospital de Urgência de Sergipe, NEP (Núcleo de Educação Permanente) do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência e do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Tiradentes, dentro das normas da Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde.

A pesquisa envolveu riscos mínimos onde os sujeitos envolvidos terão sigilo assegurado pelos pesquisadores e não passarão por nenhum tipo de constrangimento, já que o questionário será preenchido baseado nas informações contidas no prontuário. Como benefício, foi possível caracterizar o perfil de vítimas de incidentes por veículos motorizados no Estado de Sergipe, servindo de subsídios para demais estudos sobre o tema.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Durante a pesquisa foram coletados os dados referente a 1003 pacientes que deram entrada no Hospital de Urgência de Sergipe (HUSE) proveniente de incidentes por veículos

motorizados durante os meses de junho e julho de 2014, conforme pode ser observado na tabela 1.

A maioria destes eram do sexo masculino (77,17 %), tendo uma maior incidência durante o mês de junho, onde observamos que houveram 443 casos (44,17 %) envolvendo pessoas deste sexo.

Tabela 1 - Perfil de vítimas de incidentes por veículos motorizados atendidos no HUSE em Aracaju/SE

	Total Quantidade (%)	Junho/2015 Quantidade (%)	Julho/2015 Quantidade (%)
Sexo			
Masculino	774 (77,17)	443 (44,17)	341 (34)
Feminino	229 (22,83)	135 (13,46)	94 (9,37)
Faixa Etária			
18 a 30	558 (55,63)	332 (33,10)	226 (22,53)
31 a 45	342 (34,1)	188 (18,74)	154 (15,35)
46 a 60	92 (9,17)	49 (4,89)	43 (4,29)
Mais de 60	21 (2,1)	9 (0,90)	12 (1,20)
Dia da Semana			
Segunda feira	177 (17,65)	101 (10,07)	76 (7,58)
Terça feira	129 (12,86)	66 (6,58)	63 (6,28)
Quarta feira	108 (10,77)	52 (5,18)	56 (5,58)
Quinta feira	117 (11,67)	68 (6,78)	49 (4,89)
Sexta feira	117 (11,67)	60 (5,98)	57 (5,68)
Sábado	161 (16,05)	93 (9,27)	68 (6,78)
Domingo	204 (20,34)	138 (13,76)	66 (6,58)
Tipo de Trauma			
Motocicletas	746 (74,37)	434 (43,27)	312 (31,11)
Automóveis	90 (8,97)	56 (5,58)	34 (3,39)
Automóvel-Motocicleta	88 (8,77)	33 (3,29)	55 (5,48)
Automóvel-Automóvel	32 (3,19)	18 (1,79)	14 (1,40)
Motocicleta-Motocicleta	57 (5,68)	37 (3,69)	20 (1,99)
Consumo de álcool			
Sim	42 (4,19)	23 (2,29)	19 (1,89)
Não	6 (0,6)	1 (0,10)	5 (0,50)
Sem informação	965 (96,21)	554 (55,23)	411 (40,98)
Uso de equipamento de segurança			
Sim	127 (12,66)	77 (7,68)	50 (4,99)
Não	93 (9,27)	61 (6,08)	32 (3,19)
Sem informação	793 (79,06)	440 (43,87)	353 (35,19)

Fonte: Questionário elaborado pelas pesquisadoras com base nos prontuários de pacientes atendidos no HUSE, 2015

Com relação a faixa etária, observou-se uma maior prevalência na faixa de 18 a 30 anos, com 55,63 %, seguido da faixa de 31 a 45 anos com 34,1 %, com 9,17 % a faixa de 46 a 60 anos e por fim, pessoas com mais de 60 anos totalizaram 2,1 %. Quanto ao dia da semana em que houve mais incidentes, notamos que domingo é o dia mais frequente com 20,34 %, seguido de segunda feira com 17,65 %, depois sábado com 16,5 %, terça feira com 12,86 %, quarta feira com 10,77 % e por fim quinta feira e sexta feira cada dia com 11,67 %.

Quanto ao tipo de trauma envolvido, verificamos que a maior incidência se deve a traumas envolvendo motocicletas com 74,37 %, seguido de incidentes envolvendo carros com 8,97 %, Automóvel-Motocicleta com 8,77 %, Motocicleta-Motocicleta com 5,68 % e por fim Automóvel-Automóvel com 3,19 %.

