

CARACTERIZAÇÃO DAS SEQUELAS DAS VÍTIMAS DE ACIDENTES DE TRÂNSITO COM MOTOCICLETA EM VIAS URBANAS NUMA CIDADE DA REGIÃO NOROESTE DO PARANÁ

SEQUELA CHARACTERIZATION OF VICTIMS OF TRAFFIC ACCIDENTS FROM MOTORCYCLES IN STREETS IN A CITY IN THE NORTHWESTERN REGION OF PARANÁ

Andressa Petenuti¹
Luciano Lopes¹
Raquel Jara Volpato¹
Maria Adelaide Pessini²

PETENUTI, A.; LOPES, L.; VOLPATO, R. J.; PESSINI, M. A. Caracterização das sequelas das vítimas de acidentes de trânsito com motocicletas em vias urbanas numa cidade da região noroeste do Paraná. *Akrópolis* Umuarama, v. 24, n. 2, p. 131-142, jul./dez. 2016.

RESUMO: O presente artigo visa caracterizar as sequelas das vítimas de acidentes motociclísticos, quanto aos tipos de ocorrências/serviços prestados pelo corpo de bombeiros, os tipos de ferimentos conforme classificação do corpo de bombeiros e o número de óbitos. A referida pesquisa é de revisão bibliográfica, cujo método de abordagem é documental (Sistema digital de dados operacionais). Após o levantamento e a coleta do número de acidentes, bem como os procedimentos e sequelas resultantes, objetivou-se a realização de análise crítica no que diz respeito aos fatores que contribuem para determinados acidentes, além dos prejuízos causados em termos econômicos e sociais. Os dados foram coletados no site do 6º Subagrupamento Independente de Umuarama (www.bombeiroscascavel.com.br) referente ao ano de 2012 e analisadas a partir de categorização/classificação e quantitativamente no que se refere à incidência de óbitos. Atribui-se os altos índices de acidente envolvendo motocicletas ao preço acessível, facilitando assim a compra para diversas classes sociais, a grande exposição o qual se encontra os motociclistas, e a irresponsabilidade acompanhada das imprudências no trânsito, haja vista tratar-se de um meio de locomoção ágil e rápido, no entanto, desprovido de conforto e segurança, resultando assim em um, excessivo número de acidentes acompanhados de danos físicos, psicológicos, materiais e sociais.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes; Motocicletas; Sequelas; Trânsito.

ABSTRACT: The present work aims to characterize the sequel of motorcycle accident victims regarding the type of event/services provided by the first respondents, the types of injuries as classified by the fire department and the number of deaths. In order to do this, a bibliographic review has been performed, using a documentary approach (Digital Operational Data System). After gathering data on the number of accidents, and also of the resulting procedures and sequela, a critical analysis was performed, regarding the factors that contribute to given accidents, as well as the damages caused in social and economic terms. Data were collected from the 6th Subagrupamento Independente de Umuarama (6th Independent Subhouse in the city of Umuarama (www.bombeiroscascavel.com.br) regarding 2012. The data were analyzed regarding their categorization/classification and quantification related to the incident of deaths. Such high levels of accidents involving motorcycles can be attributed to the accessible price of that type of vehicle, which facilitate the purchase for various social levels, the high ex-

¹ Acadêmicos de Psicologia da Unipar

² Docente do Curso de Psicologia da Unipar

posure of motorcyclists, and the lack of responsibility followed by traffic imprudence, since it is known as a fast and quick means of transportation, but one that does not provide safety or comfort, thus resulting in an excessive number of accidents followed by physical, material and social injuries.

KEYWORDS: Accidents; Motorcycles; Sequela; Traffic.

INTRODUÇÃO

Com os sucessivos aumentos nos preços dos combustíveis, que refletem nas tarifas do transporte coletivo, e as altas taxas de impostos para obtenção e manutenção dos veículos utilitários, a população tem buscado alternativas para economizar. As revendas de motocicletas têm registrado um aumento significativo nos últimos anos. Nos Centros de Formação de Condutores, há muita procura por alunos para alterar a habilitação de automóveis para motocicletas.

O que tem atraído cada vez mais consumidores para os veículos de duas rodas é o baixo custo. Os carros, na sua maioria, consomem 1 litro de combustível, percorrendo em média 10 quilômetros, enquanto uma moto, 25 quilômetros. Além do baixo custo de manutenção, há também a facilidade na aquisição deste tipo de veículo, os preços variam de R\$ 4.000,00 até R\$ 100.000,00 (as importadas), sem contar com os parcelamentos e/ou financiamentos que são oferecidos.

Atualmente, empresas de diversos ramos de atividades na cidade têm no seu quadro de funcionários office-boys que utilizam a moto no seu trabalho, há os que dispõem destes de modo terceirizado. Com o crescimento destes serviços, tende-se a inverter a relação de deslocamento consumidor-produto. Antes era o consumidor que se deslocava para um ou vários pontos do espaço urbano em busca dos produtos e serviços, agora são os produtos e serviços que se deslocam até seu escritório, casa ou apartamento.

Teoricamente com um aumento no fluxo deste tipo de veículo na via urbana, intensificam-se a probabilidade de acidentes de trânsito.

Os dados fornecidos pela 6ª. Companhia Independente da Polícia Militar de Umuarama Pr do Corpo de Bombeiros por meio do Sistema integrado de atendimento ao trauma em emergência (SIATE) constituíram-se os principais motivos para o enfrentamento desta problemática. As informações confirmam um aumento expressivo de acidentes de trânsito na cidade nos

últimos dois anos envolvendo motociclistas.

A resolução 285/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) determina que no caso dos motociclistas, a partir de 1º. de janeiro de 2009, haverá uma importante mudança na legislação para a obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para motos. Antes só realizava o teste prático em pista fechada e conseguia habilitar-se, sem mesmo ter enfrentado o trânsito em vias reais. A partir desta data, não será mais permitido realizar somente aulas internas nos Centros de Formação de Condutores, terá que fazer aulas externas, pois a prova prática passará a ser em vias abertas à circulação (ruas, avenidas, etc...), o que de certa forma trará alguma experiência de condução aos motociclistas, vantagens oferecidas por essa nova legislação.

