



**Artigo**

**ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO  
A POPULAÇÃO MASCULINA**

**ANALYSIS OF THE INCIDENCE OF TRAFFIC ACCIDENTS INVOLVING  
THE MALE POPULATION**

Fernanda Moreira Sobral<sup>1</sup>

Renata Livia Silva Fonseca Moreira De Medeiros<sup>2</sup>

Macerlane De Lira Silva<sup>3</sup>

Geane Silva Oliveira<sup>4</sup>

Ankilma Do Nascimento Andrade Feitosa<sup>5</sup>

Yuri Charllub Pereira Bezerra<sup>6</sup>

**RESUMO** - Os grandes índices de acidentes no trânsito vêm constituindo graves problemas de saúde pública no Brasil e no mundo, com alta ocorrência de mortalidade entre jovens de 15 a 29 anos. O trauma é uma das principais causas de óbito entre as primeiras quatro décadas de vida, além de ter caráter incapacitante nessa população comprometendo principalmente a fase economicamente ativa. Este estudo objetivou analisar os índices de acidentes no trânsito na cidade de Lavras da Mangabeira - Ceará

<sup>1</sup> Graduada em Enfermagem pela Faculdade Santa Maria – FSM;

<sup>2</sup> Enfermeira pela UFPB. Especialista em Saúde Pública pela FACISA. Mestre em Enfermagem pela UFPB. Doutora pela Faculdade de Ciências Médicas Santa Casa de São Paulo – FCMSP, Docente da Faculdade Santa Maria –FSM.;

<sup>3</sup> Enfermeiro pela FSM. Especialista em Gestão do cuidado com ênfase no apoio matricial pela UFPB. Especialista em preceptoria no SUS - Instituto de Ensino e Pesquisa Hospital Sírio Libanês. Mestre em Saúde Coletiva-Universidade Católica de Santos, Docente na FSM;

<sup>4</sup> Enfermeira – FSM. Especialista em Unidade de Terapia Intensiva – FSM. Mestre em enfermagem – UFPB, Docente na FSM;

<sup>5</sup> Graduada em Enfermagem – FASER, Licenciada em Enfermagem – UFPB, Especialista em Auditoria em Serviços de Saúde – FACISA, Mestre em enfermagem – UFPB, Doutora em Ciências da Saúde pela Faculdade de Medicina do ABC – FMABC, Docente da FSM;

<sup>6</sup> Enfermeiro e Especialista em Obstetrícia pela FSM. Especialista em Saúde da Família pelas Faculdades Integradas de Patos. Especialista em Docência do Ensino Superior pela FSM. Mestre em Saúde Coletiva pela Universidade Católica de Santos.



# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

em 2016, identificando o perfil das vítimas que foram atendidas no Hospital São Vicente de Ferrer. Tratou-se de um estudo de campo documental e retrospectivo, descritivo, exploratório, com abordagem quantitativa, cuja população estudada foi de jovens masculinos envolvidos em acidentes de trânsito. Os dados obtidos foram categorizados e processados eletronicamente através do Software Excel 2010, e foram analisados pela estatística descritiva simples. Observou-se que os resultados colhidos não mostram um cenário diferente do nacional, em que os adultos jovens e solteiros são as principais vítimas de acidentes automobilísticos. Frequentemente estão sob o efeito de álcool e não usam equipamento de proteção. Deseja-se que estratégias sejam criadas para promover a saúde desta população e prevenir a ocorrência desses acidentes.

**Palavras-Chaves:** Acidentes de trânsito. Incidência. Perfil.

**ABSTRACT** - The high rates of traffic accidents have been serious public health problems in Brazil and in the world, with high mortality among young people aged 15-29 years. Trauma is one of the main causes of death between the first four decades of life, besides being incapacitating in this population, mainly compromising the economically active phase. This study aimed to analyze the traffic accident rates in the city of Lavras da Mangabeira - Ceará in 2016, identifying the profile of the victims that were attended at the São Vicente de Ferrer Hospital. This was a retrospective, exploratory, descriptive, exploratory field study with a quantitative approach, whose population studied was the young men involved in traffic accidents. The obtained data were categorized and processed electronically through Excel 2010 Software, and were analyzed by simple descriptive statistics. It was observed that the results obtained do not show a different scenario from the national one, where young adults and singles are the main victims of auto accidents, often under the influence of alcohol and do not use protective equipment. It is hoped that strategies are created to promote the health of this population and to prevent the occurrence of these accidents.

**Keywords:** Accidents of transit. Incidence. Profile.

## INTRODUÇÃO



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26

# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

Ao longo dos anos percebemos os grandes índices de acidentes de trânsito. Isso ocorre devido ao aumento da população, e com isso o número de automóveis e motocicletas. O crescimento das cidades, a correria do dia-a-dia e as necessidades do deslocamento das pessoas fizeram com que esses meios de transportes fossem cada vez mais utilizados (ASCARI et al., 2013).