Foram feitas pesquisas em relação a influência do uso de álcool e do uso de equipamentos de segurança, como cinto de segurança e capacete. Mas as pesquisas sobre estes fatores ficaram inconclusivas, uma vez que notamos que na maioria dos prontuários não havia informações relacionadas a isso. Por exemplo, com relação ao uso de álcool, 965 prontuários (96,21 %) não possuíam informações sobre se o paciente havia ou não consumido álcool e 793 prontuários (79,06 %) não tinham informações sobre o uso de equipamentos de segurança por parte do acidentado.

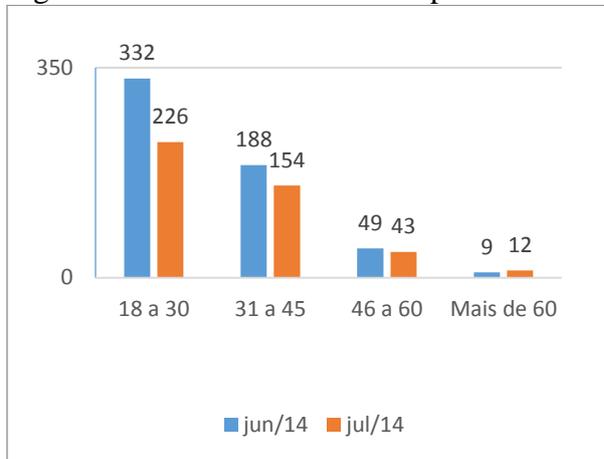
Com base nos dados colhidos durante a pesquisa, pudemos constatar a realidade encontrada na literatura, onde há uma predominância de casos de incidentes por veículos motorizados em adultos jovens de 18 a 30 anos (55,63 %), conforme figura 1, especialmente do sexo masculino (77,17 %), enquanto o número de mulheres é de 22,83 %, conforme figura 2. Acredita-se que esse dado se dá devido sensação de liberdade que os jovens buscam, gerando uma necessidade de testar seus limites, e por muitas vezes associam isso ao consumo de álcool e a falta de uso de equipamentos de segurança, resultando no expressivo número de jovens envolvidos em acidentes de trânsito (ASCARI, 2013 et al).

Podemos observar também que este número elevado de casos envolvendo jovens dá-se devido um padrão de direção de alto risco assumido por estes, inexperiência, menor habilidade ao dirigir e menor familiaridade com as estradas.

A perda desses adultos jovens que contribuem economicamente para o país resulta negativamente para o desenvolvimento, pois além das altas taxas de mortalidade da população economicamente ativa, ocasionam custos sociais e econômicos decorrentes de consequências não mensuradas, como desestruturação de núcleos familiares e de aspectos emocionais como sofrimento e dor, como pelos custos de cuidados em saúde associados aos acidentes e a

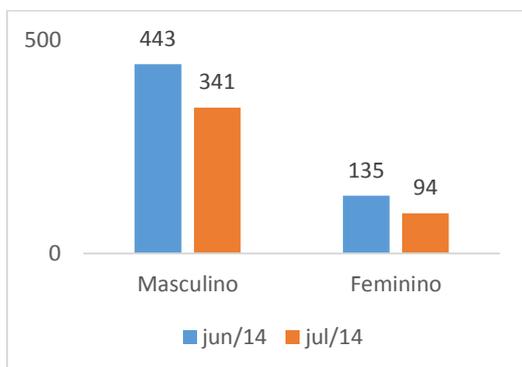
interrupção temporária ou permanente de atividades produtivas dos vitimados. (GOLIAS, 2011 et al)

Figura 1 – Gráfico de incidentes por faixa etária



Fonte: Questionário elaborado pelas pesquisadoras com base nos prontuários de pacientes atendidos no HUSE, 2015

Figura 2 – Gráfico de incidentes por sexo



Fonte: Questionário elaborado pelas pesquisadoras com base nos prontuários de pacientes atendidos no HUSE, 2015

Além das perdas de vidas humanas, esses acidentes ocasionam perdas financeiras de 1 % do PIB em países de baixa renda e 2 % em países com renda alta. Estudos no Brasil mostram perdas de 5,3 bilhões de reais em aglomerados urbanos e 22 bilhões de reais (1,2% do PIB brasileiro) nas rodovias do país. (MALTA,2011 et al).