É notório os prejuízos causados pelos acidentes de trânsito em termos econômicos e sociais. Em se tratando de acidentes envolvendo motociclistas, os prejuízos são incalculáveis. Mesmo estando os motociclistas com todos os equipamentos de segurança, o condutor deste tipo de veículo está sempre mais exposto no momento do acidente. Vale lembrar que muitos ficam com sequelas que necessitam de tratamento ao longo de suas vidas, além dos incapacitados físicos cuja reinserção social e laboral implica em um elevado custo econômico.

Acidentes motociclísticos: Características e os principais fatores psicossociais

Como o crescimento da população urbana, as cidades se tornaram pequenas, surgindo então bairros em lugares distantes do centro urbano. Adjunto a este contexto, a população encontrou facilidades na aquisição de veículos como meios de transportes, facilitando a vida e proporcionando mais conforto para aquele que trabalha. Assim resultou no aumento da frota de veículos no trânsito, conseqüentemente aliado a grande imprudência no aumento de tragédias no trânsito, bem como o aumento dos congestionamentos (SIMIONI, 2007).

De acordo com Simioni (2007), o trânsito também se trata de uma questão social e política. Então, ao se pensar no trânsito, deve se delinear as particularidades do meio social ao qual se faz parte, trazendo por isso uma problemática sócio-econômica, psico-social, ocasionando um conjunto de conflitos. Sendo assim, se faz pre-

ciso pensar e refletir sobre tais comportamentos inviáveis no trânsito de cada um que utiliza deste meio de circulação, para que se garanta o direito de todos a sua utilização de modo seguro e saudável.

Dessa forma, a motocicleta se distingue de outros veículos por se tratar de um veículo motor de duas rodas com assento para duas pessoas, condutor e passageiro, tendo vantagens em relação à circulação, agilidade e eficiência, porém apresenta prejuízos em relação à segurança, não dispondo de proteção física além do capacete (FERNANDES, 2008).

Segundo Fernandes (2008), o aumento da quantidade de motos é um fato relacionado ao desemprego, que tem impulsionado jovens para o desempenho de trabalho como moto-boys, emprego que não exige qualificação profissional e que tem aumentado a busca por este tipo de serviço pela agilidade e rapidez oferecida resultante do grande consumo de serviços de entrega.

Para Golias e Caetano (2013), o percentual elevado de acidentes motociclísticos é decorrente em parte a maior utilização do veículo no país, tanto para trabalho quanto para lazer, por constituir-se em um veículo de baixo custo tanto para aquisição quanto para manutenção, além de ser rápido e fácil o manuseio e movimentação em congestionamentos.

O alto número de motocicletas existentes no país reforça os elevados números das taxas de acidentes. Outros fatores; como a ingestão de bebidas alcoólicas, adoção de comportamentos de risco, como alta velocidade e manobras de risco, a difícil visualização de motocicletas pelos outros motoristas (pontos cegos) e o descumprimento das leis de trânsito, também constitui em causa dos acidentes (GOLIAS; CAETANO, 2013).

O enorme número de mortes no Brasil ocasionado por acidentes no trânsito, reforça a preocupação com a violência no trânsito, que se torna ameaçadora para a sociedade atual, visto constitui em uma das principais causas do comprometimento de população jovem em plena idade produtiva, se tratando de um problema de multiface que aborda diversas partes, como educação e as leis, sendo, portanto diferentes contribuições e ações, assim como críticas que devem ajudar assinalar possíveis soluções a serem tomadas, porém, até então são poucas soluções duradouras e efetivas diante aos danos

causados diariamente no trânsito (DAMETTO, 2009).

Estudos apontam que os horários que ocorrem acidentes mais frequentemente envolvendo motocicletas, são os períodos da tarde e noite. Horários mais utilizados para trabalho, como também por ser períodos de maior tráfego de veículos, associado a outros fatores como maior cansaço e fadiga devido a jornada de trabalho realizada pelos condutores, visibilidade reduzida pelo alcance dos faróis, entre outros motivos. Assim, o menor número de acidentes acontecidos, no período da manhã decorre do fato das pessoas estarem mais descansadas e relaxadas resultado da noite de sono, com os reflexos e o sistema de alerta mais acentuado e centrado. Conforme as horas vão decorrendo, o acúmulo de cansaço, influências climáticas, nervosismos, cobranças, ansiedade e apreensões, como stress desgastam o condição física e mental dos indivíduos. (GOLIAS; CAETANO, 2013).

De acordo com uma pesquisa realizada pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO mostra que 76% dos compradores de motos são homens e 24% são mulheres, distinguindo de 1992 que a população feminina representava apenas 14 % dos consumidores, assim, através destes dados pode evidenciar o crescimento da presença feminina no quadro de compradores de motos (FERNANDES, 2008).

Outra informação relevante exibida na pesquisa com relação ao estado civil do comprador de motos novas é que 57% são casados, indicando que motocicletas podem servir como o primeiro veículo da família, considerando que somente 36% dos entrevistados afirmaram possuir mais automóveis. Acerca dos motivos pela compra de motocicletas, 40% alegaram que compraram a moto para trocar o transporte coletivo pela mesma; e 16% adquiriram como meio de trabalho, como Motofrete, moto-boys, mototáxis etc. (FERNANDES, 2008).

Desse modo, a motocicleta em questão de velocidade, muitas vezes tão potente quanto um carro, proporciona a seu condutor uma percepção de liberdade comumente confundida com irresponsabilidade. Por conseguinte, compete ao motociclista obedecer às leis de trânsito e adotar cuidados importantes para sua segurança, como andar sempre a direita das vias, usar capacete e equipamentos de segurança

(viseira, colete com tarjas fluorescentes, assim como nos capacetes, roupas com cores mais chamativas ao invés de escuras e etc.), respeitar a sinalização e a velocidade permitida, andar com farol baixo aceso mesmo que durante o dia, ficar sempre atento aos retrovisores ao realizar uma conversão, bem como utilizar os sinalizadores (seta) cada vez que realizar uma conversão. (FERNANDES, 2008).