Os acidentes de trânsito estão constituindo um dos graves problemas de saúde pública no mundo, onde resulta na alta ocorrência de mortalidade e de incapacidades temporários ou permanentes dessas pessoas. Segundo a organização mundial da saúde (OMS) os acidentes de trânsito são a oitava causa de morte no mundo, e a primeira entre os jovens de 15 a 29 anos. Estima-se que se não forem tomadas medidas preventivas, esse número em 2030 passará a ser a quinta principal causa de morte, o que reforça a importância de trabalhar a prevenção dessa população. Sabe-se também que um terço dos acidentes fatais, envolvendo motociclistas corresponde aos óbitos ocorridos no trânsito em todo o país, onde na sua maioria por uso de bebidas alcoólicas ou imprudência nas estradas, fato este comum nas regiões locais onde apontam alto índice de acidentes com o público jovem. Entretanto o uso de capacete reduziria os riscos de mortes em até 40% (quarenta por cento) e os de ferimentos graves em mais 70%, (setenta por cento) já que a principal área envolvida do corpo é a cabeça e pescoço, levando a invalidez ou morte, bem como internação em longo prazo e altos gastos para o SUS (BRASIL, 2014).

Estudos feitos pela Organização Mundial de Saúde (OMS) confirmam que em 2010 e 2013 os números são assustadores, o que indica uma seria evolução letal no trânsito nas vias públicas do planeta. No ano 2010 foram vitimados 1,24 milhões de pessoas por acidentes de trânsito em 182 países do mundo. Entre 20 e 50 milhões das pessoas que sofreram acidente de trânsito, sobreviveram com traumatismos e feridas. Assim, nesse contexto, os acidentes de trânsito representam a terceira causa de morte de pessoas na faixa etária de 30 a 44 anos. Na segunda faixa, se encontram as pessoas de 5 a 14 anos de idade, e a primeira faixa etária, entre os 15 a 29 anos de idade. A OMS estima que devemos ter 1,9 milhões de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030. Ou seja, a situação só tende a complicar ainda mais a movimentação dos veículos pelas rodovias (WAISELFISZ, 2013).

Segundo dados da Organização Mundial de Saúde, em 2003, os acidentes de trânsito lideraram as estatísticas mundiais de mortes por causas externas, seguido por homicídios. Entre os homens, essa participação é maior, devido, em grande parte, ao



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26

# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

aumento dos homicídios, que, desde o início dos anos 90, são a principal causa externa de morte no país. Os coeficientes de mortalidade passaram de cerca de 10 óbitos por cem mil habitantes ao final da década de 70, para mais de 25 a partir da metade dos anos 90. Segundo o DATASUS, de janeiro de 2008 a junho de 2010, foram registrados 52.379 óbitos por esse tipo de causa. Pela frequência com que ocorrem e por serem os adolescentes e adultos jovens os grupos mais atingidos, as causas externas são as maiores responsáveis pelos anos potenciais de vida perdidos (BROLEZI; MARQUES; MARTINEZ, 2007).

O trauma é uma das principais causas de óbito entre as quatro décadas de vida, e é considerada por ter um caráter incapacitante, onde a população comprometida é a economicamente ativa. Esses acidentes de trânsito apresentam grande importância no contexto da saúde pública no Brasil. Entre os pacientes internados um é vítima de acidente (SIMONETI et al., 2016).

A motocicleta é um veículo que proporciona menos segurança que o automóvel, onde a mesma não possui estrutura e nem proteção levando a possibilidade de maior exposição dos ocupantes. A alta velocidade, o álcool, a desatenção, a fadiga e a sonolência são alguns dos fatores que são considerados uns dos grandes contribuintes do aumento das ocorrências e gravidades das vítimas de trânsito (RIBEIRO, 2014).

A situação da assistência às urgências é bastante complexa, considerando os diversos fatores envolvidos como, a necessidade de assistência para os casos de acidentes, os interesses dos prestadores e as expectativas de assistência por parte da população. Contudo, a principal justificativa para o investimento nos serviços de emergência é a redução da morbimortalidade (ASCARI et al., 2013).

Sabe-se que as maiores vítimas e causadores de acidentes de trânsito pertencem ao gênero masculino. É notório também que há diferenças de morbimortalidade entre homens e mulheres: os homens morrem mais cedo, morrem principalmente por causas externas (acidentes e violências), são mais suscetíveis as doenças cardiovasculares, possivelmente pelos comportamentos de risco mais frequentes, procuram menos os serviços de saúde, por limitação de tempo e, principalmente, pela falsa auto percepção da sua infalibilidade física e mental. (BRASIL, 2009)

Diante desta realidade, em 2009 foi lançada a Política Nacional de Atenção Integral à Saúde do Homem (PNAISH) pelo Ministério da Saúde. A PNAISH destaca a singularidade masculina nos seus diversos contextos socioculturais e político-econômicos, bem como aponta princípios para o aumento da expectativa de vida e a



**ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA**

Páginas 5 a 26

# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

redução dos índices de morbimortalidade por causas preveníveis e evitáveis na população masculina de 20 a 59 anos. Quanto ao perfil I de mortalidade, são seis as principais causas de óbitos na faixa mencionada: causas externas de morbidade e mortalidade; doenças do aparelho circulatório; neoplasias (tumores); doenças do aparelho digestivo; sintomas, sinais e achados anormais de exames clínicos e laboratoriais; e algumas doenças infecciosas e parasitárias. Em relação à morbidade, sete causas respondem pela internação da maioria dos homens, em ordem decrescente de ocorrência: lesões, envenenamentos e algumas outras consequências de causas externas; doenças do aparelho digestivo; doenças do aparelho circulatório; algumas doenças infecciosas e parasitárias; doenças do aparelho respiratório; transtornos mentais e comportamentais; e neoplasias, (SCHWARZ ET AL, 2012).