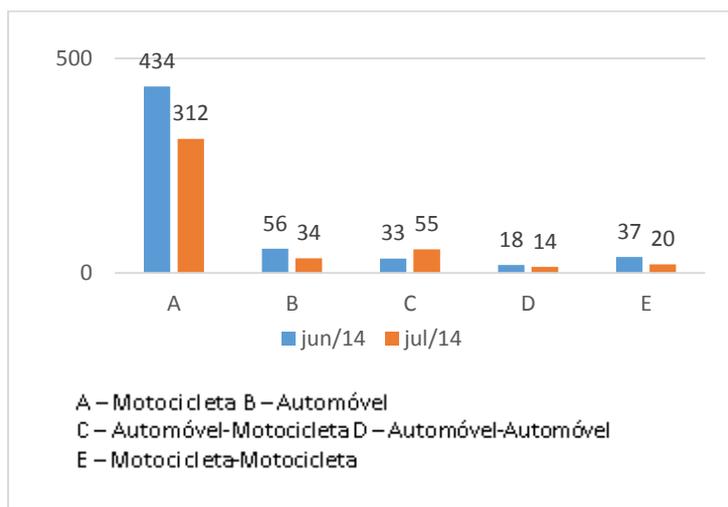
Conforme dados do PROJETO TRAUMA de 2005 os custos hospitalares são a soma dos custos dos recursos humanos e materiais do atendimento e tratamento das vítimas de colisões de trânsito, desde a chegada ao hospital até o momento da alta ou do óbito; os custos dos programas de reabilitação, como fisioterapia; custo do resgate de vítimas, do local do evento até o hospital ou pronto-socorro; o custo da utilização de equipamentos especiais do

deslocamento das equipes de resgate, com veículos e profissionais especializados (ambulâncias, médicos, paramédicos).

Quanto ao tipo de veículos foi possível observar o maior número envolvendo as motocicletas totalizando 746 casos o que corresponde a 74,37 % dos incidentes nos meses de junho e julho do ano de 2014, conforme figura 3. Esse aumento no número de incidentes por motocicletas pode ser explicado devido ao grande crescimento de vendas e consequentemente, circulação desse tipo de veículo, por ser um meio de transporte mais ágil, mais barato e de baixo custo de manutenção.

Segundo o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), entre os anos de 2000 e 2010 a frota brasileira de automóveis teve aumento de 83,55%; a de ônibus, 70,6 %; e a de motos, o elevado percentual de 284,4 %. (GANNE, 2013 et al)

Figura 3 – Gráfico de incidentes por tipo de trauma



Fonte: Questionário elaborado pelas pesquisadoras com base nos prontuários de pacientes atendidos no HUSE, 2015

Ainda outros estudos, tem mostrado que fatores humanos também estão envolvidos no grande número de incidentes envolvendo motocicletas. Entre esses podemos citar: sobrecarga de tarefas, urgência na entrega de mercadorias, estímulo a competição de motoboys promovido pelas empresas, inexperiência ou ainda excesso de experiência, o que leva a imprudência. Ainda podemos relacionar também a problemas mecânicos, como falta de manutenção das motocicletas, bem como condições climáticas (chuvas). (ALMEIDA, 2013 et al)

Tais números reforçam a vulnerabilidade dos condutores de motocicletas. Ao pesquisar na literatura é possível associar o grande número desse tipo de incidentes em decorrência das práticas de ações transgressoras diversas, entre elas o desrespeito às

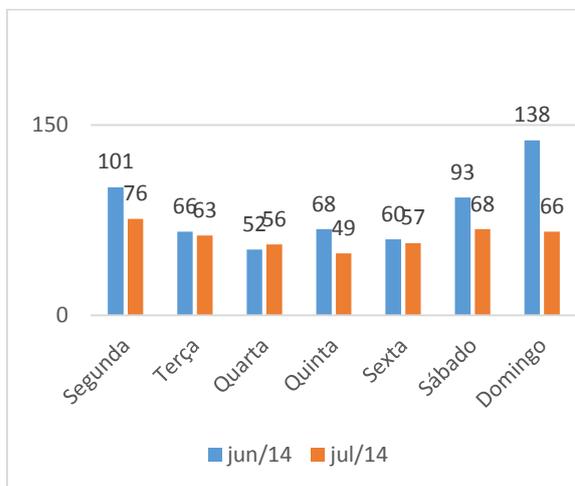
sinalizações de trânsito, ultrapassagens pelo lado direito em via simples, excesso de velocidade, lentidão no trânsito e não utilização de equipamentos de segurança. (GANNE, 2013 et al).

