



ORIGINAL ARTICLE

CHARACTERIZATION OF TRAFFIC ACCIDENTS IN THE CITY OF
GUARATINGUETA INVOLVING MOTORCYCLES
CARACTERIZAÇÃO DOS ACIDENTES DE TRANSITO NO MUNICÍPIO DE GUARATINGUETÁ
ENVOLVENDO MOTOCICLETAS

CARACTERIZACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE GUARATINGUETÁ CON MOTOCICLETAS

Fabíola Vieira Cunha¹, Jessica Cristina Souza Santos², Tatiana Moreira de Souza Julien³

ABSTRACT

Objective: to characterize the victim of motorcycle traffic accidents in the city of Guaratinguetá/SP. **Methodology:** descriptive study with a quantitative approach, carried out with data recorded victims of motorcycle accidents in the municipality served by the Rescue Guaratinguetá/SP, from January to December 2008 and 2009, as approved by the Ethics in Research Involving Human Beings of the Faculdades Integradas Tereza d'Ávila, with the opinion 100/2009. **Results:** 77% were male, place most frequent: 13% Pedregulho neighborhood, greater incidence was 28% on Saturday, followed by Friday and 16% Tuesday 14%, the predominant age was 21 to 30 years, injuries were bruises most affected with 58%; 73% motorcycle drivers were followed by motorcycle passenger with 16%. The use of mandatory safety equipment (helmet) 86% the vast majority made use of it, 89% ethyl had no breath. **Conclusion:** there are several aspects: male predominance, more frequent on weekends. Excoriation as type of injury most affected, a higher incidence of drivers drivers, most had helmet. Minority presenting ethyl breath. **Descriptors:** motorcycle; car accident; characterization.

RESUMO

Objetivo: caracterizar os motociclistas vitima de acidentes de transito no município de Guaratinguetá/SP. **Metodologia:** estudo descritivo e exploratório, com abordagem quantitativa, realizado com dados registrados de vitimas de acidentes motociclistas atendidas pelo Resgate no município de Guaratinguetá-SP, no período de janeiro a dezembro de 2008 e 2009, conforme aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa das Faculdades Integradas Tereza d'Ávila com o parecer 100/2009. **Resultados:** 77% delas foram do sexo masculino; local de maior ocorrência: 13% bairro do Pedregulho; maior incidência foi no sábado com 28%, seguido de sexta-feira com 16% e terça-feira com 14%; predomínio da faixa etária foi de 21 a 30 anos, lesões mais acometidas foram escoriações com 58%; 73% foram motociclistas condutores seguido pelo motociclista passageiro com 16%; o uso de equipamento de segurança obrigatório (capacete) 86% a grande maioria fazia uso do mesmo; 89% não apresentavam hálito etílico. **Conclusão:** observam-se vários aspectos: predominância do sexo masculino, maior ocorrência nos finais de semana. Escoriação como tipo de lesão mais acometida, maior incidência de motoristas condutores, grande maioria apresentava uso de capacete. Minoria apresentando hálito etílico. **Descritores:** motociclistas; acidente de trânsito; caracterização.

RESUMEN

Objetivo: caracterizar la víctima de accidentes de tránsito de motocicletas en la ciudad de Guaratinguetá/SP. **Metodología:** estudio descriptivo con abordaje cuantitativo, realizado con las víctimas de los datos registrados de accidentes de motocicleta en el municipio fue por el rescate de Guaratinguetá-SP, de enero a diciembre de 2008 y 2009, según lo aprobado por la Ética en la Investigación los seres humanos de las Faculdades Integradas Tereza d'Ávila, con el dictamen 100/2009. **Resultados:** el 77% eran varones lugar, el más frecuente: 13% del barrio de Pedregulho, la mayor incidencia fue del 28% el sábado, seguido por el viernes y el 16% Martes 14%, la edad predominante fue de 21 a 30 años, las lesiones eran contusiones más afectados con un 58%; 73% de los conductores de motocicletas fueron seguidos por los pasajeros de motocicletas con un 16%; el uso de equipos de seguridad obligatorios (casco) 86% la gran mayoría hizo uso de ella, el 89% no tenía aliento etílico. **Conclusión:** hay varios aspectos: predominio del sexo masculino, con mayor frecuencia los fines de semana. Excoriación en el tipo de lesión más afectados, una mayor incidencia de conductores conductores, la mayoría tenía casco. Minoria presentar aliento etílico. **Descriptores:** moto; accidente automovilístico; la caracterización.