Considerando que a Psicologia faz parte no modo de formação dos motoristas, pois estes são sujeitos a passar por testagem psicológica, a fim de analisar sua competência para a função, cabe a ciência da Psicologia contribuir criticamente à segurança no trânsito conferida ao saber e à ação psicológica tal como aproveitar as possibilidades de atuação da Psicologia junto ao trânsito para além do emprego negativo, de eliminação dos inábil, a qual está encarregada até o agora (DAMETTO, 2009).

Deste modo de acordo com a resolução do Conselho Federal de Psicologia N.º 012/00, de 20 de dezembro de 2000, que institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores, a avaliação psicológica é uma função privativa do psicólogo. Sendo que esse alude a coleta e interpretação de informações psicológicas decorrentes de ordem de métodos seguros que possibilitem ao psicólogo analisar o comportamento, por meio de técnicas aplicáveis a grupos, indivíduos ou situações, que devem possuir elevado grau de exatidão e legitimidade. Porém, esta avaliação limita-se a uma constatação sobre a condição atual ou até momentânea do sujeito examinado e não uma previsão de seus estados ou acontecimentos futuros (DAMETTO, 2009).

É imprescindível se atentar para precisão de uma intervenção constante para a manutenção de comportamentos, por meio de um olhar ubíquo, reforços ou punições recorrentes, ou seja, um aparato real e influente para a conservação daquilo que se previu em lei. No entanto, segundo Dametto (2009, p. 4), “na realidade brasileira, é histórico o “afrouxamento” desses mecanismos que cumprem uma função repressiva/educativa, o que faz com que o discurso legal não ascenda ao campo da verdade, não promovendo mudanças nos sujeitos”.

Desse modo, segundo Simioni (2007), a combinação da educação e o trânsito, se faz necessária. Por meio da inclusão da educação

para o trânsito em todos os graus escolares, atendendo aos limites de aprendizagem de cada idade, apresenta como uma importante ação, promovendo a mudança dos comportamentos e atitudes de futuros motoristas. A educação para o trânsito está atrelada ao contexto social e cultural, não podendo ser isolada, e por isso a escola como um instrumento formador de saber e cultura, desempenha papel fundamental na luta para um trânsito saudável e seguro.

Deve-se buscar por meio de um processo permanente de conscientização desenvolver ações efetivas para a educação no trânsito desde a infância a idade adulta, pois o trânsito se trata de responsabilidade coletiva, promovendo mudanças de hábitos e aprendizagem que se amplie ao contexto familiar (SIMIONI, 2007). Além disso, os modos de prevenção de danos à saúde são concretizados por meio de uma atuação interdisciplinar e de vários setores como, transporte, engenharia de tráfego, segurança, educação e saúde; que tenha em vista a diminuição do número de acidentes de trânsito, focando elementos de risco, como alcoolismo, alta velocidade, manobras de risco, sonolência e cansaço, dentre outros, e ressalte a ideia de perigo diante as infrações realizadas pelos utentes do trânsito, motoristas e pedestres (VIEIRA, 2010).

Gravidade e sequelas dos acidentes motociclísticos

A motocicleta tem sido muito utilizada atualmente por ser um veículo ágil e de baixo custo, tanto na aquisição quanto na manutenção, por ser um veículo de alta exposição deixa o condutor vulnerável e suscetível a acidentes.

De acordo com Palu (2013), as lesões em geral têm-se convertido em uma das principais causas de morte e incapacidades em todo o Brasil, sendo a segunda maior causa de morte entre jovens e adultos de meia idade. Tendo como agravantes, o grande número de carros e motos, as condições dos veículos em circulação, falta da fiscalização e imprudências, o que tem resultado em um aumento significativo na ocorrência desses eventos.

Segundo Calil et al (2009), a utilização exacerbada deste meio de transporte gera preocupação por conta dos riscos que os acidentes envolvendo estes veículos podem causar como lesões, sequelas e possíveis óbitos.

Ainda com o mesmo autor, no início da

última década, entre 20 e 50 milhões de pessoas ficaram incapacitadas total ou parcialmente em decorrência de lesões provocadas por acidentes de trânsito. As vítimas de lesões e trauma ocuparam 10% de todos os leitos hospitalares nesse ano.

Conforme Palu (2013), a partir de uma avaliação dos traumas ocorridos é possível mensurar o número de lesões que ocorrem em uma colisão com a motocicleta, qual o nível de gravidade das lesões, se houve alguma relação com mal uso dos equipamentos de segurança ou se foi um acidente ocorrido durante trabalho.

Para Calil et al (2009), as lesões mais acometidas pelas vítimas em acidentes motociclisticos, afetam as regiões corpóreas como os membros inferiores e superiores; cabeça, regiões torácicas, superfície externa e face, ressaltando ainda que o abdômen, tórax e outros membros são os mais frequentes e afetados.

De acordo com as autoras Pinto e Witt (2008), as lesões mais sofridas por acidentados com motocicletas e onde estão localizados na região corpórea seriam: cabeça/pescoço; face; tórax; membros inferiores/quadril; membros superiores e superfície externa. Onde se torna perceptível que uma das regiões mais afetadas envolvendo motociclistas são as dos membros inferiores/quadril, ou seja, fratura de ossos e membros, onde podemos perceber o porquê que muitas das sequelas que ficam nessas vítimas de acidentes são na maioria irreversíveis.

Ainda com as mesmas autoras, pudemos observar também em sua pesquisa que nos acidentes de motociclistas envolvendo lesões leves, os pacientes receberam atendimento ambulatorial, ou seja, a base de medicamentos ou injeções, onde logo são encaminhados para casa; agora os pacientes com lesões graves ficaram internados para tratamento das determinadas fraturas, traumas ou escoriações.

Segundo Calil et al (2009), as lesões primárias envolvem cabeça/pescoço ocasionando traumatismo craniano ou até óbito. Já as secundárias tem-se as regiões torácicas que quando lesionadas podem afetar o funcionamento dos pulmões e coração, como fratura de costelas, contusão pulmonar, hemopneumotórax e entre outras lesões. Sendo as terciárias um dos membros lesionados quando em acidentes, o abdômen com problemas de, laceração de estômago, contusão hepática, contusão de baço e entre outras disfunções. Agora a região da face,

ocasiona lesões nasal, de dentes, mandíbula, laceração córnea e etc.