Os motociclistas também estão mais vulneráveis no impacto do acidente, pois dispõe de pouca proteção, em contraste com os condutores de veículos em que há uma maior proteção devido a extensão da lataria do carro. (GOLIAS, 2013 et al).

Em relação ao dia da semana, os dias de domingo (20,34 %), segunda feira (17,65 %), e sábado (16,5 %), são os que tem maior casos de incidentes, conforme figura 4. Os índices mais altos foram aos domingos, isso provavelmente se dá devido ao comportamento de risco que costuma acontecer em maior quantidade no final de semana. Nota-se um grande número de atendimento na madrugada, após a meia noite do sábado. Pode-se afirmar que esse aumento coincide com um dia de grande movimentação nas vias, direção acima do limite de velocidade permitida, ultrapassagem perigosa, avanço do sinal fechado consumo de bebida alcoólica, e horário de volta para casa. (GOLIAS, 2011 Et AL).

O segundo maior índice encontrado foi nas segundas feiras, que ainda integram parte do final de semana, devido ser durante a madrugada onde ocorre a maioria dos incidentes.

Figura 3 – Gráfico de incidentes por dia da semana



Fonte: Questionário elaborado pelas pesquisadoras com base nos prontuários de pacientes atendidos no HUSE, 2015

Em comparação aos meses da referida pesquisa, observa-se que o mês de junho há um aumento de 143 incidentes (32,87 %) em relação ao mês de julho, subtende-se que esse aumento se justifica por coincidir com período festivo na capital e no interior do estado, como também período de férias.

Em relação ao consumo de álcool e uso dos equipamentos de segurança houve uma dificuldade para obter-se o resultado devido à falta de informações nas fichas de atendimento de urgência (FAE), 96,21 % não possuíam informações sobre se o paciente havia ou não consumido álcool, e 79,06 % não tinham informações sobre o uso de equipamentos de segurança.

Várias pesquisas mostram que o consumo de álcool também tem um importante impacto nessas estatísticas, pois este pode causar alterações neurofuncionais, levando a mudanças de comportamento que podem ser facilitadoras da violência, causar inibição, autoconfiança, o que traz consequências como, dirigir causando acidentes, esses muitas vezes podendo ser fatais. Estima-se que a dependência de álcool acometa de 10 % a 12 % da população mundial e 11,2 % dos brasileiros que vivem nas maiores cidades do país. (ABREU, 2010 et al)

Pôde-se constatar que apesar do uso do capacete ser obrigatório, 93 das 220 fichas que possuíam este tipo de informação apontaram para o não uso de equipamentos de segurança, como capacetes e cintos, valor ainda considerado alto, visto este ser um item de segurança obrigatório.

Uma pesquisa realizada nos Emirados Árabes Unidos, estudou os efeitos do uso do cinto de segurança em acidentes, observando quais foram os padrões de lesão e os resultados entre ocupantes que usavam cinto de segurança e os que não usavam. Foi constatado que o uso do cinto de segurança reduziu a gravidade das lesões e mortes. A Escala de Glasgow foi menor para os que usavam o item de segurança do que para os que não usavam e houve mais intervenções cirúrgicas em pacientes que não usavam o cinto do que em pacientes que usavam. O estudo assim pôde concluir que o uso do cinto de segurança reduz a gravidade das lesões, o tempo de internação e o número de operações em pacientes feridos. (ABU-ZIDAN, 2012 et al).

Também sobre o uso de capacetes por motociclistas constatou-se que o uso correto do equipamento reduz em 69% os danos à cabeça e em torno de 42% o risco de morte. Uma análise da efetividade dos diferentes tipos de capacete mostrou que os capacetes de cobertura total de cabeça apresentaram os melhores resultados, bem como o afivelamento do equipamento, pois usá-lo frouxo compromete qualquer potencial proteção. (SEERIG, 2012)

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após análise dos dados coletados, pôde-se constatar que muito se assemelha o perfil de vítimas de incidentes por veículos motorizados no estado de Sergipe ao perfil nacional. Essa

caracterização é importante para o planejamento de estratégias de intervenção e para a prevenção desses incidentes. Uma vez que a violência no trânsito vem aumentando e é considerando um problema de saúde pública, pois, representa a terceira maior causa de mortes no Brasil. Além disso, serve de alerta para a população acadêmica sobre as estatísticas e para subsidiar novos trabalhos sobre o tema.

