



## TRAUMA POR ACIDENTES DE MOTOCICLETA NA PERCEÇÃO DO ACIDENTADO TRAUMA DUE TO MOTORCYCLE ACCIDENTS IN THE PERCEPTION OF THE INURED PERSON

## TRAUMA POR ACCIDENTES DE MOTOCICLETA EN PERCEPCIÓN DEL ACCIDENTADO

Lais Bezerra da Silva<sup>1</sup>, Kerollayne Christtine Jacob<sup>2</sup>, Eder Dourado Martins da Costa <sup>3</sup>, Iago Vieira  
Gomes<sup>4</sup>, Solange Queiroga Serrano<sup>5</sup>

### RESUMO

**Objetivo:** buscou-se descrever as percepções de vítimas de traumas sobre alterações físicas e psicológicas decorrentes. **Métodos:** trata-se de estudo descritivo, exploratório, de abordagem qualitativa, com pacientes internados no setor de traumatologia e ortopedia de um hospital público em Recife-PE, maiores de 18 anos e que tivessem sido vítimas de acidentes motociclísticos. A amostra foi intencional e por conveniência, composta por seis indivíduos que se enquadraram nos critérios de elegibilidade do estudo. Para coleta de dados, utilizou-se o recurso da entrevista gravada e norteadas por um roteiro de entrevista semiestruturado. Os depoimentos foram analisados pela técnica de Bardin. **Resultados:** obtiveram-se da análise três categorias temáticas: I- Sentimentos desvelados no momento do trauma; II- Alterações no contexto vital pós-acidente; III- Condições de segurança no trânsito. **Conclusão:** identificou-se que o grau de instrução e educação no trânsito, a imprudência ao pilotar e infrações às legislações vigentes são fatores preditores de acidentes. A alteração do contexto vital pós-acidente serve como agente de reflexão para os participantes repensarem suas práticas nas estradas; os profissionais de saúde na assistência humanizada; e gestores públicos para priorizar ações de educação e leis de trânsito, melhoria das condições das rodovias, entre outras.

**Descritores:** Trauma; Motocicletas; Acidentes de Trânsito.

### ABSTRACT

**Objective:** to describe the perceptions of trauma victims about resulting physical and psychological changes. **Methods:** descriptive exploratory study using a qualitative approach with patients hospitalized in the traumatology and orthopedics sector of a public hospital in Recife-PE, over 18 years old and who had been victims of motorcycle accidents. The sample was intentional and for convenience, consisting of six individuals who met the study's eligibility criteria. For data collection, the resource of recorded interviews was used, guided by a semi-structured interview script. The testimonies were

analyzed using Bardin's technique. **Results:** three thematic categories emerged from the analysis: I- Feelings unveiled at the time of trauma; II- Changes in the post-accident vital context; III- Traffic Safety Conditions. **Conclusion:** the degree of instruction and education in traffic, as well as recklessness when driving and violations of current legislation are predictors of accidents. The change in the post-accident vital context serves as a reflection agent for the participants to rethink their practices on the roads; health professionals in humanized care; and public managers to prioritize actions on education and traffic laws, improvement of highway conditions, among others.

**Descriptors:** Injuries; Motorcycles; Traffic Accidents.

## RESUMEN

**Objetivo:** describir las percepciones de las víctimas de trauma sobre los cambios físicos y psicológicos resultantes. **Métodos:** estudio descriptivo exploratorio con abordaje cualitativo con pacientes hospitalizados en el sector de traumatología y ortopedia de un hospital público de Recife-PE, mayores de 18 años y que habían sido víctimas de accidentes de motocicleta. La muestra fue intencional y por conveniencia, compuesta por seis personas que cumplieron con los criterios de elegibilidad del estudio. Para la recolección de datos se utilizó el recurso de entrevistas grabadas, guiadas por un guion de entrevista semiestructurado. Los testimonios se analizaron con la técnica de Bardin. **Resultados:** del análisis surgieron tres categorías temáticas: I- Sentimientos develados en el momento del trauma; II- Cambios en el contexto vital post-accidente; III- Condiciones de seguridad vial. **Conclusión:** el nivel de instrucción y educación en el tráfico, así como la imprudencia al conducir y las infracciones a la legislación vigente son predictores de accidentes. El cambio en el contexto vital post-accidente sirve como agente de reflexión para que los participantes replanteen sus prácticas en las carreteras; profesionales de la salud en la atención humanizada; y gestores públicos para priorizar acciones en materia de educación y leyes de tránsito, mejorando las condiciones de las carreteras, entre otros.