De acordo com Palu (2013) entre as lesões mais recorrentes estão as deficiências e incapacidades sejam elas temporárias ou permanentes, o trauma encefálico destaca-se em termos de magnitude já que é o maior causador de incapacidades.

Segundo Jocilene et al (2010), dentre as lesões mais frequentes e perigosas destaca-se o traumatismo craniano, sendo este melhor explicado abaixo nas palavras do autor.

O traumatismo crânio encefálico é conceituado como qualquer agressão que acarreta lesão anatômica ou comprometimento funcional do couro cabeludo, crânio, meninges ou encéfalo e, de um modo geral, encontra-se dividido, segundo sua intensidade, em geral, moderado e leve. É considerado como processo dinâmico, já que as consequências de seu quadro patológico podem persistir e progredir com o passar do tempo (Jocilene et al, 2010, p. 10).

Continuando com os autores acima, esses traumatismos crânio encefálicos podem resultar em incapacidades que podem ser divididas em três categorias sendo elas, incapacidades físicas, cognitivas e comportamentais/emocionais. As incapacidades físicas são diversas mais abrangem regiões como as, visuais, motoras e entre outras. Já as incapacidades cognitivas compreendem a diminuição da memória, dificuldade de aprendizagem e etc. Já as comportamentais/emocionais envolvem perda de autoconfiança, comportamento infantil, irritabilidade e agressão.

Segundo Pinto e Witt (2008), diante dos fatos e dados coletados é possível observar bem como detectar que a maioria dos acidentes utilizam muito do ambulatório e o restante seriam casos de internação; estas foram classificadas segundo critérios das autoras em sua pesquisa em: lesões intermediárias que são as de maior ocorrência em acidentes envolvendo motociclistas, lesões leves e lesões graves.

Ainda com a autora acima citados números resultantes de sua pesquisa deixam claro como está elevado não somente o número, mais a gravidade dos acidentes envolvendo motocicletas; se destacando dos demais veículos pela proporção em que um acidente envolvendo motociclistas toma, pois em sua maioria ocasiona

graves consequências não somente a motocicleta mais principalmente ao condutor, quando não se torna um acidente fatal.

Segundo Santos (2008), diante dos dados levantados até o momento pudemos perceber que a maioria dos óbitos envolvendo motociclistas ocorriam por diversos fatores como, ambientais, mecânicos, via, e condutor, e uso inadequado de equipamentos de segurança.

Ainda com o mesmo autor, os fatores ambientais seriam chuva, vento, mecânicos seriam, pneu careca, falha em equipamentos como freios, seta, faróis queimados, etc; via sendo estes falta de sinalização adequada, como placas de sinalização, semáforo, e para condutores, está vinculado as questões pessoais psicológicas como stress, ansiedade e nervosismo, e por fim uso inadequado dos equipamentos de segurança como capacete, faixa refletiva, no caso dos motos frete, etc.

Contudo, esses são os principais fatores que influenciam para as ocorrências dos acidentes de trânsito, ocasionando muitos óbitos pela vulnerabilidade do veículo.

Segundo Jocilene et al (2010), as consequências do trauma sofridos por estes fatores acima citados, não podem e nem devem se resumir apenas em mortes, pois muitas vítimas sobrevivem, mas infelizmente ficam com algum tipo de deficiência por longo tempo, ou então, sequelas físicas e cognitivas permanentes.

Custos financeiros e sociais resultantes dos acidentes motociclísticos

Os acidentes de trânsito podem ser compreendidos como um evento involuntário, do qual participam veículos em movimento, sendo eles um ou mais pedestres isolados ou em conjunto, tendo como consequência, lesões físicas e/ou psíquicas que colocam a vida dos envolvidos em risco, podendo levar até mesmo ao óbito. Outras consequências provenientes desses acidentes são, incapacidades temporárias ou até mesmo danos permanentes, que causam uma mudança no modo de vida da vítima, devido a algumas possíveis sequelas que o acidente causou conforme Palu (2013).

A motocicleta está cada dia mais frequente na vida das cidades, em detrimento que seu uso é significativamente crescente, pois, como meio de transporte essa oferece melhores oportunidades de ganho de tempo e manu-

tenção além de que seu valor para aquisição é de maior acessibilidade do que outros veículos a motor, levando em consideração essas ponderações e que hoje tanto nas grandes quanto nas pequenas cidades o trânsito está cada vez mais caótico e as pessoas são reféns do tempo, por sua agilidade a motocicleta se sobressai aos demais veículos, como relata Jorge e Koisume (2004).

De acordo com os autores supracitados, por todos os fatores que favorecem seu uso torna o usuário vulnerável a acidentes, que podem ocasionar lesões ou traumas, gerando danos físicos psíquicos e sociais na vida dessa vítima. Além do custo de todo esse processo desde o momento do acidente até o término da recuperação desse paciente, custos esses para a vítima e para o sistema no qual ele está inserido, nesse fator pesa principalmente o campo do trabalho e o da saúde, uma vez que a motocicleta também tem sido empregada principalmente como instrumento para ir e vir e como objeto de trabalho, e grande parte se não toda a população são usuários do Sistema único de Saúde (SUS). Porém, existe algumas precauções e operações que poderão ajudar a vitima nesse momento e futuramente.

As lesões em geral caracterizam uma das principais causas de morte e incapacidades em todo o Brasil e sendo a segunda maior causa de morte entre jovens e adultos de meia idade. Tendo como agravantes, dentre outros, falta de fiscalização, imprudências, resultando em um aumento expressivo na ocorrência desses eventos.