¹Professora da disciplina de Centro Cirúrgico e do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem, das Faculdades Integradas Tereza d'Ávila. Mestre pela Universidade de Guarulhos. Guarulhos SP. Taubaté (SP), Brasil. E-mail: fabiolavcunha@bol.com.br; ^{2,3}Graduada em enfermagem pelas Faculdades Integradas Tereza d'Ávila. Taubaté (SP), Brasil. E-mails: jcristina@hotmail.com; tatianajulien@hotmail.com

INTRODUÇÃO

Os acidentes ocasionados por motocicletas têm causado um grande impacto na cidade de Guaratinguetá e em sua sociedade, levando em conta a fatalidade, a incapacidade que causa em sua maioria. Tem se tornado um grande problema de saúde pública, além de envolver outras questões de ordens sociais, econômicas, cultural e também social.¹

Estes acidentes vêm sendo causados entre outros, devido ao baixo custo se relacionado aos outros veículos terrestres e a facilidade de aquisição deste tipo de transporte, além da agilidade do mesmo. O transporte através da motocicleta se tornou uma opção interessante diante dos congestionamentos, além de ter se tornado um meio de trabalho para muitos. O fato de ser mais barata que automóvel e as facilidades no financiamento também contribuíram para o aumento da frota.²

Vítimas deste tipo de acidente são vítimas de urgência e emergência, sendo estas atendidas na cidade de Guaratinguetá pelo serviço pré-hospitalar do Corpo de Bombeiros e pelo Resgate Saúde.

A característica dessa pessoa acidentada geralmente é de grave a gravíssima em sua maioria, devido o risco de se conduzir uma motocicleta, veículo este que não possui muita proteção ao condutor e ao passageiro. Os acidentes de trânsito ocupam, sem dúvida, o primeiro lugar no grupo de mortes por causas violentas e se o uso da motocicleta vem aumentando, julga-se necessário estudar a mortalidade ocasionada por este tipo de transporte. Além disso, se a mortalidade por acidentes de motocicleta parece estar se tornando um problema de saúde pública, não menos importante poderá ser a problemática gerada nos feridos por esses acidentes, dada à vulnerabilidade tanto do motociclista como do seu passageiro.³

O principal acessório para proteção do condutor de uma motocicleta é o capacete, item de uso obrigatório a motoqueiros e passageiros; “É obrigatório, para circular nas vias públicas, o uso de capacete pelo condutor e passageiro de motocicleta, motoneta, ciclo motor, triciclo motorizado e quadriciclo motorizado”.⁴

No Brasil, em 2005, a frota total de veículos motores era de 42.071.961, e o total de motocicletas era de 8.160.812; em porcentagem o total de veículos motores no Brasil representa 72,4% e motocicletas 19,4%; se compararmos esses valores com o ano de 2001 que o total de veículos motores no Brasil era de 31.913.003, e o total de motocicletas era de 4.612.431; e em porcentagem o total de veículos motores era de 77,0% e de

motocicletas de 14,4%, podemos concluir que os veículos estão aumentando a cada ano, e os acidentes envolvendo o total de veículos motores diminuiu um pouco em relação aos envolvendo motocicletas.⁵

Os custos em 2003 com acidentes de trânsito no Brasil foram de aproximadamente R\$ 3,59 bilhões. Desse total, 42,8% foram prejuízos relacionados à perda de produtividade. E do total de gastos com acidentes de trânsito no País, 19% correspondem a acidentes envolvendo motocicletas.⁶

A frota total de motocicletas e motonetas no ano de 2008 no município de Guaratinguetá era de 9.200 motos e 593 motonetas, dando um total de 9793 motocicletas, que equivale aproximadamente 28,8% do total de frota de veículos terrestres.⁷

A proporção de feridos nos acidentes de moto é muito maior do que naqueles devidos aos demais veículos a motor. Há autores que estimam essa proporção em cerca de 90% para os acidentes de moto e 9% para os demais veículos. Julga-se que tal proporção de feridos nos acidentes de motocicleta decorre da vulnerabilidade dos usuários desse veículo. Este poderia ser também um dos fatores causais da mortalidade mais elevada nessa modalidade de acidente de trânsito. A vulnerabilidade do usuário da moto é evidente. Para ele não há proteções similares àqueles dos ocupantes de veículos de quatro rodas. Consequentemente, na colisão, que é um dos tipos de acidente de motocicleta mais usual, o motociclista absorve em sua massa corpórea toda energia gerada na colisão, seja indo de encontro com a via pública, seja com os objetos da mesma ou com outros veículos a motor. No impacto, a ocorrência de fraturas é frequente. No entanto, embora as extremidades sejam as regiões amiúde atingidas, as lesões mais graves estão relacionadas com os traumatismos crânio-encefálicos.⁸

As vítimas de acidentes de trânsito no município de Guaratinguetá são socorridas pelo atendimento pré-hospitalar do município, Resgate Saúde e encaminhadas ao Pronto Socorro municipal.