**Descriptorios:** Motocicletas; Heridas y Lesiones; Accidentes de Tránsito.

<sup>1</sup>Universidade Federal de Pernambuco/UFPE. Recife (PE), Brasil. <sup>1</sup><https://orcid.org/0000-0001-6336-9022>

<sup>2</sup>Universidade Federal de Pernambuco/UFPE. Recife (PE), Brasil. <sup>2</sup><https://orcid.org/0000-0002-8879-1710>

<sup>3</sup>Universidade Federal de Pernambuco/UFPE. Recife (PE), Brasil. <sup>3</sup><https://orcid.org/0000-0003-1698-8044>

<sup>4</sup>Universidade Federal de Pernambuco/UFPE. Recife (PE), Brasil. <sup>4</sup><https://orcid.org/0000-0003-0788-7882>

<sup>5</sup>Universidade Federal de Pernambuco/UFPE. Recife (PE), Brasil. <sup>5</sup><https://orcid.org/0000-0003-1105-2538>

### Como citar este artigo

Silva LB, Jacob KC, Costa EDM, Gomes IV, Serrano SQ. Trauma por acidentes de motocicleta na percepção do acidentado. Rev enferm UFPE on line. 2021;15(2):e247474 DOI: <https://doi.org/10.5205/1981-8963.2021.247474>

## INTRODUÇÃO

Considera-se o trauma a principal causa de óbito nas últimas décadas e por seu caráter incapacitante compromete a população economicamente ativa. Têm-se os acidentes automobilísticos como um dos mais graves e desafiadores problemas na traumatologia.<sup>1</sup> O crescimento populacional e da frota de veículos, a imprudência e a negligência às leis de trânsito vigentes no país são alguns fatores que fazem crescer os indicadores de prevalência dos acidentes que, por sua vez, apresentam maior relevância no contexto da saúde pública no Brasil.<sup>2</sup>

Sabe-se que o acidente de trânsito é um problema grave em todo o mundo. De acordo com estimativa apontada pela Organização Panamericana de Saúde (OPAS), em torno de 1,35 milhão de pessoas morrem por ano em consequência de acidentes de trânsito nas rodovias. Os acidentes de trânsito são a segunda causa de morte entre jovens de 5 a 29 anos e a terceira causa de morte entre pessoas de 30 a 44 anos. Além dessas mortes, estima-se que, por ano, em torno de 20 a 50 milhões de pessoas sofrem lesões não fatais, muitas delas resultando em incapacidades.<sup>3</sup>

Nos últimos anos, observa-se o aumento elevado nas taxas de acidentes envolvendo motocicletas, veículo que ganha cada vez mais aceitação e aprovação da população por ser considerado de fácil locomoção e custo reduzido na sua aquisição e manutenção em comparação aos automóveis e com crescente utilização em atividades ocupacionais diárias, o que ocasiona um aumento expressivo das taxas de mortalidade em todas as regiões e estados, principalmente nas regiões Norte, Nordeste, e Centro-Oeste do país.<sup>4,5</sup>

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), os acidentes de trânsito foram responsáveis por mais de 1,2 milhão de mortes e causaram lesões em 20 a 50 milhões de pessoas em 2010, com um destaque cada vez maior para os acidentes motociclísticos.<sup>6</sup>

No Brasil, os motociclistas destacam-se entre as vítimas dos acidentes de trânsito relacionados ao uso desse transporte como um rápido meio de locomoção e como instrumento de trabalho, correspondendo ao aumento de quase 51% entre 2006 e 2010, enquanto que nos demais tipos de vítimas de acidentes, como pedestres e motoristas, por exemplo, houve redução ou manutenção dos índices.<sup>4</sup>

A maior prevalência dos acidentes motociclísticos ocorre entre jovens e adultos com idade entre 15 e 32 anos, o que repercute diretamente na economia do país por atingir pessoas em plena idade produtiva.<sup>5</sup> Essa população sofre as lesões mais graves, com destaque para as sequelas motoras, psicológicas e mutilações, que são responsáveis pelo elevado custo no atendimento hospitalar, afastamento das atividades laborais e sociais e, conseqüentemente, aposentadorias compulsórias pagas pelo Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) por invalidez quando a lesão incapacita o trabalhador de forma total e permanente ou por benefícios de saúde enquanto não estão aptos a retornar a sua função laboral.<sup>7</sup>

Em 2010, o Sistema Único de Saúde - SUS registrou o número de 69.609 internações no elemento motociclista traumatizado por acidente de trânsito, totalizando o gasto desses hospitais em torno de R\$ 85.602.906,68 milhões. Pesquisas evidenciaram que os custos das internações hospitalares por causas externas representaram cerca de 1% do total de gastos com a saúde pública no Brasil, no período de 1998 - 2004. Ainda sobre esse levantamento, uma parcela importante dos gastos refere-se ao atendimento ambulatorial, inclusive de urgência e emergência.<sup>8</sup>

As lesões mais frequentes são os ferimentos da superfície externa, descritas como lacerações, contusões, escoriações, localizadas principalmente nos membros inferiores. Há predomínio de fraturas de pelve, seguidas de trauma, laceração ou ruptura de órgãos abdominais, traumatismo de órgãos, traumatismo torácico, lesões ósseas, amputação de membros ou parte de membros e traumatismo cranioencefálico. A natureza das lesões influencia o tempo de internação do paciente, o tipo de tratamento e as condições de alta hospitalar.<sup>9</sup>

A dificuldade de fiscalização quanto à habilitação, o uso de equipamentos de proteção como capacetes, o consumo de bebidas alcoólicas e drogas ilícitas pelos condutores, a inexperiência com a locomoção desse veículo, a falta de manutenção das rodovias e a deficiência de atendimento hospitalar nessas regiões podem colaborar para as altas taxas de mortalidade e que precisam ser enfrentadas pelo setor público por meio da aplicação de recursos financeiros em estratégias que reduzam esses sinistros.<sup>5,10</sup>