De acordo com Andrade e Silva (2000), vítimas de acidentes geralmente fazem um boletim de ocorrência (BO) no momento do ocorrido. Esse BO possibilita a averiguação dos fatos como condições favoráveis ou não do tempo; irregularidades no trânsito ou na via percorrida; se houve ou não negligência ou falha humana que resultou no ocorrido. Além disso, quais as partes estão em sua condição de invocar a razão acerca dos danos causados. Por fim, como se dará a resolução de todo o ocorrido, além de que as partes envolvidas ficarão responsáveis pelo que ocasionou e receberão as punições se necessário. No entanto, para as que não fazem busca-se fontes adicionais, coletando informações que possibilitem um melhor entendimento do ocorrido, sendo o tipo de acidente, a vítima, e local onde aconteceu o acidente, se utiliza também de

testemunhas que no momento estavam presentes e que possam dar informações verídicas que contribuirá para o melhor entendimento do ocorrido. Vítimas de acidentes de trânsito são encaminhadas para pronto socorro e emergência dos hospitais. Esse conjunto de agravos externos como acidentes motociclísticos, impõe ônus humanos e econômicos para o país e atualmente custa bilhões em custos legais, assistência à saúde, absenteísmo e produtividade perdida.

Segundo Jorge e Koisume (2004), acidentes podem ocasionar lesões de graus diversos desde lesões leve a lesões que ofereçam risco de vida, sendo necessário o alto consumo de recursos médicos, farmacêuticos e hospitalares. Acidentes envolvendo motocicletas são corriqueiros e diários em hospitais e clínicas, sua natureza pode influenciar no tempo determinado para internação, recuperação, tratamento e condições de saída do hospital.

Ainda segundo os mesmos autores, os custos produzidos por qualquer problema de saúde podem ser classificados em duas grandes categorias: custos diretos, esses diz respeito a custos médicos e não médicos, relacionados ao diagnóstico, tratamento, recuperação e reabilitação da doença. E custos indiretos, referem-se à perda de produção e produtividade gerada pelo problema de saúde, como perda de dias de trabalho e menor produtividade em detrimento de limitações físicas.

Enfoca também aspectos específicos dos custos, relacionando-os com acidentes de transporte (acidentes de moto), quedas, traumatismo, levando em consideração que internações por lesões têm menor tempo de permanência nos hospitais e seu custo é maior para o SUS, diferença essa segundo Jorge e Koisume (2004), devido à necessidade de procedimentos mais onerosos e cirurgias e/ou utilização de diagnósticos por imagens. O custo-dia é mais elevado em relação as causas externas em hospitais, o custo médio despendido para o pagamento das hospitalizações também é maior em causas externas do que por causas naturais.

Segundo Palu (2013), todas essas implicações envolvidas no processo de mudança após o acidente, a adaptação à nova vida, os tratamentos necessários, ocasionam em custos financeiros e sociais que geram gastos aos cofres públicos direta e indiretamente, dependendo da gravidade das lesões.

Vasconcellos (2008), cita que existe tam-

bém gastos sociais associados à utilização desse veículo relacionados à mortes e ferimentos das vítimas, poluição gerada pelo uso de combustíveis, a circulação de veículos devido ao 'efeito barreira' quando prejudica as relações sociais dos moradores e o congestionamento. No entanto, o custo desses processos chegam a milhões, e anualmente estão em uma escala crescente, isto em custos médicos, reparos de veículos e perdas de produção.

OBJETIVOS

Conhecer as sequelas das vítimas de acidentes motociclísticos, caracterizando os tipos de ocorrências/serviços prestados pelo corpo de bombeiros às vítimas. Classificar as sequelas, os tipos de ferimentos conforme classificação do corpo de bombeiros, fazendo um levantamento do número de óbitos das vítimas por acidentes e a relação das vítimas consideradas graves com os óbitos.

METODOLOGIA

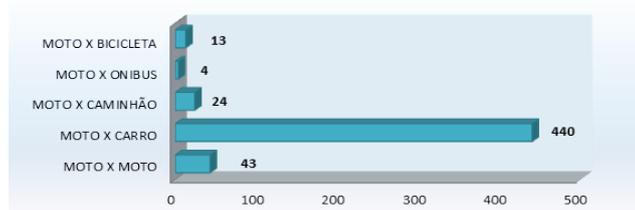
Primeiramente foi realizado um levantamento dos acidentes motociclísticos one-line no site do 6º Subagrupamento Independente de Umuarama (Corpo de Bombeiros) www.bombeiroscascavel.com.br referente ao ano de 2012. Os dados coletados pertencem ao Sistema Digital de Dados Operacionais – Polícia Militar do Paraná – Corpo de Bombeiros. Estes foram submetidos à análise qualitativa e quantitativa no que se refere aos: Tipos de ocorrências, serviços prestados e tipos de ferimentos.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os dados coletados foram analisados, interpretados, quantificados e agrupados em gráficos para uma melhor compreensão da gravidade destes acidentes envolvendo motocicletas. Foram três as principais classificações possíveis a partir dos dados coletados, sendo: Acidentes envolvendo motocicleta com os demais veículos; procedimentos, que se refere aos tipos de serviços prestados em acidentes que envolvem motocicleta e sequelas, que se refere aos tipos de ferimentos resultantes dos acidentes incluindo aqui os óbitos. Todas essas informações foram significativas para a compreensão da dimensão do que os acidentes causam em termos

de prejuízos físicos e financeiros.

Figura 1: Número de acidentes envolvendo motos com demais veículos no ano de 2012



Fonte: Banco de dados do Corpo de Bombeiros.

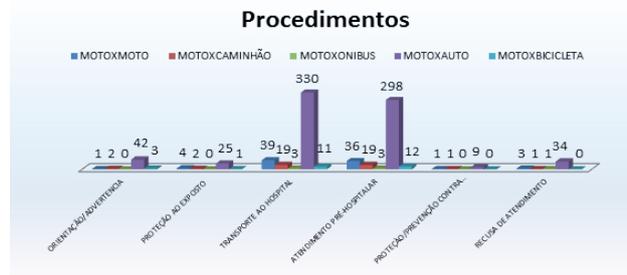
Segundo Golias e Caetano (2012), a sociedade vive em uma epidemia silenciosa em que matança vidas constantemente. Produzindo sequelas físicas e psicológicas e gerando impactos importante para a atenção e os custos em saúde pública. Grande parte dos números que serão citados são do fato das motocicletas estarem sendo mais utilizadas independentemente da região ou do município em questão, por se tratar de um transporte rápido e de baixo custo tanto em sua compra quanto na sua manutenção, a motocicleta é um veículo de fácil deslocamento e tem sido utilizado cada vez mais como instrumento de trabalho.