Diante de tais indicadores e das altas taxas de morbimortalidade pela população, em especial jovens, vítimas de acidentes de trânsito, este trabalho propõe a responder o questionamento a seguir: Qual o perfil das vítimas de acidentes de trânsito ocorridos em Lavras da Mangabeira? Quais as causas da ocorrência destes acidentes? Desta forma para respondê-las será analisado os índices dos acidentes de trânsito que ocorreram em 2016 no município de Lavras da Mangabeira- Ce.

Com isso essa pesquisa busca-se analisar o índice de acidentes de trânsito e identificar as principais causas, para que sejam criadas estratégias de prevenção e promoção da saúde para essa população, já que neste município existe um alto índice de óbitos por acidentes de trânsito. Desta forma espera-se com este estudo contribuir para alertar as autoridades competentes a iniciar as providencias necessárias para diminuir estes índices.

## OBJETIVOS

### Objetivo geral

- Analisar os índices de acidentes de trânsito que ocorreram na população masculina na cidade de Lavras da Mangabeira Ceará no ano 2016.



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26



**Artigo**

**Objetivos específicos**

- Identificar o perfil das vítimas, atendidas no Hospital São Vicente Ferrer no ano 2016, decorrentes de acidentes de trânsito;
- Verificar as principais causas dos acidentes na cidade de Lavras da Mangabeira-Ceará.

**REFERENCIAL TEÓRICO**

**Acidente De Trânsito: Um Problema De Saúde Pública**

Todos os anos milhares de pessoas morrem ou ficam incapacitadas em decorrência dos acidentes de trânsito. Este é um dos maiores problemas de saúde pública no nosso país. O maior dano, sem dúvida, é a lamentável perda de vidas, mas o custo do tratamento que atualmente chega a bilhões de reais tem sido crescente, obrigando o estado a retirar recursos de outras áreas estratégicas. Os acidentes que envolvem as motocicletas são crescentes em todas as regiões, sem contar que esse percentual só aumentou por causa da frota destes veículos (RIBEIRO, 2014).

O aumento do número de acidentes sobrecarrega o sistema de saúde em todos os setores assistenciais, pois internações prolongadas e de alto custo são parte da reabilitação das vítimas de acidentes de trânsito que apresentaram lesões em diversas regiões corporais. As sequelas dessas lesões podem influenciar na qualidade de vida e no retorno ao trabalho após o trauma, caracterizando-se como uma condição crônica.(PAIVA et al., 2016).

O cuidado às vítimas de trauma é um dos principais recursos no combate a esta “epidemia” e deve começar antes mesmo da chegada ao hospital. O exemplo disto pode-se destacar que para um paciente gravemente traumatizado, o limite entre a vida e a morte do mesmo pode ser definido pelo tempo decorrido entre o acidente e a chegada da equipe ao local, e da qualidade do atendimento inicial à vítima com algum tipo de trauma. Um bom recurso em telecomunicação também é fundamental, e pode fazer a diferença; pois quando do deslocamento das equipes de enfermagem aos locais de acidentes no interior ficamos sem comunicação por telefonia móvel (MASCARENHAS ET AL.,2016).





# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

O socorro às vítimas fica prejudicado pelo fato de não saber o que pode ser encontrado no local. Contudo fica difícil se antecipar ao padrão de lesões que a equipe poderá encontrar nas vítimas de acidentes automobilísticos. Informações como o tipo de colisão, intensidade da deformação do veículo, presença de vítimas ejetadas e morte de ocupantes do veículo só podem ser constatadas, na maioria das ocorrências, no momento da chegada da equipe ao local do acidente (SILVA 2014).

Os Acidentes de Trânsito (AT) correspondem a uma das principais causas de óbito e de lesões não fatais em todo o mundo. Estima-se que, a cada ano, ocorrem cerca de 1,2 milhões de óbitos e um número bastante superior de eventos não fatais ou incapacidades resultantes destes acidentes, principalmente nos países em desenvolvimento. Além de provocar enormes custos sociais para indivíduos, famílias e comunidades, os AT apresentam grande impacto econômico nas sociedades, sobretudo no que se refere às despesas com assistência à saúde. Se a tendência atual for mantida, as lesões decorrentes dos AT poderão aumentar nas próximas duas décadas, com maior impacto sobre os cidadãos mais vulneráveis (MONTEIRO ET AL., 2015).

Os traumatismos decorrentes dos acidentes no trânsito constituem um problema global, que resulta em impactos sociais, psicológicos, econômicos, previdenciários e ambientais, além de sobrecarregar os serviços de saúde. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), em 2013, as mortes e as lesões no trânsito foram responsáveis por um custo global de 3% do Produto Interno Bruto (PIB) das diferentes nações, sendo que em países com renda baixa e média este foi ainda maior, 5% do PIB. Também, segundo estimativa da OMS é registrada cerca de 1,25 milhões de mortes anuais por lesões no trânsito, o que representa mais de 3.400 ocorrências por dia e corresponde a 12% do total de óbitos no planeta (MASCARENHAS ET AL., 2016).