Os resultados nos mostraram que os indivíduos que sofreram incidentes por veículos motorizados eram predominantemente adultos jovens, do sexo masculino, condutores de motocicletas, com maior incidência de atendimento aos domingos. A falta de informações nas Fichas de Atendimento de Emergência impossibilitou de definir estatísticas precisas sobre uso de álcool e equipamentos de segurança, visto que esses dados são de grande importância para a correlação do número de incidentes.

Sabemos que as medidas preventivas podem reduzir os números desses incidentes. Implementar medidas como campanhas educativas, uma maior participação da mídia, tanto impressa como áudio visual com o objetivo de mostrar a importância de tomar os devidos cuidados e os riscos que estão associados a imprudência no trânsito, promover também um aumento da fiscalização, melhoria das estradas, reeducação dos condutores associada a conscientização para não associar consumo de álcool e direção, atendimento aos limites de velocidade, redução das ultrapassagens perigosas, uso de equipamentos de segurança contribuirão para redução das estatísticas, conseqüentemente contribuindo para um trânsito mais seguro. É necessária a adoção de políticas públicas que invistam recursos humanos financeiros para diminuir esses incidentes.

REFERÊNCIAS

ABREU, AMM; LIMA JMB; MATOS, LG; PILLON SC. **Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia** Rev. Latino-Am. Enfermagem 2010 May-Jun; 18(Spec):513-20 Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/rlae/v18nspe/a05v18nspe.pdf>. Acessado em 28/08/2014.

ABU-ZIDAN, F.M.; ABBAS, A.K.; HEFNY, A.F; EID, H.O; GRIVNA, M. **Effects of Seat Belt Usage on Injury Pattern and Outcome of Vehicle Occupants After Road Traffic Collisions: Prospective Study**. World Journal of Surgery, 36: 255 -259, 2012. Disponível em: <http://link.springer.com/article/10.1007/s00268-011-1386-y>. Acessado em 21/09/2014.

ALMEIDA, A.P.B; LIMA, M.L.C; OLIVEIRA JUNIOR, F.J.M; ABATH, M.B; LIMA, M.L.L.T. **Anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte no Estado de Pernambuco, Brasil, em 2007**.Epidemiol. Serv. Saúde. Brasília, 22(2):235-242, abr-jun 2013. Disponível em: <http://scielo.iec.pa.gov.br/pdf/ess/v22n2/v22n2a05.pdf>. Acessado em 20/05/2015.

ASCARI, R. A.; CHAPIESK, C.M; SILVA, O.M; FRIGO, J. **Perfil epidemiológico de vítimas de acidente de trânsito**. Rev Enferm UFSM 2 013 Jan/Abril; 3(1):112-121.Disponível em: <http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs-2.2.2/index.php/reufsm/article/view/7711/pdf>. Acessado em 21/05/2015

DATASUS - Banco de Dados em Saúde no Brasil – Ministério da Saúde. Banco de Dados. 2012. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br>. Acessado em: 28/08/2014

GANNE, N; MARTINEZ, A.T; RODRIGUES, C; DELGADO, M.H.C; SOUZA, F.A. Estudo sobre acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, ocorridos no Município de Corumbá, Estado de Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano de 2010. Rev Pan-Amaz Saúde 4(1):15-22, 2013. Disponível em: <http://scielo.iec.pa.gov.br/pdf/rpas/v4n1/v4n1a03.pdf>. Acessado em 20/05/2015.

GOLIAS, A.R.C; CAETANO, R. **Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011**. Ciência & Saúde Coletiva, 18(5):1235-1246, 2013. Disponível em: <http://www.scielosp.org/pdf/csc/v18n5/08.pdf>. Acessado em 21/05/2015.

GOLIAS, A.R.C; CAETANO, R. **Caracterização e custos de acidentes de motocicleta com vítimas atendidas em regime de hospitalização no município de Paranavaí-PR no ano de 2007**. Physis vol.23 no.4 Rio de Janeiro Oct./Dec. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-73312013000400006&script=sci_arttext&tlng=e. Acessado em 17/09/2014

KOBAYASHI, C. R; CARVALHO, M. S. **Violência urbana: acidentes de trânsito envolvendo motociclistas na cidade de Londrina (PR)**. Geografia Londrina.V.20 n.3, p. 171-173, set/dez. 2011. Disponível em: <http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/8603>. Acessado: 22/05/2015.