No gráfico 1 podemos analisar que os tipos de acidentes mais frequente é o de moto com moto e de moto com automóvel, por serem os veículos mais comuns nas vias urbanas, disputando o mesmo espaço. O automóvel é um veículo que contém mais proteções de lataria do que uma motocicleta, logo nas colisões passou a ser constante onde o risco maior fica com o motociclista em função da vulnerabilidade que ele se encontra por sua exposição direta na hora da colisão, expondo o sujeito a traumas múltiplos de maior gravidade os outros tipos de acidentes citados no gráfico 1 é inferior ao tipo de acidente citado acima. (GOLIAS E CAETANO, 2012)

Colisões como estas citadas acontecem por dificuldade de visualização do motociclista, comportamento inadequado no trânsito e as próprias infrações do motorista sob as leis de trânsito, podendo ter também outros fatores associados como a concentração do motorista no período noturno, alcance dos faróis, veículos encostados sem sinalização, excesso da velocidade e o próprio uso de bebida alcoólica e outras drogas, essa por sinal está amplamente associada aos acidentes, por causarem um desvio de comportamento; são considerados também

os horários de saída e entrada de trabalho onde o trânsito fica mais caótico (GOLIAS E CAETANO, 2012)

Figura 2: Procedimentos de atendimento de vítimas de acidentes de motos no ano de 2012.



Fonte: Banco de dados do Corpo de Bombeiros.

Estes atendimentos são realizados por profissionais do Corpo de Bombeiros, que, com a experiência de seu trabalho, conseguem observar, analisar e detectar qual a gravidade dos ferimentos causados pelo acidente e assim, saber quais atitudes devem ser tomadas.

Segundo Malvestio e Souza (2002), no primeiro contato do socorrista com o local do acidente, são analisados vários fatores como: os veículos envolvidos, a força gerada no acidente, a posição da vítima, a idade, o uso de equipamentos de segurança e o tipo de veículos envolvidos, para que desta forma possa ter uma melhor leitura das consequências, possíveis traumas, gravidade destes traumas e quais as intervenções serão necessárias.

Segundo os mesmos autores acima citados, o motociclista não tem uma estrutura oferecida pelo veículo para lhe dar melhor proteção, com isso, absorvem todo o impacto e são jogados ao chão. Esta vítima projetada ao chão além de receber o impacto com o solo, ainda há o deslizamento nesta superfície. Isso quando não acontece de sofrer choque contra o para-brisa, no caso de acidente contra um carro, ou até no próprio guidão da moto, causando assim, maiores danos em motociclistas do que em outros tipos de veículos.

Para Barros (2008), este primeiro atendimento é fundamental, pois pode interferir muito no quadro da saúde do acidentado, tendo como resultado a diminuição da gravidade das sequelas, tempo de internamento, prevenção de complicações, visando à qualidade de vida e reinserção do acidentado à sociedade. Neste momento, é possível constatar a gravidade do

trauma no acidentado.

Malvestio e Souza (2002), relata que os procedimentos são realizados com o intuito de melhorar o estado da vítima, diminuir o trauma causado e dar condições de transportar a vítima para um atendimento mais adequado. Por isso, o acidentado é imobilizado, tanto quando se tem uma lesão visível quanto na possibilidade de haver uma, se baseando no choque que ocorreu no acidente ou pelo relato da própria vítima. O procedimento utilizado, geralmente é a imobilização da coluna cervical e talas para imobilizar os membros afetados.

Em muitos desses acidentes, o procedimento a ser realizado e a gravidade das sequelas estão diretamente ligados às escolhas feitas pelo motociclista, no qual está regido pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que recomenda o uso de itens obrigatórios para a segurança que, muitas vezes, não são obedecidos tampouco cobrados pelos órgãos responsáveis pela fiscalização. Dentre estes itens recomendados pelo CTB (art. 54), estão o capacete e vestuário de proteção (BRASIL, 1997).

Figura 3: Sequelas em vítimas de acidentes de moto no ano de 2012.



Fonte: Banco de dados do Corpo de Bombeiros.

De acordo com o gráfico acima é notório o alto índice de ferimentos leves e graves sem risco a vida, atribui-se a isto o fato de vias urbanas possuírem capacidade de velocidade reduzida. Ao mesmo tempo, o alto índice de acidentes de Trânsito está diretamente ligado ao desrespeito à lei de trânsito, a imprudência, falta de atenção, alterações emocionais, dentre outros fatores.

Segundo Kobayashi & Carvalho (2011) os acidentes de trânsito ocupam o primeiro lugar nas chamadas causas externas de mortes no país desde a década de 1980.

De acordo com Silveira (2011) o indivíduo vítima de acidentes de trânsito, com lesões e sequelas adquiridas após o acidente, pode ter comprometimentos na mobilidade, na vida ocu-

pacional, nas relações sociais, na saúde física e mental, refletindo em sua qualidade de vida. Trata-se de um problema que compromete não apenas a saúde física, mas também a saúde mental; e, ainda, causa grandes danos aos serviços públicos.

Uma das sequelas mais frequentes vista em condutores que sobrevivem a acidentes são os Estresse Pós-Traumático, caracterizado pela reação a situações de estresse é uma resposta neuroquímica e neurofisiológica do cérebro ao perceber que está em perigo. Trata-se de uma resposta fisiológica com liberação de hormônios e que nos permite sobreviver, sendo uma resposta extremamente adaptativa e adequada. Possui como característica principal a taquicardia e contração dos músculos (CALVACANTE, MORITA & HADDAD, 2009).

Sobre os gastos aos cofres públicos com as vítimas de acidentes de trânsito, Silveira (2011) afirma que isto se dá com os indivíduos que sobrevivem a acidente de trânsito e que, na maioria das vezes, vão para os hospitais, necessitando de intervenções cirúrgicas, do que podem resultar sequelas temporárias ou permanentes, com mudanças abruptas no estilo de vida do indivíduo acidentado, como também, algumas vezes, na de sua família.