Os acidentes de trânsito estão associados ao aumento na mortalidade com inscrição num marco mais amplo, sendo entendidos como um progressivo agravamento no globo terrestre, referente à violência no trânsito. Este fato fez com que a Organização das Nações Unidas anunciasse a chamada Década de Ação pela Segurança no Trânsito. Campanha esta, com validade para o período de 2011-2020, com o intuito inicial de procurar estabilizar o número de acidentes e posteriormente reduzir o número de vítimas previsto, através da formulação e implementação de planos nacionais, regionais e internacionais. Sabe-se que os acidentes de trânsito resultam em consequências sérias para a sociedade, tanto do ponto de vista dos óbitos, quanto pelas sequelas às vítimas,



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26

# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

como também, dos gastos com a seguridade e o alto consumo de recursos gastos com os médicos, despesas hospitalares e recursos de ordem tecnológica (WHO,2013).

Os acidentes podem se dividir em dois grupos: o que acontecem dentro do perímetro urbano e o outro, nas rodovias, em que as principais complicações na questão traumática, diz respeito aos membros inferiores, na tíbia e fêmur. Também se destaca que a faixa etária mais atingida nesses casos são os jovens de 20 a 40 anos, que se encontra em plena fase produtiva. As consequências mais comuns referentes aos traumas nas vítimas de trânsito são: a rigidez, limitação de movimento e a dor; destaca-se que o mais relevante é a prevenção, e isso certamente vai depender de cada paciente (PIVA NETO, 2012).

Todo o processo de desenvolvimento regional carrega consigo um aumento do sistema de transporte que afeta todas as pessoas cotidianamente. O trânsito faz parte de todas as atividades da sociedade, e hoje constitui um dos grandes vilões do desenvolvimento regional, acarretando perdas materiais, financeiras e de vidas. Assim, os acidentes de trânsito se transformaram numa epidemia em áreas urbanas. (JAKOBI; CRUZ, 2017).

Segundo Vasconcellos (2016), “é difícil encontrar na história do Brasil, fora a escravidão, um fenômeno social tão destrutivo quanto o uso da motocicleta”. Que se refere às mortes e aos pedidos de indenização registrados em acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e motonetas. Desde a introdução da motocicleta no Brasil, pelo menos 220 mil pessoas morreram e 1,6 milhões ficaram permanentemente inválidos devido a quedas e colisões com as motos, totalizando 1,8 milhões de acidentes. Esse autor infere erros na regulamentação e na capacitação na difusão das motos, agravados pela deficiência de transporte público, que resultaram em “uma tragédia que não se justifica” (VASCONCELLOS, 2016).

Os acidentes de trânsito ganharam relevância para a saúde pública nos dados da morbimortalidade e principalmente na efetividade de estratégias educativas que sensibilizem a população quanto à prevenção dos fatores de riscos. Como o consumo de álcool, dirigir sem habilitação e uso de drogas ilícitas ou medicação. Os métodos não se limitam a discutir regras de circulação, mas visa contribuir a formação de cidadãos autônomos, responsáveis e com valorizações da vida. Porém, o envolvimento dos profissionais de saúde, educadores e toda a sociedade como protagonista das ações que estimulam a responsabilidade no trânsito. Assim, o resultado mostrará que as práticas educativas, com estratégias utilizadas podem sensibilizar a população infanto-juvenil



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26



# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

para o comportamento seguro no trânsito, e essas estratégias poderão subsidiar outras práticas educativas nesse ambiente (WN et al., 2016).

As estatísticas sobre fatalidade por lesão evidenciam apenas uma parte do quadro do impacto das lesões. Já as de acidentes não fatais são ainda mais agravantes. As lesões incapacitantes afetam milhões de indivíduos a cada ano. As estimativas do National Safety Council (Conselho Nacional de Segurança) dos Estados Unidos indicam que, a cada 10 minutos, duas pessoas são mortas e cerca de 370 sofrem uma lesão incapacitante, com um custo de US\$ 8,3 milhões. Em média, ocorrem 11 mortes por lesão não intencional e cerca de 2.200 lesões incapacitantes a cada hora durante o ano. Apesar dos esforços bem-sucedidos para a redução das lesões em algumas áreas, como nas colisões de veículos, ainda devemos esperar que muitos de nós sejamos vítimas de lesões (SPECT, 2012).

## METODOLOGIA

### Tipo de estudo

Tratou-se de um estudo de campo de caráter exploratório, descritivo, documental, retrospectivo com abordagem quantitativa. A pesquisa de campo permitiu explorar o assunto a ser pesquisado, considerando que este tipo de pesquisa tinha como objetivo principal desenvolver, esclarecer e modificar conceito e ideias que possibilitaram aumentar o conhecimento do pesquisador sobre os fatos e adquirindo familiaridade com o objeto pesquisado (MARCONI, LAKATOS, 2010).