O presente estudo justifica-se pelo fato de, nós como acadêmicas de Enfermagem observar o aumento de acidentes envolvendo este tipo de veículo no município e desconhecer quem são essas vítimas.

Assim sendo, com base nas pesquisas levantadas, caracterizaremos o perfil das vítimas do município a fim de sugerir a educação desses condutores para a prevenção

e incentivar a redução dos acidentes envolvendo esse tipo de veículo motor.

OBJETIVO

- Caracterizar os motociclistas vitima de acidentes de transito no município de Guaratinguetá/SP.

MÉTODO

Estudo descritivo e exploratório, com abordagem quantitativa. Realizado com dados das vitimas de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas que foram atendidas pelo Resgate Saúde no período de janeiro a dezembro de 2008 e 2009, no município de Guaratinguetá/SP.

Os dados foram coletados a partir de dados registrados pelo Resgate Saúde, os quais foram transcritos para uma Ficha em branco. A pesquisa foi realizada nos meses de marco e abril de 2010. Foram coletados em três dias da semana sendo nas segundas-feiras, quartas-feiras e sextas-feiras no período da tarde, às fichas de sexta, sábado e domingo foram coletadas nas segundas-feiras. Foram excluídas da pesquisa as vítimas de

atendimento que não foram em decorrência de motocicleta.

A pesquisa teve aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa Envolvendo Seres Humanos, das Faculdades Integradas Tereza d’Ávila, com o parecer 100/2009.

Os dados coletados foram processados eletronicamente e os resultados foram apresentados em forma de números absolutos e proporções, organizados em tabelas e figuras.

RESULTADOS

A população deste estudo foi composta por 87 Fichas de Atendimento (FA) de vítimas de acidentes envolvendo motocicletas atendidas no Serviço de Resgate Saúde do município de Guaratinguetá/SP, do ano de 2009.

Dos dados levantados no Resgate Saúde, em um total de 87 acidentes envolvendo motocicletas, 77% (67) eram do sexo masculino e 23% (20) eram do sexo feminino, resultado no qual demonstrado na Figura 1.

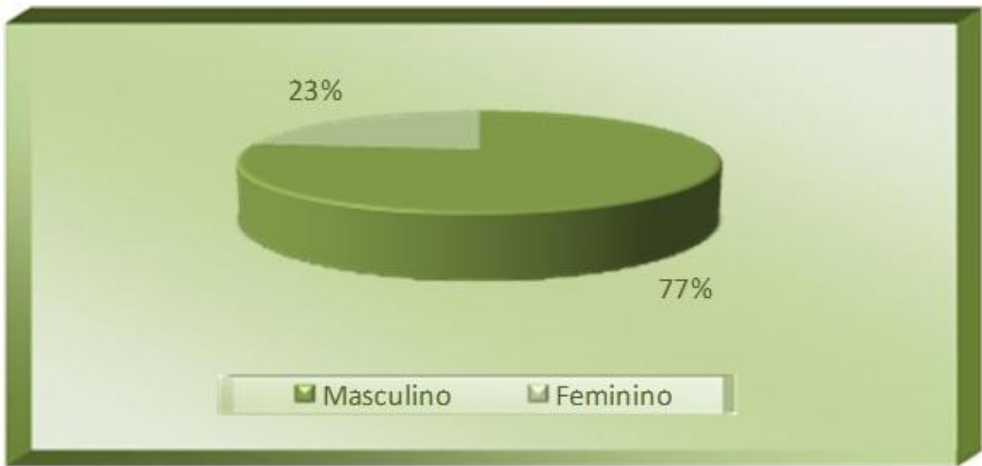


Figura 1. Distribuição de vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo o sexo, atendidas pelo Resgate Saúde de Guaratinguetá. (N= 87)

Dos dados levantados na tabela 1, os dias de maior frequência em acidentes de trânsito envolvendo motocicletas atendidas pelo

Resgate Saúde são: sábado 28% (24), seguido de sexta-feira 16% (14) e terça-feira 11 (14%).