Ressalta-se que a saúde pública tem um papel importante nesse processo, seja na implementação de medidas de prevenção relacionadas ao usuário, equipamentos de segurança, condução de vigilâncias dos acidentes e violências com rígidas inspeções e punições às infrações, além de priorizar a educação de novos condutores e uma política contínua de fiscalização e orientação ao motociclista.<sup>11</sup>

Assim, os acidentes por motocicletas configuram um problema de grande dimensão com fortes impactos na morbimortalidade da população e cada vez mais noticiados na mídia e presentes na rotina hospitalar. Os motociclistas são o segmento mais vulnerável devido à exposição direta à colisão com veículos ou objetos fixos e, desse modo, sujeitos aos traumas múltiplos.<sup>5</sup>

Destaca-se que a enfermagem tem papel fundamental no cuidado à vítima de acidente automobilístico. A identificação e o diagnóstico de enfermagem das vítimas de acidente possibilitam a atuação do enfermeiro nesse cenário, realizando a detecção e controle dos riscos precocemente, além de planejar individualmente o cuidado prestado a esses pacientes por meio de intervenções específicas, fundamentadas cientificamente, capazes de proporcionar ações eficazes e imediatas.<sup>12</sup>

Diante das complicações causadas por acidentes motociclísticos e por constituir um problema de saúde pública que mais cresce em várias regiões do país, torna-se oportuno estudar a percepção das vítimas de acidentes de moto em uma unidade hospitalar na perspectiva da sua dor, sofrimento, comprometimento psicológico e das sequelas temporárias ou permanentes. O conhecimento das características das vítimas de acidente motociclístico proporciona um importante conjunto de dados para o entendimento da dinâmica desses eventos e contribui para melhorar assistência à saúde, podendo apoiar e orientar medidas públicas de prevenção e controle direcionadas a esse tipo de agravo.

## OBJETIVO

Buscou-se descrever as percepções de vítimas de traumas sobre alterações físicas e psicológicas decorrentes.

## MÉTODO

Trata-se de um estudo descritivo, exploratório, de abordagem qualitativa, realizado em um hospital público da cidade do Recife-PE, referência no estado na área de traumatologia e ortopedia, com pacientes maiores de 18 anos, vítimas de acidentes motociclísticos (condutores ou que se envolveram no sinistro), internados no setor de traumatologia e ortopedia, no período de maio a novembro de 2019. Excluíram-se indivíduos envolvidos em acidentes automobilísticos ou com limitações cognitivas. A amostra foi intencional e por conveniência cujo tamanho amostral se deu pela saturação dos dados, ou seja, quando não há nenhum fato novo nos depoimentos, e, assim, configurou-se por seis pacientes nos critérios de elegibilidade do estudo.<sup>13</sup>

Para coleta de dados, utilizou-se uma entrevista semiestruturada e identificou-se cada participante pela letra E (Entrevistado), seguida da enumeração de ordem da realização da entrevista

(1, 2, 3...) para manter seu anonimato. Agendaram-se as entrevistas conforme disponibilidade de cada participante, nos turnos da manhã, tarde ou noite, visando garantir a confiabilidade e o sigilo das informações. Realizou-se a entrevista com a enfermeira residente Laís Bezerra, graduada em Enfermagem pela Universidade Federal de Pernambuco, na qual atuava como R2 de Enfermagem em Ortopedia e Traumatologia do Programa de Residência Uniprofissional.

As pesquisadoras elaboraram um instrumento composto por duas partes. Na primeira, colheram-se informações de identificação e das suas condições socioeconômicas e demográficas para caracterização amostral e, em seguida, utilizaram-se as seguintes questões: 1) Lembra-se do que exatamente aconteceu com você durante o acidente de trânsito? Quais foram seus primeiros pensamentos e sentimentos? 2) O que mudou na sua vida após o acidente? 3) Se pudesse, o que faria para evitar a experiência vivida no trânsito? 4) Você tem uma sugestão para melhorar as condições de segurança no trânsito?

Transcreveram-se os depoimentos na íntegra, sendo estes avaliados pela análise de conteúdo modalidade temática. Realizou-se a avaliação comparativa por meio da justaposição das diversas categorias existentes em cada análise, ressaltando os aspectos considerados semelhantes e os concebidos como diferentes.<sup>14</sup>

A pesquisa seguiu os princípios estabelecidos pela Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde (CNS) (BRASIL, 2012b). O trabalho foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisas do Centro de Ciências da Saúde da Universidade Federal de Pernambuco, CAAE: 11501619.7.0000.5197 e parecer nº 3.295.693, e recebeu carta de anuência da instituição hospitalar. A participação no estudo foi voluntária e condicionada à assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) por cada participante.