O estudo do tipo exploratório tinha por objetivo proporcionar maiores informações sobre o assunto abordado, promovendo uma maior familiaridade com os problemas detectados, contribuindo com uma formação de ideias que facilitaram a resolubilidade dos problemas encontrados (PROESTES 2008).

O estudo descritivo facilitou o pesquisador observar, analisar, registrar e interpretar os fatos sem interferir diretamente neles, descrevendo características de um fenômeno no qual o pesquisador possuiu um domínio do assunto e as indagações a serem pesquisadas (GIL 2007).

De acordo com Andrade (2009), a pesquisa quantitativa foi uma coleta de informação de forma sistematizada, que tinha como finalidade e utilização de



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26



### Artigo

parâmetros estatística para analisar dados. Esse foi um método que realizou estatística para o tratamento dos dados, no qual a preocupação com a precisão científica é evidente, investigando os fenômenos, prestando medidas de quantificação precisas.

A pesquisa documental permitiu a análise de documentos de fontes primárias que não tenham passado por análise anterior, como arquivo de órgão pública e instituições privadas, como também documento de fontes secundária que compreendem aqueles que já tenham passado por análise (GIL, 2008). Desta forma como afirma Chemim (2012) a pesquisa documental é a apresentação de fontes que ainda não foram tratadas analiticamente, como uma fonte rica e diversa de dados arquivados.

#### Cenário da pesquisa

A pesquisa foi realizada na cidade de Lavras da Mangabeira, município brasileiro do estado do Ceará, localizado na microrregião de Lavras da Mangabeira, mesorregião do cariri cearense. Segundo os dados do IBGE (2010), o município tem cerca de: 31.090 hab. Sendo 18.138 hab. Da zona urbana e 12.958 da zona rural. O município dispõe de uma área com 937.967 km. O código do município é 2307502, o seu IDH é de 0,613. Os dados socioeconômicos contêm, com evolução do PIB per capita em 2013 de 5021,65 no âmbito municipal. Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – DETRAN, Lavras da Mangabeira tinha 2.810 motocicletas em 2013. O município tem um hospital filantrópico, 06 postos de saúde nos bairros da sede do município e 05 postos de atendimento nos 05 distritos do mesmo (IBGE, 2010).

Teremos como local o Hospital São Vicente Ferrer, localizado na BR 230, s/n, no bairro Virgílio de Aguiar Gurgel, instituição privada, fundada em 1973. Possui uma área de 2.500m, onde no seu mapa de leitos totalizam 55, constituídos de 02 leitos para isolamento, 04 apartamentos e 10 enfermarias, dispostas em setores como: clínica médica, clínica cirúrgica, clínica obstétrica e clínica pediátrica. O âmbito ambulatorial é formado por 03 enfermarias com observação para masculino com disponibilidade de 02 leitos e 02 com observação para feminino. Ainda dispõe de 02 leitos com observação pediátrica. No que diz respeito ao SUS, são disponibilizados 45 leitos. Seis leitos para consulta com observação prolongada e 04 leitos são para os atendimentos a convênios e pacientes particulares. O serviço conta aproximadamente com 60 atendimentos/dia realizados.



# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

### População e amostra

A população foi constituída por prontuários de homens que sofreram acidentes de trânsito e foram admitidos no serviço hospitalar, no período de 2016, no Hospital São Vicente Ferrer (HSVF) escolhidos através de uma amostra aleatória, entre os homens internados na clínica medica por consequência de acidentes de trânsito no referido serviço. A coleta de dados acontecerá nos meses de setembro e outubro do corrente ano, após anuência do comitê de Ética e Pesquisa (CEP) da Faculdade Santa Maria (FSM).

### Instrumento de coleta de dados

Para a realização do estudo foram utilizadas informações do banco de dados do HSVF, referente à população masculina de acidentados, a partir dos prontuários dos casos selecionados. O instrumento que foi utilizado para a coleta de dados consistiu em um questionário semiestruturado contendo questões referentes a dados pessoais (idades, escolaridade, estado civil, ocupação e dados dos acidentes (data, horário e dia da semana do acidente, quantidade de pessoas envolvidas, tipo de acidente, uso de EPI, tipo de vítima, uso de álcool e tipo de veículo).

Os dados foram coletados após anuência do CEP da instituição de ensino supracitada. Inicialmente foi feita uma leitura das informações contidas nos prontuários do hospital, a fim de conhecer mais sobre o assunto, e os dados de interesse foram utilizados na pesquisa. Para a sua realização os seguintes passos foram seguidos: encaminhamento de ofício da coordenação do curso de enfermagem da FSM ao HSVF, explicando os objetivos do estudo, para solicitação da autorização para realização da pesquisa. Depois de deferido o pedido e de posse parecer do CEP da FSM autorizando a pesquisa, foram agendadas as visitas ao hospital para avaliação dos prontuários.

### Crítérios de inclusão

Foi incluído na amostra o prontuário dos pacientes que foram admitidos no Hospital São Vicente Ferrer no município de Lavras da Mangabeira-CE no período de 2016 e que sofreram acidente de trânsito.



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26

# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

### **Critérios de Exclusão**

Foram excluídos os prontuários de pacientes que não sofreram acidente de trânsito e/ou não foram atendidos no Hospital São Vicente Ferrer.