Tabela 1. Distribuição das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo frequência de dias da semana, atendidas pelo resgate Saúde de Guaratinguetá (N=87)

Ano	Segunda-feira		Terça-feira		Quarta-feira		Quinta-feira		Sexta-feira		Sábado		Domingo	
2008/2009	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
	10	11%	11	14%	10	11%	9	10%	14	16%	24	28%	9	10%

Segundo informações colhidas no Resgate Saúde, as faixas etárias que mais se envolveram em acidentes de trânsito com a presença de motocicletas foram: 21 a 30 anos

com 43,7 % (38) dos acidentes, seguido de 11 a 20 anos com 23 % (20) dos acidentes, e de 31 a 40 anos com 15% (13) dos acidentes, conforme dados da tabela 2.

Tabela 2. Distribuição das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo faixa etária, atendidas pelo Resgate Saúde de Guaratinguetá. (N= 87)

Faixa etária	N	%
0 a 10	01	01,1%
11 a 20	20	23,0%
21 a 30	38	43,7%
31 a 40	13	15,0%
41 a 50	09	10,3%
51 a 60	02	02,3%
Não informado	04	04,6%
Total	87	100%

Em geral, foi observado durante a pesquisa, que as lesões mais acometidas em acidentes envolvendo motocicletas são escoriações em

48,6% (52) dos acidentes e dor localizada, 21,5% (23) dos acidentes, dados representados na tabela 3.

Tabela 3. Vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo lesões mais acometidas, atendidas pelo Resgate Saúde de Guaratinguetá

Lesões mais acometidas	N	%
Fraturas	12	11,2%
Ferimentos abrasivos	03	02,8%
Hematomas	02	01,9%
Contusões	04	03,8%
Cortes	07	06,5%
Queimaduras	01	0,9%
Edemas	01	0,9%
Dor localizada	23	21,5%
Escoriações (MMSS e MMII)	52	48,6%
Nenhuma lesão aparente	02	01,9%
Total	107	100

* Alguns apresentaram mais de uma lesão

De acordo com as informações colhidas no Resgate Saúde, observa-se que 73% (64) das vítimas principais eram os condutores das

motocicletas, seguido do passageiro com 16% (14), tabela 4.

Tabela 4. Distribuição das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo sua qualidade, atendidas pelo Resgate Saúde de Guaratinguetá (N= 87).

Faixa etária	N	%
Motociclista-condutor	64	73,0%
Motociclista-passageiro	14	14,0%
Ciclista	06	05,0%
Pedestre	05	04,0%
Total	87	100%

Conforme observado, os dados se comparam ao da pesquisa realizada no município de Guaratinguetá-SP, tendo em foco

que a maioria das vítimas estava com o capacete no momento do acidente.



Figura 2. Distribuição das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo uso do equipamento de proteção individual obrigatório Capacete, atendidas pelo Resgate Saúde de Guaratinguetá.

Dos dados levantados no estudo realizado no Resgate Saúde cerca de 89%(76) do total de

87 fichas analisadas de ocorrência, não possuíam hálito etílico, mas 11%(10) no total

de 87 ocorrências apresentavam indícios de ter ingerido algum tipo de bebida alcoólica

antes de se acidentar, figura 3.



Figura 3. Distribuição das vítimas de acidentes envolvendo motocicletas, segundo o consumo de álcool, atendidas pelo Resgate Saúde de Guaratinguetá.

DISCUSSÃO

Houve predominância do sexo masculino, 77%.

Segundo estudos realizados no ano de 2003 em Pelotas-RS a predominância do sexo masculino em acidentes de trânsito envolvendo motocicletas é de 86,94 % (539) num total de 620 acidentes num período de 3 anos (1997 á 1999). Em outro estudo publicado na Revista da escola de enfermagem da USP, do ano de 2002, identificou-se que a predominância do sexo masculino nos acidentes de trânsito é de 86,3% (504) em relação ao sexo feminino, 13,7% (80) em período de 1 ano.⁹

Outra pesquisa realizada no município de Belo Horizonte - MG no ano de 2003 revela que 73,3% das vítimas que se envolveram em acidentes de trânsito eram do sexo masculino num total de 1.564 vítimas.¹⁰ No município de Teresina-PI os dados se confirmam novamente através de uma pesquisa realizada no ano de 2.008, onde o sexo masculino predomina em 86% das ocorrências levantadas.¹¹ No município de Fortaleza-CE, a predominância do sexo masculino 98,4% num total de 306 acidentes analisados em um estudo realizado no ano de 2005.¹²

Dados confirmam o maior envolvimento por parte do sexo masculino, em acidentes de trânsito, sejam eles envolvendo motocicletas, ou qualquer outro transporte terrestre.