Diante disso, para Gonçalves, Morita & Haddad (2007) a mortalidade e a morbidade por acidentes de trânsito no Brasil é um tema da mais alta importância pelo custo humano e social dos óbitos que poderiam ser evitados e pelo sofrimento advindo das lesões e sequelas irreversíveis.

Para Alves et al. (2009), fatores como: qualidade do atendimento oferecido pelo sistema de saúde, número de intervenções cirúrgicas, tipo e gravidade das lesões, grau de sequelas, dor, acesso à reabilitação e condições e condição socioeconômica podem influenciar na qualidade de vida após o trauma.

Podemos atribuir o baixo número de óbitos ao fato de não haver muita intensidade no impacto dos veículos, tendo em vista a velocidade reduzida que é permitida em vias urbanas. E de todos os tipos de acidentes envolvendo motociclistas o maior número de óbitos é decorrente de colisões entre automóveis e motos, seguidos por aqueles com caminhões. Esses óbitos também podem ser explicados quanto a intensidade do impacto para o veículo e seu condutor (KOBAYASHI & CARVALHO 2011).

Diante o exposto, concluímos que as sequelas em decorrência aos acidentes de trânsito comprometem tanto as condições de vida do indivíduo (físicas e psicológicas) quanto ao serviços de políticas públicas a saúde em geral, tendo em vistas os altos gastos em serviços de atendimento hospitalar e psicológico (SILVEIRA, 2011).

Traçando um panorama a partir dos dados em questão, verificamos que Umuarama não foge a regra das cidades que sofrem com os altos índices de violência no trânsito, tendo em vista, que muito ainda há de ser feito no que diz respeito, principalmente, a reeducação dos condutores, seguida pela boa manutenção das vias urbanas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Partindo dos pressupostos de que os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas fazem parte do rol de acidentes que demanda mais atenção dos serviços públicos, tendo em vista os danos físicos, psicológicos e sociais esta pesquisa objetivou uma caracterização destes acidentes em uma cidade na região noroeste do Paraná, com o intuito de levantar a quantidade de acidentes no ano de 2012, bem como os procedimentos e tipos de sequelas ocasionadas pelo mesmo.

A motocicleta é um tipo de veículo que traz muitos benefícios aos usuários, tais como: a facilidade de locomoção, o baixo preço, e o custo de manutenção quando comparada com outros veículos. Todos esses benefícios, podem caracterizar uma explicação para o alto aumento no número de motocicletas circulando em vias urbanas nos últimos anos, o que conseqüentemente acarreta em números exacerbados de acidentes envolvendo motociclistas.

O trânsito nas cidades está cada vez mais congestionados, o tempo de locomoção faz com que o uso de motocicletas seja uma alternativa viável neste mundo em que nos encontramos cada dia com menos tempo. Com isso, os motociclistas buscam transitar, muitas vezes, até de forma errada, transgredindo as leis de trânsito, circulando em alta velocidade, ultrapassando entre outros veículos, não utilizando os itens de proteção obrigatório, roupas adequadas, falta de manutenção periódica na motocicleta, etc.

Com essa facilidade de transitar que a motocicleta traz, gera uma disputa de espaço,

em que o motorista de outros veículos se sente em desvantagem e busca não deixar os motociclistas transitarem livremente. Geralmente os veículos maiores não gostam de dar preferência e tampouco deixam espaço necessário para o motociclista.

A massificação do uso da motocicleta no Brasil, foi representada pelo aumento de 12 vezes nas vendas anuais deste veículo e no aumento da frota nacional de 2 milhões em 1992 para 11 milhões em 2008. Ao analisarmos a história do trânsito no Brasil, torna-se visível e passível de crítica, a adaptação irresponsável das vias urbanas para esta nova demanda. Estes ambientes de trânsito tornaram-se inseguros e hostis aos usuários mais vulneráveis, não só os motociclistas, como também aos pedestres e ciclistas (VASCONCELLOS, 2008).

Essas situações se caracterizam como alguns dos fatores que influenciam de forma direta no acontecimento de acidentes. Com isso, encontramos nesta cidade um imenso número de acidentes com as mais variadas gravidades e em alguns casos até óbitos.

Nesta disputa de espaço que é o trânsito nas cidades, o mais frágil sempre sai perdendo, no caso o motociclista. Como consta nos dados obtidos, o maior número de acidente é entre moto e carro, o que muitas vezes o motorista do carro sai ileso e o motociclista com ferimentos de leves a graves, e por vezes podendo chegar a óbito.

Nesses atendimentos, observamos que há uma gravidade nas sequelas, fazendo com que o motociclista fique dias hospitalizados, além de gerar nele sofrimento psíquico, algum trauma pelo acontecimento, podendo também trazer sofrimentos relacionados aos aspectos financeiros e também perdas motoras.

Muitos acabam por ser envolvidos nestes transtornos, mesmo de forma indireta, pois os ferimentos podem causar na vítima uma dificuldade para retornar ao trabalho, necessitando ficar afastado de suas atividades, gerando sofrimento também para a família. Ainda temos os gastos com hospitalização, medicamentos, transporte dentre outros.

Cumpramos aqui ressaltar a notoriedade de que dezenas de milhares de brasileiros já faleceram ou adquiriram alguma incapacidade física, além de traumas psicológicos, e muitos ainda passarão por isso, uma vez que a frota de motocicletas tende a aumentar cada vez mais,

podendo ultrapassar a de automóveis. Tais consequências, consideradas extremamente negativas, só serão atenuadas quando uma quantia razoável de cidadãos (governos e não-governantes) der-se conta das irresponsabilidades que permearam as ações que permitiram tal índice (VASCONCELLOS, 2008).

Posta assim a questão, concluímos que a cidade onde foi realizada a pesquisa também se encontra no rol das cidades com altos índices de acidentes envolvendo motocicletas, o que consequentemente acarreta prejuízos para a população e gastos aos serviços públicos.

REFERÊNCIAS

ALVES, A. L. A. et al. Qualidade de vida de vítimas de trauma seis meses após a alta hospitalar. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 43, n. 1, p. 154-160, 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v43n1/6952.pdf>>. Acesso em: 14 fev. 2011.

ANDRADE, S. M.; JORGE, M. H. P. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. **Revista Saúde Pública**, v. 34, p. 149-156, 2000.