## RESULTADOS

Para caracterização da amostra, verificou-se que três entrevistados apresentam idade entre 18 e 28 anos, um entre 29 e 39 anos e dois entre 40 e 50 anos de idade (Tabela 1). Quanto à escolaridade, houve alta prevalência de indivíduos com o 1º grau incompleto; um com 2º grau e dois cursando nível superior. Destes, 84% relataram pilotar diariamente, principalmente para realizar o trajeto casa-trabalho ou casa-instituição educacional. Apenas um participante referiu utilizar o veículo apenas uma vez na semana. A popularização desse tipo de veículo e o seu baixo custo comparado ao automóvel, somados às facilidades de pagamentos e financiamentos, justificam o crescimento de motos nas ruas das cidades e na zona rural.<sup>5</sup>

Tabela 1 - Análise descritiva do sexo, faixa etária, escolaridade e tempo de utilização do veículo.

Recife-PE, 2019

Características	n	%
<b>Sexo</b>		
Feminino	--	--
Masculino	6	100%
<b>Faixa etária</b>		
18 a 28	3	50%
29 a 39	1	17%
40 a 50	2	33%
<b>Escolaridade</b>		
Ensino fundamental incompleto	3	50%
Ensino médio completo	1	17%
Ensino superior em andamento	2	33%
<b>Utilização do veículo</b>		
Diariamente	5	84%
Semanalmente	1	17%

Em relação à prudência na direção, quando questionados se estavam dirigindo em alta velocidade no momento do acidente, apenas duas pessoas assumiram que sim (33%), as outras referiram estar em velocidade controlada. Todos os entrevistados possuíam habilitação.

Ao avaliar os depoimentos dos participantes, emergiram três categorias intituladas: I- Sentimentos desvelados no momento do trauma; II- Alterações no contexto vital pós-acidente; III- Condições de segurança no trânsito.

## I- Sentimentos desvelados no momento do trauma

Inicialmente, perguntou-se aos entrevistados se lembravam do que exatamente aconteceu durante o acidente de trânsito. As respostas demonstraram medo e nervosismo durante o acidente, conforme demonstrado nas falas:

*Eu, realmente, nem bati e nem bateram em mim, eu caí, né! A moto derrapou o pneu da frente, aí eu caí. Na hora que eu caí, que percebi que o meu pé estava troncho, aí eu fiquei muito nervoso e desesperado. [E3]*

*Eu lembro quando parei no sinal de trânsito e uma ambulância atrás de mim pedindo passagem. Dei passagem imediatamente... fui afastando a moto para o canto do meio fio e quando foi mais na frente...um desvio... só que olhei para o retrovisor e imediatamente quando olhei pra frente, um carro vinha saindo de uma rua e eu acertei a frente dele [...]. Eu estava na minha mão certa agora; só que ele vinha saindo de uma rua errada. Quando eu bati, pulei, fui para frente e a moto ficou mais atrás. [E5]*

*Eu acordei um pouco atrasada para meu trabalho. Então, resolvi acelerar um pouco a moto pra que eu não chegasse tão atrasada... e acabei batendo, desviando de um buraco e o pneu da moto derrapou... e nisso eu fui projetada da moto para frente. [E6]*

Evidenciou-se, por meio dos depoimentos a seguir, que a falta de manutenção do veículo também é um fator condicionador de acidentes de trânsito:

*O pneu da moto secou e eu perdi o controle dela. [E2]*

*A moto derrapou com o pneu da frente, aí eu caí... nem bati e nem bateram em mim, eu caí. [E3]*

Constatou-se, em muitos casos, que as vítimas são pedestres ou usuários de bicicletas que sofrem as consequências das imprudências dos pilotos, como ficou explícito na seguinte fala:

*Eu me lembro quando eu estava na bicicleta, veio o rapaz na moto e me atropelou. Alí eu caí e fiquei esperando o socorro. [E1]*

Depois do impacto, os sentimentos de morte, medo e desespero foram os mais descritos pelos participantes no momento do trauma:

*Nunca fui atropelado por moto. Tive medo. Pessoas me arrodearam e fiquei esperando o socorro. O rapaz da moto ficou comigo e fiquei esperando o socorro do SAMU. [E1]*

*A coisa que passou pela cabeça era que eu e minha filha íamos morrer... Tive medo. [E2]*

*Na hora que eu caí percebi que o meu pé estava troncho, aí eu fiquei muito nervoso e desesperado. [E3]*

*O primeiro pensamento foi de morte. [E4]*

*Sensação de medo... comecei a pensar na minha família. Comecei a pensar que eu deveria ter ido em baixa velocidade e comecei a ficar nervosa, principalmente, quando eu olhei a minha perna e estava naquele estado. Pensei que ia perder minha perna. [E6]*

Apenas uma participante elencou em seu discurso que procurava manter a calma e analisar os riscos inerentes à situação:

*Sempre mantendo a calma. Sempre, mesmo com a dor, porque o ferimento foi na perna. Mesmo com a dor eu estava sempre tranquila e pedindo a Deus que chegasse logo uma ambulância... e realmente chegou rápido. [E5]*

## **II- Limitações nas atividades de vida diária após o acidente**

O estudo apreendeu a realidade de quem vivenciou essa experiência. Percebeu-se por meio das falas que houve alteração brusca no contexto vital após o acidente:

*Tive fratura exposta no meu pé. Acho que não vai ter mais o movimento dos dedos. [E1]*