Conforme observado, os dados se comparam ao da pesquisa realizada no município de Guaratinguetá-SP, tendo como predomínio do sexo masculino em todos os artigos utilizados.

Observa-se similaridade com outros estudos, tendo em vista o dia de semana em que ocorreram os acidentes.

Segundo os estudos realizados no município de Teresina-PI, no ano de 2006, o número de acidentes de trânsito, inclusive envolvendo motocicletas, é bem maior nos finais de semana em comparação com os outros dias da semana, com um número de 87,94% (124) num total de 141 acidentes analisados durante 6 meses.¹¹

No município de Curitiba-PR, um estudo realizado no ano de 1996, sábado, domingo e quinta-feira apresentaram predominância entre os dias da semana analisados com um percentual de 30,50% dos acidentes de trânsito ocorridos no município.¹⁵

Pesquisa realizada no município de Fortaleza-CE, o domingo predomina como o dia em que mais acontecem acidentes de trânsito com um percentual de 29,7%, seguido de sábado com um percentual de 20,6% num total de 306 acidentes analisados em um estudo realizado no ano de 2005.¹²

Uma pesquisa realizada no município de Maringá-PR no ano de 2004 mostrou resultados parecidos com os demais estudos, considerando sábado como o dia de maior concentração em acidentes de trânsito em um percentual de 20,0% em total, de todos os resultados.¹⁶

Conforme observado, os dados se comparam aos da pesquisa realizada no município de Guaratinguetá-SP, em relação à predominância dos dias da semana, tendo como principal dia em todos os artigos, o dia de sábado.

A faixa etária em que mais ocorreram acidentes com motociclistas foi de 21 a 30 anos (43,7%).

Em um estudo realizado em Belo Horizonte - MG, no ano de 1997, revelou que as faixas etárias que mais se envolveram em acidentes de trânsito com veículos de duas rodas foram: 15 a 24 anos com 44% (901), seguido de 25 a

34 anos com 31% (644) num total de 2.042 acidentes, sendo eles 22 acidentes fatais.¹⁷

Em outro estudo realizado pelo Ministério da Saúde, entre os anos de 1980 e 2003, tendo como referência a população brasileira do ano de 2000 (100 milhões de habitantes), as faixas etárias que mais se envolveram em acidentes de trânsito com motocicletas foram: 15 a 29 anos com um percentual de 22,4 % do sexo masculino e 12,2% do sexo feminino, seguido de 20 a 39 anos com o percentual de 20,7% do sexo masculino e 11,6 % do sexo feminino.¹⁸

No município de Fortaleza-CE, um estudo realizado no ano de 2005 revelou que a faixa etária que mais se envolve com acidentes de trânsito é de 18 a 29 anos em um percentual de 45,1% (138), seguido de 30 a 39 anos, percentual de 31% (95) em um total de 306 acidentes analisados.¹²

Em Teresina-PI, um estudo realizado no ano de 2006 mostrou que a faixa etária em que mais se envolveu em acidentes com motocicletas foram 15 a 24 anos em um percentual de 36,5% (155), seguido de 25 a 34 anos 32,9 % (138), e 35 a 54 anos com 22,56% (97) em um total de 430 acidentes analisados.¹¹

Conforme observado, os dados se comparam ao da pesquisa realizada no município de Guaratinguetá-SP, tendo uma pequena relevância na forma de diferenciar as faixas etárias.

Em geral, foi observado durante a pesquisa, que as lesões mais acometidas em acidentes envolvendo motocicletas são escoriações em 48,6% (52) dos acidentes e dor localizada, 21,5% (23) dos acidentes. Dados também equivalentes a outras pesquisas.