LIMA, M.V.F.; SILVA, R.L.P.; ALBUQUERQUE, N.M.G.; OLIVEIRA, J.S.A.; CAVALCANTE, C.A.A.; MACÊDO, M.L.A.F. **Perfil dos atendimentos por causas externas em hospital público**. Rev Rene. 2012; 13(1):36-43. Disponível em: <http://www.revistarene.ufc.br/revista/index.php/revista/article/view/14/11>. Acessado em 18/09/2014

MALTA, D.C.; MASCARENHAS, M.D.M.; BERNAL, R.T.I.; SILVA, M.M.A.; PEREIRA, C.A.; MINAYO, M.C.S.; MORAIS NETO, O.L. **Análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) – Brasil, 2008**. Ciência & Saúde Coletiva, 16(9):3679-3687, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v16n9/a05v16n9.pdf>. Acessada em 16/09/2014.

MARÍN-LEÓN, L.; BELOM, A.P; BARROS, M.B.A; ALMEIDA, S.D.M; RESTITUTTI, M.A. **Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas** Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 28(1):39-51, jan, 2012. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/csp/v28n1/05.pdf>. Acessado em 17/09/2014.

MASCARENHAS, M.D.M.; MALTA, D.C.; BERNAL, R.T.I.; SILVA, M.M.A.; PEREIRA, C.A.; MINAYO, M.C.S.; MORAIS NETO, O.L. **Perfil epidemiológico dos atendimentos de emergência por lesões bucodentais decorrentes de causas externas, Brasil, 2006 e 2007**. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 28 Sup: S124-S132, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v28s0/13.pdf> Acessado em 17/09/2014

Projeto Trauma - 2005-2025: sociedade, violência e trauma. Sociedade Brasileira de Atendimento Integral ao Traumatizado, Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia, Associação Brasileira de Medicina Intensiva, Sociedade Brasileira de Pediatria, Sociedade Brasileira de Neurocirurgia, Sociedade Brasileira de Anestesiologia, Colégio Brasileiro de Cirurgiões. Disponível em: <http://files.lateme.webnode.com.br/200000038-db7e4dc78b/Projeto%20Trauma%202005-2025.pdf>. Acessado em 30/08/2014.

SEERIG, L.M. **Motociclistas: perfil, prevalência de uso da moto e acidentes relacionados**. Pelotas: UFPel, 2012. Disponível em: <http://www.epidemioufpel.org.br/uploads/teses/Dissert%20LENISE%20SEERIG.pdf>. Acessado em 20/05/2015.

SORIANO, E.P; CARVALHO, M.V.D.; MONTENEGRO, J.B.; CAMPELLO, R.I.C.; ALMEIDA, A.C.; LINS FILHO, J.D.L.; ARAUJO, A.B.V.L; QUEIROZ, E.G.A.L. **Violência no trânsito: Uma década de vidas perdidas em acidentes motociclísticos no Brasil**. Derecho

y cambio social. On-line. Disponível em:
[http://www.derechocambiosocial.com/revista031/Viol%C3%Aancia_no_tr%C3%A2nsito.p
df.](http://www.derechocambiosocial.com/revista031/Viol%C3%Aancia_no_tr%C3%A2nsito.pdf) Acessado em 02/09/2014.

ANEXO A – QUESTIONÁRIO**CARACTERIZAÇÃO DAS VÍTIMAS DE INCIDENTES POR
VEÍCULOS MOTORIZADOS EM UM HOSPITAL DE GRANDE
PORTE DO ESTADO DE SERGIPE****Pesquisa Documental**

Local da Coleta: Hospital de Urgências de Sergipe

Data: ___/___/_____

Questionário**Faixa etária:**

18 a 30 () 31 a 45 () 46 a 60 () Mais de 60 ()

Sexo:

() Masculino () Feminino

Dia da Semana() segunda-feira () terça-feira () quarta-feira () quinta-feira
() sexta-feira () sábado () domingo**Tipo de trauma**

() Moto () Carro () Carro-Moto () Carro-Carro () Moto-Moto

Consumo de álcool

() Sim () Não

Uso de equipamentos de segurança

() Sim () Não

ANEXO B – PARECER SUBSTANCIADO DO CEP