### **Análise dos dados**

Os dados foram armazenados em uma planilha eletrônica do programa Microsoft Office Excel 2010 e analisado mediante a literatura, com auxílio de estatística descritiva simples e exploratória, indicado para estudo nos quais se pretendeu quantificar e descrever os resultados, por meio do programa sem modificá-los.

### **Aspectos éticos da pesquisa**

De acordo com a resolução do Conselho Nacional de Saúde em pesquisa, envolvendo seres humanos, a coleta de dados obedeceu às suas diretrizes, assegurando o anonimato, a desistência durante a pesquisa e as informações no decorrer e com o término da pesquisa. Enfatiza-se que pesquisa com seres humanos são aquelas que de forma individual ou coletiva envolve o ser humano direta ou indiretamente, parcial ou total, incluindo o manejo de informações ou matérias (BRASIL, 2013).

### **Riscos e benefícios**

Quando se trabalha com seres humanos, há riscos e benefícios. Houve risco mínimo previsível por tratar-se apenas, do preenchimento de um questionário, com base na ficha de prontuário do paciente, mas, que pode de certa forma gerar uma quebra de anonimato do cliente, o que não ocorreu por parte da pesquisadora mediante uso da ética e responsabilidade para com os envolvidos.

Quanto aos benefícios, o estudo proporcionou um melhor conhecimento acerca do assunto, estimando os profissionais atuantes nos serviços de Atenção Primária à Saúde (APS), a realizar ações preventivas, trazer esta problemática para discussão no



**ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA**

Páginas 5 a 26



**Artigo**

meio acadêmico, bem como incentivar o desenvolvimento de novas pesquisas sobre a problemática.

**RESULTADOS E DISCUSSÕES**

**Análise dos dados**

Os dados foram analisados no SPSS (versão 23). Além de estatísticas descritivas de frequência absoluta e relativa, medidas de tendência central (média) e dispersão (desvio padrão), utilizaram-se testes inferenciais: teste *t* de *student* e Qui-quadrado de Pearson. O critério de significância estatística foi de  $p \leq 0,05$ .

**Caracterização do perfil dos acidentados**

A tabela 1- mostra que a maioria da amostra possuía idade entre 25 a 48 anos e são solteiros.

**Tabela 1.** Descrição demográfica dos dados

	Frequência absoluta	Frequência relativa	Média (desvio padrão)
<b>Idade</b>			
<i>1 a 24 anos</i>	104	40,0	31,20 anos
<i>Entre 25 a 48 anos</i>	124	47,7	(13,83)





**Artigo**

<i>Entre 49 a 70 anos</i>	32	12,3
<b>Estado civil</b>		
<i>Solteiro</i>	156	60,0
<i>Casado ou convivente</i>	93	35,8
<i>Divorciado desquitado</i>	6	2,3
<i>Viúvo</i>	1	0,4
<i>Outro</i>	4	1,5

A tabela 1 apresenta os dados sociodemográficos das vítimas, onde os 260 acidentados por motociclista foram atendidos no HSVF em Lavras da Mangabeira CE. Percebe-se que o maior número das vítimas foi do sexo masculino; com a faixa etária de 40% a 47,7% entre as idades de 1 a 24 e de 25 a 48 anos. Quanto ao estado civil, a prevalência foram os solteiros com 60%.

Corroborando com esta pesquisa em relação ao perfil por sexo e idade, os resultados são semelhantes a diversos estudos, segundo os quais, pessoas do sexo masculino e jovens são os tipos de vítimas mais frequentes.

Andrade (2009), realizou um estudo em Fortaleza, no qual avaliou 306 vítimas de acidente de motocicleta e destes 98,4% eram do sexo masculino, 76,5% adulto jovem na faixa etária de 18 a 39 anos.

Mascarenhas (2016) em estudos nos serviços de urgência de todo país revela que esse dado é comum em todos os municípios. Segundo ele, 74,6% dos pacientes que foram atendidos nestes serviços eram homens, 65,7% adultos jovens entre 20 e 39 anos. Percebe-se, desta forma, uma concordância dos diversos estudos.

Em relação ao estado civil, também confirmando o estudo, Soares (2015) afirma que em sua pesquisa houve uma maior predominância dos solteiros, perfazendo um percentual de 53,5%, metade da amostra, constituindo o fato da grande maioria das vítimas serem jovens.

Isto reforça a publicação em que homens jovens e solteiros que exerciam atividade remunerada foram as maiores vítimas de acidentes de trânsito (MOTOKI ET AL., 2013).





# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

**Tabela 2.** Descrição dos dados relativos ao acidente

	Frequência absoluta	Frequência relativa
<b>Mês</b>		
<i>Entre os meses Janeiro e Abril</i>	85	32,7
<i>Entre os meses Maio e Agosto</i>	99	38,1
<i>Entre os meses Setembro e Dezembro</i>	76	29,2
<b>Dia da semana que ocorreu o evento</b>		
<i>Domingo</i>	58	22,3
<i>Segunda</i>	34	13,1
<i>Terça</i>	29	11,2
<i>Quarta</i>	22	8,5
<i>Quinta</i>	28	10,8



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26

# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

<i>Sexta</i>	38	14,6
<i>Sábado</i>	51	19,6
<b>Quantas pessoas no veículo</b>		
<i>1</i>	191	73,5
<i>2</i>	67	25,8
<i>3</i>	2	0,8
<b>Tipo de acidente</b>		
<i>Queda</i>	192	73,8
<i>Colisão</i>	65	25,0
<i>Capotamento</i>	3	1,2
<b>Uso de EPI</b>		
<i>Sim</i>	14	5,4
<i>Não</i>	246	94,6
<b>Qualidade da vítima</b>		
<i>Passageiro</i>	48	18,5
<i>Condutor</i>	209	80,4
<i>Pedestre</i>	3	1,2
<b>Sob efeito de álcool</b>		
	Frequência absoluta	Frequência relativa
<i>Sim</i>	134	51,5
<i>Não</i>	126	48,5
<b>Veículo</b>		
<i>Moto</i>	260	100,0
<i>Carro</i>	0	0,0

A tabela 2 mostra que houve pequena maioria de acidentes entre os meses de maio a agosto. O domingo foi o dia em que houve maior número de acidentes, geralmente com apenas uma pessoa no veículo. A maioria das pessoas que sofreram queda, não usavam EPI, eram os condutores. Uma pequena maioria estava sob o efeito do álcool e todos estavam em motos.

Conforme ISP-RJ (2012) a distribuição mensal de ocorrências de acidentes de trânsito mostra que o segundo semestre do ano é o que concentra maior número de casos. Destacam-se os meses de agosto e dezembro como períodos de pico com relação



ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA

Páginas 5 a 26



### Artigo

aos percentuais de acidentes de trânsito, com 8,9% e 9,2%, respectivamente. Os meses de março e novembro se sobressaem como períodos com menores percentuais de ocorrências no ano, com 7,7% e 7,9%. Os dias da semana com maiores percentuais de acidentes são sextas-feiras, sábados e domingos (15,0%, 15,7% e 16,7%, respectivamente). De forma mais agregada, os fins de semana (sábados e domingos) representam 32,4% do total de ocorrências. No mesmo estudo encontrou-se que 75,1% dos acidentes, figuraram apenas o condutor de veículo motorizado. Os acidentes que incluíram passageiros de qualquer tipo de veículo foram minoria em todo o período (5,2%). A média de pessoas envolvidas em acidentes foi de 2,03 pessoas/acidente (ALMEIDA, 2013).

Em outra pesquisa, confrontando os dados colhidos, Jakobi e Cruz (2017) observaram que o tipo de acidente, a colisão e o abalroamento representam a maior causa de acidentes com vítimas, representando 75,4% dos acidentes, outro estudo evidencia que a maior parte das vítimas de acidentes de trânsito é resultante de colisões.

ANDRADE, 2009 o que confronta este estudo que aponta um maior índice de quedas.

Soares (2015) enfocando no uso ou não do capacete foi colhido que 26,2% usava o equipamento de segurança, para 2,5% que não se aplicava o uso, por serem atropelados por motocicletas e 71,3% motociclistas não usavam capacete no momento do acidente. Nessa mesma pesquisa, com relação ao uso de álcool no momento do acidente, 68,7% disseram não terem ingerido nenhum tipo de álcool e 31,2% relataram ter ingerido alguma quantidade de álcool, o que confrontam esta pesquisa, já que esta aponta que a maioria estava sob efeito de álcool no momento do acidente.

**Tabela 3.** Comparação da idade entre uso de EPI

Uso de EPI	Média da idade	Desvio padrão da idade	p-valor
Sim	42,50	12,39	<0,01
Não	30,60	13,67	

Nota: teste t de Student

A tabela 3 mostra que as pessoas que usavam EPI tinham uma média de idade maior que as pessoas que não utilizavam EPI. Essa diferença foi estatisticamente





**Artigo**

significativa. Não foi encontrada pesquisas referentes a esta correlação, mas percebe-se que há uma imprudência em relação aos mais jovens.

**Tabela 4.** Comparação da idade entre uso de Álcool

Sob efeito de álcool	Média da idade	Desvio padrão da idade	p-valor
Sim	<u>28,81</u>	11,33	<0,01
Não	33,75	15,72	

Nota: teste t de Student

A tabela 4 mostra que os homens que faziam uso de álcool no momento do acidente tinham uma média de idade menor que os que não faziam. Essa diferença foi estatisticamente significativa.

Corroborando com esta pesquisa, observou-se no estudo de Magalhães et al. (2011), que as maiores prevalências dos acidentes terrestres são com jovens de renda familiar alta e que costumam ingerir bebida alcoólica quando estão dirigindo, além da falta de experiência com o modo de dirigir.

**Tabela 5.** Associação entre sob efeito do álcool e uso de EPI

		Uso de EPI		p-valor
		Não	Sim	
Sob efeito de álcool	Não	115 92,0%	10 8,0%	0,05
	Sim	130 97,0%	4 3,0%	

Nota: teste de Qui-quadrado de Pearson

A tabela 5 mostra que, proporcionalmente, menos homens sob efeito do álcool usam EPI. Essa diferença foi estatisticamente significativa.