Em uma pesquisa realizada no município de Sorocaba-SP, as lesões nos membros inferiores tiveram um percentual significativo de 44,9%, sendo a área mais lesada nos acidentes, em seguida os membros superiores com 30,5%. A mesma pesquisa revelou que os tipos de lesões mais acometidas foram: as escoriações, luxações e ferimentos abrasivos de grande frequência tanto nos membros inferiores como nos superiores.¹⁹

No município de Porto Alegre-RS, um estudo realizado no ano de 1993, revelou que fraturas estão entre as três primeiras lesões mais acometidas em acidentes de trânsito, com um percentual de 24,2% (1.479) num total de 6.099 acidentes analisados.²⁰

Em uma pesquisa realizada no ano de 2003 no município de Maringá-PR, as informações levantadas sobre as lesões mais comuns em acidentes de trânsito com motocicletas, mostram que os membros inferiores aparecem como a parte do corpo mais atingida com

59,70% (40), e membros superiores com 58,21% (39) num total de 67 acidentes analisados.²¹

Conforme observado, os dados se comparam ao da pesquisa realizada no município de Guaratinguetá-SP, em relação às escoriações como lesão mais acometida, e os membros inferiores seguidos dos membros superiores, em relação com as outras partes do corpo; Apesar de não ter sido o foco principal, foi considerado interessante abordar. É sugerido mais pesquisas relacionadas com o tipo de lesão mais acometida em esse tipo de acidente terrestre.

Em um estudo no município de Sorocaba, revelou que mais de 70% das vítimas de acidente de trânsito com motocicleta, são os próprios condutores, seguido de empate de resultados de passageiro e pedestre.¹⁹

Em outro estudo realizado em Campinas-SP no ano de 2002 revelou que 90% dos acidentes fatais de trânsito envolvem motocicletas, tendo como principal vítima o condutor da motocicleta.²²

Uma pesquisa realizada na cidade de São Paulo-SP no ano de 2004 revelou que 44% (37) das vítimas de acidentes de trânsito, internados em um hospital da região, são condutores de motocicletas num total de 84 pacientes entrevistados.²³ Em Goiânia-GO, um estudo realizado no ano de 2007 sobre acidentes de trânsito, mostrou que o condutor de motocicleta tem a participação com 654 vítimas em um percentual de 66,3% das 986 vítimas analisadas.²⁴

Conforme os dados observados, os resultados se comparam com os da pesquisa realizada no município de Guaratinguetá-SP, tendo como principal vítima o condutor em todos os artigos levantados.

De acordo com os dados levantados no Resgate saúde, nas fichas por eles preenchidas com este tipo de dados, cerca de 86% das vítimas atendidas faziam uso do acessório obrigatória para o motorista condutor de motocicletas.

Segundo estudo realizado em Londrina-PR no ano de 1998, cerca de 63,2% entre um total de 1.561 vítimas faziam uso do capacete, variando nos dias da semana e nos horários do dia. Essas vítimas eram atendidas pelo serviço de atendimento local. Já as vítimas que não usavam capacete no momento do acidente, foi de 36.8% entre o total de 1.561. 25

Em outro estudo realizado no estado de Piauí-PI, cerca de 60.21% de um total de 430 casos das vítimas de acidente envolvendo motocicletas não utilizavam o capacete.¹¹

Uma pesquisa realizada em Natal-RN no ano de 2007 levantou as seguintes informações: de 371 vítimas analisadas que se envolveram em acidentes de trânsito com motocicletas, 66% (245) faziam uso de capacete, e 34% (126) não. Uma análise epidemiológica realizada em um hospital da região de Curitiba-PR no ano de 1995 mostrou que em 108 acidentes de trânsito com envolvimento de motocicletas, 57 vítimas estavam utilizando o capacete com um percentual de 52,77%, em relação às 36 vítimas que não estavam utilizando com um percentual de 33,33%.¹⁵

No município de Sorocaba-SP, em estudo realizado no ano de 2005, o número de vítimas de acidentes com motocicletas que não usavam o capacete no momento do acidente é extremamente baixo com um percentual de 2,6% dos acidentes num total de 969 acidentes analisados.¹⁹

Segundo estudo realizado em Londrina-PR no ano de 1998, cerca de 68.3% de um total de 1561 acidentes, possuíam hálito etílico perceptível.²⁵

Outro estudo realizado em Teresina-PI com uma amostra de 301 vítimas, demonstrou que cerca de 52,7% (88) vítimas fizeram uso de alguma substância alcoólica antes de conduzir a motocicleta.¹¹

No município de Natal-RN, um realizado no ano de 2007 revelou que em uma média de 213 vítimas analisadas, 155 pacientes referiam ter ingerido bebida alcoólica em um percentual de 98,10%.²⁶

Os dados encontrados em outras pesquisas discordam da realizada no município de Guaratinguetá-SP, pois nas pesquisas encontradas a maioria das vítimas apresentava hálito etílico.