*Mudou minha liberdade; eu estou presa e não tenho o costume de ficar em uma cama. Minha vida sempre foi corrida: faculdade, trabalho, e hoje eu estou só em uma cama. [E2]*

*Depois que eu caí de moto, bati no hospital, minha vida lá fora tá todinha pra resolver... minhas dívidas, meu trabalho...estou aqui sem assistência nenhuma...e está tudo atrapalhado na minha vida... totalmente. [E3]*

*Principalmente a família... família a gente fica um pouco distante...porque fica na recuperação no hospital... e já vai fazer 11 dias que eu estou aqui ... o sentimento é de tristeza. [E4]*

*Mudou minha rotina, mudou meu trabalho... mudou tudo... é aquela coisa de ficar aqui, esperando todos os dias uma resposta do médico... de quando eu vou fazer novamente a cirurgia... isso é uma aflição muito grande... não consigo dormir direito...gera uma ansiedade muito grande, entendeu? [E6]*

### III- Condições de segurança no trânsito

Quando questionados quanto a uma sugestão para melhorias das condições de segurança no trânsito, a maioria dos participantes elencou aumento da fiscalização, pavimentação e manutenção das vias públicas e de placas de sinalização:

*Eu peço é que continue sempre a fiscalização e ajeite as estradas do nosso estado que está horrível. [E1]*

*Tivesse mais sinalização, tivesse mais placa de menos velocidade... muita gente anda falando no telefone, isso aí prejudica muito e causa acidente. [E2]*

*Seria bastante interessante abrir mais algumas avenidas, mais viadutos e dar mais espaço pra gente conduzir. [E4]*

*Tivesse mais sinalização; as pessoas tivessem mais consciência no trânsito e tivesse mais respeito pelos motoqueiros, porque eles não têm. [E5]*

## DISCUSSÃO

Dados da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) apontaram que os acidentes motociclísticos e os óbitos decorrentes de traumas ocorreram, principalmente, entre jovens e adultos.<sup>6</sup>

Pesquisa realizada em Teresina-PI apontou a incidência de 70% de vítimas do sexo masculino em acidentes com motos. Esses dados demonstraram que a predominância do sexo masculino é um traço fortemente característico nesse tipo de evento, sinalizando maior exposição do homem, além do comportamento mais agressivo desse grupo no trânsito.<sup>15</sup>

No Brasil, destacam-se os motociclistas entre as principais vítimas dos acidentes de trânsito, talvez por utilizar as motos como um meio de transporte mais rápido na locomoção ao trabalho,

associado ou não a serviços de tele-entregas, pela facilidade da sua aquisição ou pela precariedade do transporte coletivo.<sup>16,17</sup>

Um estudo ecológico que utilizou o Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) descreveu o perfil de vítimas que foram internadas por lesões decorrentes de acidentes de transporte terrestre (ATT) e com diagnóstico sugestivo de sequelas físicas. Percebeu-se, por meio desse estudo, que as internações com diagnóstico de sequelas físicas representaram  $\frac{1}{4}$  das internações por ATT que foram registradas durante o período de 2000 a 2013 no Brasil.<sup>16</sup>

Sabe-se que os sistemas de transportes terrestres são altamente relevantes para as relações sociais e econômicas de um país, bem como geradores de acidentes e conseqüentemente de mortalidade prematura e sequelas físicas e psicológicas nos acidentados. A rápida e não planejada urbanização, acrescida da falta de infraestrutura adequada, contribui para o aumento do número de acidentes de trânsito.<sup>17</sup>

Estudo realizado no Paraná para identificar os fatores que contribuem para determinados acidentes motociclísticos apontou a falta de manutenção mecânica regular como uma das prováveis causas, o que corroborou com esta casuística.<sup>18</sup>

A consequência dos acidentes de trânsito vai além das lesões, levando às alterações físicas, psicológicas, cognitivas e sociais, o que origina incapacidade funcional para a realização das atividades da vida diária e alterações profundas na vida das vítimas, seja no ponto de vista profissional e/ou pessoal. Uma das principais complicações decorrentes das vítimas de trauma é a diminuição da capacidade funcional, para a qual vão precisar de intervenção psicológica focada em ajudá-las a dar sentido as suas vidas, buscando ressignificar o que a experiência traumática lhe ensinou acerca da vida, bem como suporte social<sup>19</sup>.

Destaca-se, ainda, o tipo e a gravidade das lesões, com predominância de fraturas de membros inferiores, seguida dos membros superiores e lesões cerebrais. A maioria dos acidentes com motociclistas implica em internação hospitalar, provocando gastos em saúde que triplicaram, chegando a mais de 40 milhões de reais anuais, além de ocasionar sequelas físicas e repercussões psicossociais, como incapacidade funcional nas atividades diárias, ansiedade, sintomas de depressão, dor, dificuldade para retornar ao trabalho. A investigação das lesões mais comumente comprometidas associada ao atendimento do paciente poderá levar à formulação de políticas educacionais que apontem utilização de equipamentos de segurança mais adequados para a prevenção de sequelas nessas áreas corporais, em caso de acidentes<sup>10</sup>.

