

INCIDÊNCIA DE ACIDENTES COM MOTOCICLETAS NO BRASIL: REVISÃO INTEGRATIVA DA LITERATURA

INCIDENCE OF MOTORCYCLE ACCIDENTS IN BRAZIL: AN INTEGRATIVE LITERATURE REVIEW

RUTIELLE FERREIRA SILVA^{1*}, ANÍSIA REGINA DE OLIVEIRA PAIVA²

1. Pós-graduanda em Urgência e Emergência pela UNIPÓS; 2. Graduada em enfermagem pela Universidade Estadual do Piauí – UESPI.

* Rua Rua Olavo Bilac, 2335, Centro (sul), Teresina, Piauí, Brasil. CEP: 64001. ruthyrfs@gmail.com

Recebido em 01/01/2017. Aceito para publicação em 01/02/2017

RESUMO

Analisar, através de estudos científicos, a incidência dos acidentes com motocicleta. Revisão integrativa da literatura, cuja busca foi realizada na base de dados da Biblioteca Virtual em Saúde, em outubro de 2016, com descritores controlados em saúde, nos idiomas português e espanhol, combinados com operador booleano AND. Foram selecionados doze artigos que atenderam aos critérios de inclusão. Ao analisar as pesquisas observamos aumento na incidência dos acidentes envolvendo motociclistas. Os estudos mostraram que as vítimas eram adultos jovens, sexo masculino, movidos pela imprudência e negligenciando as leis. Quanto a distribuição das ocorrências os estudos apontam que o final de semana apresentou a maior incidência de acidentes, divergindo quanto aos horários das ocorrências. Quanto as características dos acidentes evidenciaram que as colisões e as quedas foram os principais responsáveis pelas fraturas e escoriações nos membros inferiores, na cabeça, pescoço e face. Os estudos apontam que as despesas com relação as internações foram custeadas pelo seguro DPVAT e pelo SUS. É necessário que se intensifiquem as atividades educativas e de fiscalização buscando diminuir os elevados índices de acidentes com motocicletas, tendo em vista que estes dados evidenciaram o alto risco que estes indivíduos tem de sofrerem lesões graves e de difícil recuperação.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes de trânsito, motocicletas, epidemiologia.

ABSTRACT

To analyze, through scientific studies, the incidence of motorcycle accidents. Integrative literature review, whose search was carried out in the Virtual Health Library database, in October 2016, with controlled health descriptors in the Portuguese and Spanish languages, combined with the Boolean operator AND. Twelve articles were selected that met the following inclusion criteria. When analyzing the surveys we observed an increase in the incidence of accidents involving motorcyclists. Studies have shown that the victims were young, male adults, driven by recklessness and neglecting laws. Regarding the distribution of the occurrences, the studies indicate that the weekend pre-

sented the highest incidence of accidents, differing according to the time of the occurrence. Accidents characteristics showed that collisions and falls were mainly responsible for fractures and excoriations in the lower limbs, head, neck and face. The studies indicate that the expenses related to hospitalizations were funded by the DPVAT insurance and the SUS. It is necessary to intensify educational and surveillance activities in order to reduce the high rates of accidents with motorcycles, since these data evidenced the high risk that these individuals have to suffer serious injuries and difficult to recover.

KEYWORDS: Traffic accidents, motorcycles, epidemiology.

1. INTRODUÇÃO

O Brasil vem passando por um momento de transição epidemiológica, marcado pela diminuição da mortalidade por doenças infecciosas e aumento pelas chamadas causas externas. Dentre estas destacam-se os Acidentes de Trânsito (AT).

De acordo com dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) (2015), ocorreram em média 463 AT nas rodovias federais, sendo que 4% apresentaram vítimas fatais, 37% feridos e 59% foram acidentes sem vítimas no ano de 2015. O estado de Minas Gerais foi o que apresentou o maior número de acidentes e mortos, enquanto o estado do Amazonas, o menor.

Os cofres públicos desembolsaram, em média no ano de 2014, R\$ 72.705,31 com acidentes nas rodovias federais. Ao comparar os custos por modalidade de transporte envolvido nos acidentes, fica evidente que os acidentes com automóveis respondem pela maior parte dos custos em função da maior frota circulando nas rodovias. Já os envolvendo motocicletas respondem por um quarto dos custos totais dos acidentes (IPEA, 2015).