CALIL, A. M. et al. Mapeamento das lesões em vítimas de acidentes de trânsito: revisão sistemática da literatura. **Revista latino-am enfermagem**, Rio de Janeiro, 2009 jan./fev. v.17, n.1, p. 01-07. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rlae/v17n1/pt_19.pdf>. Acesso em: 02 set. 2013.

CALVACANTE, F. G.; MORITA, P. A.; HADDAD, S. R. **Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito**: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v14n5/17.pdf>>. Acesso em: 14 jun. 2014.

DAMETTO, J. Observações acerca da relação entre a psicologia e o trânsito: uma outra atuação é possível? **Revista Espaço Acadêmico**, Passo Fundo, n. 92, p.1-5, jan. 2009. Disponível em: <<http://www.espacoacademico.com.br/092/92dametto.pdf>>. Acesso em: 10 ago. 2013.

FERNANDES, B. de F. **Segurança no trânsito de motocicletas: o processo de**

aprendizagem x a realidades nas vias públicas. 2008. 77 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Transportes e Trânsito) - Centro Federal de Educação Tecnológica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

GOLIAS, A. R. C.; CAETANO, R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. **Ciências e Saúde Coletiva**, v. 18, n. 5, p. 1235-1249, 2013. Disponível em: <<http://www.scielo.org/pdf/csc/v18n5/08.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2013.

GONÇALVES, F.; MORITA, P. A.; HADDAD, S. **Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito**: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. Brasília, DF: IPEA, 2007. (Texto de Discussão, n. 1.291). Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/td_1291.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2011.

JOCILENE C. M. et al. Traumatismo crânio encefálico de pacientes vítimas de acidentes de motocicletas. **Revista Ciência Saúde**, 2010 jan./mar. v.17, n.1, p. 9-14. Disponível em: <http://www.cienciasdasaude.famerp.br/racs_ol/vol-17-1/IDL_jan-mar_2010.pdf>. Acesso em: 18 ago. 2013.

JORGE, M. H. P. M.; KOIZUMI, M. S. Gastos governamentais do SUS com internações hospitalares por causas externas. **Rev. Bras. Epidemiol.** v. 7, n. 2, 2004.

KOBAYASHI, C. R.; CARVALHO, M. S. **Violência urbana**: acidentes de trânsito envolvendo motociclistas na cidade de Londrina (PR). Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/8603>>. Acesso em: 14 jun. 2014.

PALU, L. A. **O custo social dos acidentes com motocicletas e a sua correlação com os índices de trauma**. 2013. 96 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.

PARANÁ. **Corpo de Bombeiros de Cascavel**, 4º Grupamento de Bombeiros. Disponível em: <<http://www.bombeiroscascavel.com.br/>>. Acesso em: 15 maio 2013.

PINTO, A. O.; WITT, R. R. Gravidade de lesões de motociclistas atendidos em um hospital pronto socorro. **Revista Gaúcha Enfermagem**, Porto Alegre, v. 29, n. 3, p. 408-414, set. 2008. Disponível em: <<https://www.repositorioceme.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/23604/000670286.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 23 jun. 2013.

SANTOS, A. M. R. et al. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. **Caderno Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 24, n. 8, p. 1927-1938, ago. 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v24n8/21.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2013.

SILVEIRA, J. Z. M. **Qualidade de vida e sequelas de acidentes de trânsito**. Campo Grande, 2011. Disponível em: <<http://site.ucdb.br/public/md-dissertacoes/8207-qualidade-de-vida-e-sequelas-de-acidentes-de-transito.pdf>>. Acesso em: 14 jun. 2014.

SIMIONI, V. **Educação e trânsito: uma mistura que dá certo**, 2007. Disponível em: <<http://www.unioeste.br/cursos/cascavel/pedagogia/eventos/2007/Simp%C3%B3sio%20Academico%202007/Trabalhos%20Completo/Trabalhos/PDF/72%20Viviane%20Simioni.pdf>>. Acesso em: 18 ago. 2013.

VASCONCELLOS, E. A. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos transportes públicos – ANTP**, 2008. Disponível em: <http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/C83C131C-AE1C-4DE1-B292-42A28DEA9C8A.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2014.

VIEIRA, L. J. E. de S. et al. Relatos da equipe de saúde quanto às práticas educativas ao vitimado no trânsito durante a hospitalização/reabilitação num hospital de emergência. **Saúde e Soc.** v. 19, n.1, p. 213-223, 2010.

CARACTERIZACIÓN DE SECUELAS EN VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON MOTOCICLETAS EN VÍAS URBANAS EN UNA CIUDAD DE LA REGIÓN NOROESTE DE PARANÁ

RESUMEN: El presente artículo enfoca la descripción de secuelas en víctimas de accidentes moto ciclísticos, así como los tipos de ocurrencias/servicios prestados por el cuerpo de bomberos, los tipos de herimientos conforme clasificación realizada por el cuerpo de bomberos y el número de muertes. La presente investigación es de revisión bibliográfica, cuyo método de abordaje es documental (Sistema digital de datos operacionales). Una vez hecho el levantamiento y la recolección del número de accidentes, así como los procedimientos y secuelas resultantes, se objetivó la realización de un análisis crítico en lo que se refiere a los factores que contribuyen para determinados accidentes, además de los prejuicios causados en términos económicos y sociales. Los datos fueron recolectados en la página del 6° Sub agrupamiento Independiente de Umuarama (www.bombeirosascavel.com.br) referente al año de 2012 y analizadas a partir de categorización/clasificación y cuantitativamente en lo que se refiere a la incidencia de muertes. Se atribuye los altos índices de accidentes involucrando motocicletas al precio accesible, lo que facilita la compra en diversas clases sociales, la gran exposición a lo que se encuentran los motociclistas, y la irresponsabilidad acompañada de las imprudencias en el tránsito, por tratarse de un medio de locomoción ágil y rápido, sin embargo, desprovisto de confort y seguridad, resultando así en un excesivo número de accidentes acompañados de daños físicos, psicológicos, materiales y sociales.

PALAVRAS CLAVE: Accidentes; Motocicletas; Secuelas; Tránsito.