Corroborando com a pesquisa Santos (2008) observou que entre as vítimas de acidente, condutores de moto com antecedente de ingestão de álcool, 71,2% não





### Artigo

utilizavam capacete no momento do acidente, enquanto que entre aqueles sem antecedente de ingestão esta proporção foi de 43,3%. Assim, observou-se uma chance quatro vezes maior de não utilização desse equipamento de segurança entre aqueles que usavam bebida alcoólica.

Tabela 6. Associação entre sob efeito de álcool e tipo de acidente

		Tipo de acidente			p-valor
		Queda	Colisão	Capotamento	
Sob efeito de álcool	Não	96 76,2%	30 23,8%	0 0,0%	0,21
	Sim	96 71,6%	35 26,1%	3 2,2%	

Nota: teste de Qui-quadrado de Pearson

A tabela 6 mostra que, proporcionalmente, mais homens sob efeito do álcool tiveram colisão e capotamento. Essa diferença não foi estatisticamente significativa. Não foram encontrados estudos correlacionando estas duas variáveis.

## CONCLUSÕES

Este estudo contemplou à análise dos acidentes de trânsito envolvendo moto, descrevendo esse feminino quase epidêmico que é extremamente relevante e preocupante. Através deste foi possível aprimorar o conhecimento acerca da temática, mediante a literatura pesquisada e também sobre o perfil dos atendimentos por acidentes com motociclista caracterizados destes eventos, o que torna fundamental para que se possa fundamentar e traçar estratégias de enfrentamento deste problema de saúde pública.

Em relação ao local de atendimento das ocorrências no hospital São Vicente Ferrer em Lavras da Mangabeira, onde o número foi alto, por ser o único hospital da cidade para fazer o atendimento às vítimas de acidentes de trânsito. Considerando a faixa dos acidentes, a pesquisa demonstrou que está de acordo com quase todas as pesquisas em nível nacional, pois segundo os dados estatísticos, cerca de 47,7% das vítimas de acidente de trânsito possuem idade entre 25 e 48 anos. Portanto pertencem ao





### Artigo

grupo de adolescentes e adultos jovens. Onde 60% das vítimas são solteiros e do sexo masculino, com índice maior aos fins de semana.

Este estudo teve como objetivo contribuir para revelar as características do problema e subsidiar a implantação de política pública da saúde e da paz no trânsito para a atenção às vítimas. É fundamental o fortalecimento da legislação do trânsito e o desenvolvimento de ações voltadas para à segurança humana.

### REFERÊNCIAS

- ASCARI, R. A. et al. **Perfil epidemiológico de vítimas de acidente de trânsito**. Revista de Enfermagem da UFSM, v. 3, n. 1, p. 112–121, 2013.
- JAKOBI, H. R.; CRUZ, V. DE A. **Acidentes de trânsito em condutores de motocicletas e motonetas em Porto Velho no período de 2010 a 2014**. Revista Brasileira de Medicina do Trabalho, v. 15, n. 1, p. 54–62, 2017.
- MASCARENHAS, M. D. M. et al. **Características de motociclistas envolvidos em acidentes de transporte atendidos em serviços públicos de urgência e emergência**. Ciência & Saúde Coletiva, v. 21, n. 12, p. 3661–3671, 2016.
- MONTEIRO, R. A. et al. **Saúde Brasil 2014: uma análise da situação de saúde e das causas externas** / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. – Brasília, 2015.
- PAIVA, L. et al. **Estado de saúde e retorno ao trabalho após os acidentes de trânsito**. Revista Brasileira de Enfermagem, v. 69, n. 3, p. 443–450, 2016.
- RIBEIRO, E. L. Produção científica acerca dos acidentes de trânsito no brasil scientific production about accidents traffic in brazil elton lobato ribeiro \*. p. 1–17, 2014.
- SIMONETI, F. S. et al. **Padrão de vítimas e lesões no trauma com motocicletas**. Revista da Faculdade de Ciências Médicas de Sorocaba, v. 18, n. 1, p. 36–40, 2016.





# Temas em Saúde

Edição especial



ISSN 2447-2131  
João Pessoa, 2019

## Artigo

SPECT, I. \* 2 2 3. p. 8–12, 2012

SCHWARZ, E. et al. **Política de saúde do homem**. Revista de Saúde Pública, São Paulo, v. 46, supl. 1, p. 108-116, Dec. 2012.

VASCONCELLOS EA. **Risco no trânsito, omissão e calamidade**: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo: Annablume; 2016.

WASELFISZ, J. Mapa Da Violência 2013: **Acidentes de Trânsito e Motocicletas**. Rio de Janeiro, Brazil: Centro Brasileiro de Estudos, p. 96, 2013.

WHO. **World report on road traffic injury prevention**. Summary. 2013. Disponível em: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publication/road\\_traffic/world\\_pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publication/road_traffic/world_pdf). Acesso em 15 out. 2014.

WN, S. et al. Integrative Review Article Risk Factors and Preventive Strategies for Traffic Accidents: an Integrative Review **Fatores De Riscos E Estratégias Preventivas Para Os Acidentes De Trânsito**: v. 10, n. 9, 2016.



**ANÁLISE DA INCIDÊNCIA DE ACIDENTES NO TRÂNSITO ENVOLVENDO A  
POPULAÇÃO MASCULINA**

Páginas 5 a 26