As lesões consequentes dos acidentes de moto resultam, constantemente, em deficiências e inabilidades temporárias ou permanentes, que prejudicam a capacidade das vítimas sobreviventes exercerem tarefas que delas são esperadas, assim como a qualidade de vida. O trauma reduz a qualidade de vida relacionada à saúde em médio e longo prazo, além de ocasionar sintomas de ansiedade e depressão e de diminuição do convívio social e familiar com dificuldade de retorno ao trabalho.<sup>8</sup>

Faz-se necessário, dessa forma, estabelecer protocolos de avaliação das sequelas, dimensionar os custos sociais dos acidentes por meio de estudos qualitativos e averiguar as repercussões dos acidentes nas vítimas, assim como nos familiares, de modo a nortear políticas públicas que diminuam os acidentes de trânsito.

Contatou-se que as pessoas que sofreram algum tipo de acidente de trânsito podem também precisar de algum tipo de tratamento psicológico com a finalidade de auxiliá-las a dar significado às suas vidas; tentar ressignificar o que a experiência traumática lhes ensinou; e proporcionar suporte social e ocasiões para que elas aprendam a lidar com a situação vivenciada. Para isso, faz-se necessário que os profissionais de saúde, inclusive os enfermeiros, contribuam na reabilitação, na promoção do autocuidado e nas orientações em relação às práticas seguras no trânsito por meio da educação continuada.<sup>20</sup>

A investigação das lesões mais comumente comprometidas associadas ao atendimento do paciente poderá levar à formulação de políticas educacionais que apontem utilização de equipamentos de segurança mais adequados, para a prevenção de sequelas nessas áreas corporais, em caso de acidentes e melhoria na qualidade de vida das vítimas após o trauma.<sup>10</sup>

Entende-se que a educação no trânsito é uma prática social que oferece o desenvolvimento da consciência crítica das pessoas em relação às experiências no trânsito. Essa prática não se limita apenas a debater regras de trânsito, mas também visa contribuir para formar cidadãos autônomos, responsáveis e envolvidos com a valorização da vida.<sup>19</sup> A educação em saúde no trânsito é a principal forma de sensibilizar as pessoas para um comportamento saudável no trânsito, contribuindo, assim, para a diminuição dos acidentes envolvendo pedestres, ciclistas e condutores, ou seja, seres humanos.<sup>21</sup>

Torna-se imprescindível o envolvimento dos profissionais de saúde e da equipe de enfermagem de forma a atuar mais efetivamente nesse cenário com vistas a ser ator participante das decisões em saúde. Ademais, educadores e toda a sociedade como protagonistas das ações que visem estimular a responsabilidade no trânsito de forma a mostrar ferramentas de ensino sobre o assunto,

por exemplo, campanhas educativas, sensibilizar a população para o comportamento seguro no trânsito, educação permanente para equipe multidisciplinar, conhecer os fatores de riscos e medidas de prevenção dos acidentes, incentivar ações que visem à ampliação da educação no trânsito com base na conscientização e cidadania dos motociclistas.<sup>19</sup>

Identificou-se que o uso do álcool e drogas ilícitas ao pilotar uma motocicleta tem sido registrado como uma das causas mais frequentes de lesões e acidentes fatais. O número de motociclistas mortos é superior em comparação com o de motoristas de carros e vans mortos. A implementação da Lei nº 11.705/2008, popularmente conhecida como 'Lei Seca', ocasionou uma mudança em relação ao quantitativo de acidentes de trânsito no país, além de reduzir o número de internações. Fato que confirma a importância dessa Lei como medida para a prevenção de acidentes de trânsito e o quanto se faz necessário o aumento de medidas de fiscalização, comunicação e participação dos gestores na execução e fiscalização dessa lei, além de ofertar campanhas educativas que alcancem as pessoas que utilizam a motocicleta como meio de transporte.<sup>22</sup>

Reforça-se, diante disso, a necessidade de medidas mais eficazes e preventivas que possam contribuir para o enfrentamento desse problema de saúde pública, como por exemplo, a realização de campanhas educativas que alcancem as pessoas que utilizam a motocicleta como meio de transporte e maior visibilidade dos órgãos gestores em fiscalizar e implementar medidas de prevenção para melhoria das condições de trânsito.<sup>22</sup>

Obtiveram-se, como limitação do estudo, alguns problemas operacionais, como recusa de 20 participantes devido à entrevista ser gravada, mesmo sendo explicado o motivo para tal e que não haveria nenhuma identificação, vergonha e timidez ao deixar sua voz ser gravada.

## CONCLUSÃO

Os resultados apresentados nesta pesquisa mostraram que o grau de instrução, educação no trânsito, imprudência ao pilotar e infrações às legislações vigentes são fatores preditores de acidentes. A alteração do contexto vital pós-acidente serviu como agente de reflexão aos participantes repensarem suas práticas nas vias públicas.

A qualidade de vida da população está ligada a diversos fatores, como a saúde, educação e segurança. No que diz respeito à segurança no trânsito, observou-se que, além da colaboração dos condutores quanto à legislação e direção consciente, espera-se o mesmo dos ciclistas e pedestres.