CONCLUSÃO

- A distribuição das vítimas envolvendo motocicletas no município de Guaratinguetá/SP, 77% delas foram do sexo masculino;
- Quanto ao local de maior ocorrência 13% foram no bairro do Pedregulho;
- A frequência dos dias da semana de maior incidência foi no sábado com 28%, seguido de sexta-feira com 16% e terça-feira com 14%;
- O predomínio da faixa etária foi de 21 a 30 anos seguidos por 11 a 20 anos com 23% das ocorrências;
- Lesões mais acometidas foram escoriações com 58%, seguidas por dor localizada com 26%, e fraturas com 14% ambas mais frequentes nos MMII e MMSS;

- Referente à qualidade das vítimas, 73% foram motociclistas condutores seguido pelo motociclista passageiro com 16%;

- O uso de equipamento de segurança obrigatório (capacete) 86% a grande maioria fazia uso do mesmo;

- Uso de bebidas alcoólicas antes de dirigir a motocicleta, 89% não apresentavam hálito etílico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente estudo realizado no município de Guaratinguetá-SP, observa-se vários aspectos encontrados em muitos estudos e pesquisas relacionados com o assunto.

Com relação à predominância do sexo masculino em acidentes com esse tipo de transporte terrestre no município pesquisado, muitas vezes é devido a maior exposição através de serviços que exijam habilidade e pontualidade como serviços de entrega à domicílio, moto táxi. Jovens do sexo masculino têm uma tendência maior também em querer se “aventurar” com as motocicletas, e muitas vezes associam isso à ingestão de bebidas alcoólicas.

Nos bairros em que mais ocorreram acidentes, como Pedregulho e Santa Luzia, mostram os dois lados do município. Em relação ao Pedregulho, por ser o segundo centro comercial de Guaratinguetá, havendo grande tráfego de veículos, principalmente em horários de pico, e Santa Luzia, por ser um bairro considerado rural, com a presença de uma estrada vicinal que liga Guaratinguetá com a cidade de Potim-SP, apresenta-se mal sinalizada, mal conservada, sem acostamento, e com pouca iluminação no período da noite, aumentando o risco de acidentes de trânsito.

A predominância dos finais de semana em acidentes de trânsito, inclusive os que envolvem motocicletas, talvez seja devida a maior ingestão de álcool nesses dias, apesar de nem todas as ocorrências informarem a presença ou não de hálito etílico.

A fácil aquisição de motocicletas também propicia o maior número de acidentes nos finais de semana, pois com isso jovens, muitas vezes sem habilitação, se reúnem nos finais de semana para fazerem rachas e manobras com as mesmas.

Em relação ao uso de capacete, os números apresentaram-se baixos, por ser tratar de um equipamento de segurança e de uso obrigatório desde 22 de janeiro de 1998 quando entrou em vigor no Brasil um novo código de trânsito estabelecendo penalidades mais severas para usuários de motocicletas que não fazem uso deste equipamento, neste

presente estudos, foram identificados vítimas que não faziam uso do capacete no momento do acidente.

Em relação ao uso de bebidas alcoólicas, os resultados Comportamento sexual de adolescentes escolarizados do gênero masculino em Recife apresentaram-se baixos, mas vale ressaltar, que a ingestão de bebidas alcoólicas é um fator agravante para acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS

1. Pimenta Junior FG. Violência: prevenção e controle no Brasil. Epidemiol Serv Saúde. [periódico na internet]. 2007 Mar [acesso em 2009 Jun 20];16(1):05-06. http://portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/editorial_1_2007.pdf.
2. Montenegro M. Crescem em 42,85% mortes em acidentes de motos. Diário do Nordeste. 2008 [acesso em 2009 Nov 10]. Disponível em: <http://diariodonordeste.globo.com/materia.asp?codigo=595707>.
3. Koizumi MS. Acidentes de motocicleta no município de São Paulo, SP (Brasil). Caracterização do acidente e da vítima. Rev Saúde Pública. 1985 Out;19(5): 475-89.
4. Conselho Nacional de Trânsito [acesso em 2010 Jan 28]. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao203_06.pdf.
5. Jorge MHPM, Koizumi MS. Acidentes de Trânsito no Brasil: um atlas de sua distribuição. ABRAMET, Brasil, São Paulo; 2007.
6. IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas [homepage na internet; acesso em 2009 Jun 20]. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/Destaques/textos/relatorio.pdf>.
7. IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [homepage na internet; acesso em 2009 Jun 20]. Brasília, DF: IBGE; 2004. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm>.
8. Koizumi MS. Acidentes de motocicleta no município de São Paulo, SP, Brasil. 2 Análise da mortalidade. Rev Saúde Pública. 1985 Dez; 19(6):543-55.
9. Barros AJD, Amaral RL, Oliveira MSB, Lima SC, Gonçalves SV. Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. Cad Saúde Pública. 2003 Jul; 19(4):979-86.
10. Ladeira RM, Barreto SM. Fatores associados ao uso de serviço de atenção pré-hospitalar por vítimas de acidentes de trânsito. Cad Saúde Pública. 2008 Fev; 24(2): 22-29.
11. Santos AMRD, Moura, MEB, Nunes BMVT, Leal CFDS, Teles JBM. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendido em um serviço público de emergência. Cad Saúde Pública. 2008 Ago; 24(8):1927-1938.
12. Andrade LMD, Lima MAD, Silva CHCD, Caetano JA. Acidentes de motocicleta: características das vítimas e dos acidentes em hospital de Fortaleza-CE, Brasil. Rev Rene Fortaleza. 2008 Out/Dez;1(4):52-9.
13. Silva RMM, Rodríguez TDM, Pereira WSB. Os acidentes de trânsito em Porto Velho: uma epidemia que afeta o desenvolvimento regional. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional. 2009 Maio-Ago;5(2):163-85.
14. Santos L, Júnior AAR. Análise dos acidentes de trânsito do município de São Carlos-SP-Brasil, utilizando sistema de informações geográficas e ferramentas de estatísticas espaciais. Caminhos da Geografia UFU Online [periódico na internet]. 2006 Jun [acesso em 2010 Jun 6]; 7(18):134-45. Disponível em: <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>.
15. Karstein AA, Burin JR, Arantes RKC, Falavinha RS. Análise epidemiológica das vítimas atendidas pela SIATE e transportadoras ao Hospital Cajuru. Rev Bras Ortop. 1996 Jun; 31(6):485-90.
16. Oliveira NLB, Sousa RMC. Motociclistas frente as demais vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá. Acta Scientiarum. Health Sciences. 2004;26(2): 303-10.
17. Gonçalves RM, Petroianu A, Júnior JRF. Características das pessoas envolvidas em acidentes com veículos de duas rodas. Rev Saúde Pública. 1997 Aug;31(4):436-37.
18. Ministério da Saúde do Brasil e Secretaria de Vigilância Epidemiológica. Análise Descritiva e de tendência de acidentes de transporte para políticas sócias do Brasil. Epidemiologia e Serviços de Saúde. 2007; 16(1):33-44.
19. Moraes CL, Olcerenko DR. Caracterização do acidentes de motocicletas e suas vítimas no município de Sorocaba-SP. Rev Fac Ciênc Méd Sorocaba. 2010;12(3):21-25.
20. Ott EA, Favaretto ALF, Neto ARP, Zechin IG, Bordim R. Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil. Caracterização da vítima e das lesões. Rev Saúde Pública. Oct 1993; 27(5):350-6.

21. Oliveira NLB, Sousa RMC. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. *Rev Latino-am-Enfermagem*. 2003 Nov/Dez;11(6):749-56.
22. Queiroz MS, Oliveira PCP. Acidentes de trânsito: uma visão qualitativa no município de campinas, São Paulo Brasil. *Cad Saúde Pública*. 2002 Set/Out;18(5):1179-187 .
23. Anjos KC, Evangelista MRB, Silva JS, Zumioti AV. Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. *Acta Ortop Bras*. 2007; 15(5):262-266.
24. Souza MR, Neto ER. Caracterização dos acidentes de trânsito em Goiânia: a experiência do Hospital de Urgências de Goiânia[Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais Caxambu-MG]. Goiânia: Universidade Federal de Goiás; 2008.
25. Liberatti CLB, Andrade SM, Soares DA, Matsuo T. Uso de capacete por vítimas de acidentes de motocicleta em Londrina, sul do Brasil. *Rev Panam Salud Publica/Pan Am J Public Health*. 2003 Jan;13(1):33-38.
26. Barros WCTS. Avaliação da gravidade do trauma em condutores de motocicletas vítimas de acidente de trânsito no Rio Grande do Norte[dissertação]. Natal (RN): Universidade Federal do Rio Grande do Norte; 2008.

Sources of funding: No

Conflict of interest: No

Date of first submission: 2010/10/21

Last received: 2011/06/21

Accepted: 2011/06/22

Publishing: 2011/07/01

Address for correspondence

Fabíola Vieira Cunha

Adalberto Bogsan, 30 – Vila Aparecida

CEP: 12052-051 – Taubaté (SP), Brasil