Quanto ao poder público, devem manter as vias íntegras para evitar acidentes e, por consequência, diminuir os óbitos. Em virtude do crescimento populacional e da expansão do número de veículos, problemas cotidianos acompanham o nível de crescimento e tornam-se cada vez mais

recorrentes na rotina da população: congestionamento, acidentes de trânsito e ausência de política efetiva de mobilidade urbana.

Destaca-se, nesse contexto, que diante do crescimento do número de ocorrências de acidentes de trânsito, principalmente envolvendo motociclistas, a preocupação da população em relação à segurança tem aumentado. Por essa razão, esse assunto deve ser enfrentado com responsabilidade pelas autoridades públicas pertinentes, no sentido de oferecer à população maior segurança no tráfego.

## CONFLITO DE INTERESSES

Nada a declarar.

## REFERÊNCIAS

1. Organização Mundial de Saúde. Global status report on road safety 2018. Genebra: WHO, 2018. Disponível em: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/) Acesso em 2019.
2. Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Viva: Vigilância de Violências e Acidentes: 2013 e 2014 [recurso eletrônico]. Brasília: Ministério da Saúde, 2017. 218 p. Disponível em: [http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/viva\\_vigilancia\\_violencia\\_acidentes\\_2013\\_2014.pdf](http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/viva_vigilancia_violencia_acidentes_2013_2014.pdf) Acesso em 12 fev 2019.
3. OPS. Organização Panamericana de Saúde; (OMS), Organização Mundial da Saúde. Folha Informativa: acidente de moto. 2019. Disponível em: [https://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779](https://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5147:acidentes-de-transito-folha-informativa&Itemid=779). Acesso em: 27 Dez. 2019.
4. Andrade SSCA, Jorge MHP. Estimativa de sequelas físicas em vítimas de acidentes de transporte terrestre internadas em hospitais do Sistema Único de Saúde. Rev Brasil Epidemiol. Jan-mar 2016; 19(1): 100-111. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbepid/v19n1/1980-5497-rbepid-19-01-00100.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2018. DOI: <https://doi.org/10.21675/2357-707X.2019.v10.n3.2013>.
5. Franzon A, Cavaler DC, Chiareto J, Beleti IC, Silva KL, Silva LM et al. Um estudo sobre os fatores que levam os motociclistas à acidentes de trânsito na cidade de Umuarama. Akropolis Umuarama, 2013; 21(1): 43-54. Disponível em: <http://revistas.unipar.br/index.php/akropolis/article/view/5213>. Acesso em: 25 ago. 2018.
6. Malta DC, Andrade SSCA, Gomes N, Silva MMA, Neto OLM, Reis AAC, et al. Lesões no trânsito e uso de equipamento de proteção na população brasileira, segundo estudo de base populacional. Ciência & Saúde Coletiva, 2015; 21(2): 399-409, Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v21n2/1413-8123-csc-21-02-0399.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2018. DOI: 10.1590/1413-81232015212.23742015.
7. Silva AH, Fossá MIT. Análise de conteúdo: exemplo de aplicação da técnica para análise de dados qualitativos. Qualitas Revista Eletrônica. Maio 2015; 16(1). Disponível em: <http://revista.uepb.edu.br/index.php/qualitas/article/view/2113>. Acesso em: 20 ago. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.18391/req.v22i1>.
8. Miziara ID, Miziara CSMG, Rocha LE. Acidentes de Motocicletas e sua relação com o trabalho: revisão da literatura. Saúde, Ética & Justiça, 19(2):52-9, 2014. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/281067329\\_Motorcycle\\_accidents\\_and\\_its\\_relation\\_to\\_work\\_a\\_literature\\_review](https://www.researchgate.net/publication/281067329_Motorcycle_accidents_and_its_relation_to_work_a_literature_review)>. Acesso em: 24 set. 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2317-2770.v19i2p52-9>.

9. Barros CHS, Matos TES, Reis JCA, Brandão PO, Silva EMB, Silva APPA et al. Perfil das vítimas não fatais atendidas nos hospitais de Porto Velho entre 2015 e 2016, Rondônia, Brasil. *J. Health Biol Sci*, Rj, 2018; 6(2): 156-164. Disponível em: <http://periodicos.unichristus.edu.br/index.php/jhbs/article/view/1711>. Acesso em: 29 ago. 2018. DOI: <http://dx.doi.org/10.12662/2317-3076jhbs.v6i2.1711.p156-164.2018>.
10. Soares LS, Sousa DACM, Machado ALG, Silva GRF. Caracterização das vítimas de traumas por acidente com motocicleta internadas em um hospital público. *Revista Enfermagem UERJ* 2015; 23(1):115-121. DOI: <https://doi.org/10.12957/reuerj.2015.15599>.
11. Almeida GCM, Medeiros FCD, Pinto LO, Moura JMBO, Lima, KC. Prevalência e fatores associados a acidentes de trânsito com mototaxistas. *Rev Bras Enferm*, Ba, mar. 2016; 69(2): 382-388. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=267045808023>. Acesso em: 25 ago. 2018. DOI: <https://doi.org/10.1590/0034-7167.2016690223i>.
12. Pires LDS, Santos MT, Da Silva ALICE, Ferreira WFDS, De Oliveira EM. Assistência emergencial a vítimas pediátricas decorrente de acidentes automobilístico. *Revista Jurídica Uniandrade*, 2020, 30(2), 59-71. Disponível em: <https://www.uniandrade.br/revistauniandrade/index.php/juridica/article/view/1239/1141>. Acessado em: 15 Abr. 2020.
13. Minayo MCS. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. *Revista Pesquisa Qualitativa*, 2017; 5(7): 01-12. Disponível em: <https://editora.sepq.org.br/index.php/rpq/article/view/82>. Acesso em: 25 nov. 2018.
14. Bardin L. *Análise de conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2011.
15. Cavalcante AKCB, Holanda VM, Rocha CFM, Cavalcante SW, Sousa JPR, Sousa FHR. Perfil de acidentes de trânsito assistida em serviço pré-hospitalar móvel. *Rev Baiana de Enf.* 2015; 29(2): 135-145. Disponível em: [https://portalseer.ufba.br/index.php/enfermagem/article/viewFile/12656/pdf\\_125](https://portalseer.ufba.br/index.php/enfermagem/article/viewFile/12656/pdf_125). Acesso em: 10 set. 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.18471/rbe.v29i2.12656>.
16. Andrade SSCA, Jorge MHPM. Estimativa de sequelas físicas em vítimas de acidentes de transporte terrestre internadas em hospitais do Sistema Único de Saúde. *Rev Brasil Epidemiol*. Jan-mar 2016; 19(1): 100-111. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbepid/v19n1/1980-5497-rbepid-19-01-00100.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2018. DOI: <https://doi.org/10.1590/1980-5497201600010009>.
17. Geiger LSC, Chavaglia SRR, Ohl RIB, Barbosa MH, Tavares JL, Oliveira ACD. Trauma por acidentes de trânsito após implantação da LEI Nº. 11.705 - "Lei Seca". *Rev Min Enferm*. 2018; 22: e-1072. Disponível em: <http://www.reme.org.br/artigo/detalhes/1210>. Acesso em 12 fev 2019. DOI: <http://www.doi.org/10.5935/1415-2762.20180002>.
18. Petenuti A, Lopes L, Volpato RJ, Pessini MA. Caracterização das sequelas das vítimas de acidentes de trânsito com motocicletas em vias urbanas numa cidade da região noroeste do Paraná. *Akrópolis Umuarama*, jul./dez. 2016; 24(2): 131-142. Disponível em: <https://revistas.unipar.br/index.php/akropolis/article/view/6332/3449>. Acesso em: 25 ago. 2018.
19. Santos WN, Silva RAR, Figueiredo TAM, Coqueiro JM. Fatores de riscos e estratégias preventivas para os acidentes de trânsito: revisão integrativa. *Rev enferm UFPE on line.*, Recife, 10(9):3463-72, set., 2016. Disponível em: <http://bases.bireme.br/cgi-bin/wxislind.exe/iah/online/?IscScript=iah/iah.xis&src=google&base=BDENF&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=30094&indexSearch=ID>. Acesso em: 27 Dez. 2019. DOI: 10.5205/reuol.9571-83638-1-SM1009201635.
20. Tatiane OSC, Roseane MR, Adriana AN, Jocinei FC. Repercussões psicossociais do traumatismo cranioencefálico causado por acidente por acidente motociclístico. *J. res.: fundam. care. online* 2019 jul/set 11(4): 914-920 Disponível em: <https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/biblio-1005735>. Acesso em: 15 Fev. 2020. DOI: 10.9789/2175-5361.2019.v11i4.914-920.
21. Lessa LP, Santos e Silva RK, Rocha GA, Leal JDV, Araújo AKS, Pereira FGF. Construção de uma cartilha sobre educação no trânsito para adolescentes. *Rev enferm UFPE on line*, Recife,

12(10):2737-42, out., 2018. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistaenfermagem/article/view/235019>. Acessado em: 15 Abr. 2020. DOI: <https://doi.org/10.5205/1981-8963-v12i10a235019p2737-2742-2018>.

22. Silva BJC, Santos JDM, Santos AMR, Madeira MZA, Gouveia MTO. Acidentes com motocicletas: Características da ocorrência e suspeita do uso de álcool. Cogitare Enferm, Piauí, v. 3, n. 22, p.507-515, 13 jul. 2017 Disponível em: <http://docs.bvsalud.org/biblioref/2017/12/876103/50715-212520-1-pb.pdf> Acesso em: 15 Fev. 2020. DOI: <http://dx.doi.org/10.5380/ce.v22i3.50715>.

#### Correspondência

Iago Vieira Gomes

E-mail: [iagovgomes@hotmail.com](mailto:iagovgomes@hotmail.com)

Submissão: 27/07/2020

Aceito: 06/06/2021

Copyright© 2021 Revista de Enfermagem UFPE on line/REUOL.

 Este é um artigo de acesso aberto distribuído sob a Atribuição CC BY 4.0 [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/), a qual permite que outros distribuam, remixem, adaptem e criem a partir do seu trabalho, mesmo para fins comerciais, desde que lhe atribuam o devido crédito pela criação original. É recomendada para maximizar a disseminação e uso dos materiais licenciados.