O aumento crescente no número dos acidentes com motos é decorrente da grande aceitação deste meio de transporte por ter um custo acessível, ser rápido e econômico, características que o torna ideal como ferramenta laboral. Soma-se a isso, as altas jornadas de tra-

balho e o estímulo a alta produtividade através do deslocamento rápido que este meio de transporte permite. Não podendo esquecer da deficiência da infraestrutura viária, da dificuldade de fiscalização, contribuindo para que o número de vítimas seja alarmante (SOARES *et al.*, 2011; MARTINS; BOING; PERES, 2013).

A que se considerar também que os motociclistas apresentam baixas condições de proteção em caso de colisão ou queda, uma vez que estes não possuem a estrutura do veículo para lhes proteger, absorvendo toda a energia gerada no momento do impacto (IPEA, 2015; MARIN-LEO *et al.*, 2012; MONTENEGRO *et al.*, 2011). O risco de trauma nesses casos é maior que para outros motoristas, aumentando as estatísticas de mortes e de feridos graves.

O aumento da violência no trânsito afeta não somente aqueles envolvidos nas ocorrências, mas a sociedade como um todo, gerando altos custos aos cofres públicos, recursos estes que poderiam estar sendo redimensionados para ações preventivas, além de produzirem impactos sobre os indicadores de saúde.

A maioria desses eventos poderiam ser evitados. No entanto, para que se elaborem propostas de prevenção e educação é imprescindível que se conheça o perfil destas vítimas, bem como dos acidentes em que elas se envolvem, levando-se em consideração a cultura e as condições de vida dessas pessoas.

Com isso, o presente estudo tem por objetivos avaliar as produções científicas indexadas em base de dados sobre a incidência de acidentes com motocicletas, traçar o perfil sociodemográfico dos motociclistas, identificar quais traumas mais prevaleceram nas vítimas desse tipo de acidente, elencar os principais fatores de risco, relatados nas produções científicas, para a ocorrência dos acidentes com motocicleta e descrever os recursos gastos com as vítimas de acidentes com este meio de transporte.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Trata-se de uma revisão integrativa da literatura que visa analisar as produções científicas relacionadas a incidência dos acidentes com motocicleta. O referido método permite atualizar os conhecimentos relacionados a uma temática, a partir da síntese de estudos publicados. O desenvolvimento desse estudo seguiu através das seguintes etapas: identificação do tema e seleção da questão de pesquisa, definição dos critérios de inclusão e exclusão, identificação dos estudos pré-selecionados, categorização dos estudos selecionados, análise e interpretação dos resultados e apresentação da revisão (MENDES; SILVEIRA; GALVÃO, 2008).

Realizou-se a busca das publicações na base de dados da Biblioteca Virtual em Saúde (BVS), no mês de outubro de 2016. Utilizou-se os seguintes Descritores em Ciências da Saúde (DECS): motocicleta, acidentes de trânsito e epidemiologia, combinados com o operador

booleano AND, resultando na expressão (tw:(motocicleta)) AND (tw:(acidente de trânsito)) AND (tw:(epidemiologia)).

Após o levantamento dos dados utilizou-se como critérios de inclusão: estudos disponíveis nos idiomas português e espanhol, indexadas nos anos 2011 a 2015 e que abordassem a temática estudada. Como critérios de exclusão: estudos não disponíveis na íntegra, revisões de literatura, teses e dissertações.

Para a seleção dos artigos foram analisados os resumos e posteriormente os artigos na íntegra para verificar se os mesmos atendiam aos critérios de inclusão e exclusão, bem como ao objetivo do trabalho. Após o refinamento foram utilizados nessa pesquisa 12 artigos.

A extração dos dados foi realizada mediante a utilização de um questionário elaborado pela autora. Tal instrumento é composto por duas partes. A primeira contemplou dados referentes ao artigo, como: nome dos autores, categoria profissional, região e ano de publicação, periódico, objetivo da pesquisa e abordagem metodológica. A segunda parte incluiu as variáveis pesquisadas nos estudos como: sexo e idade das vítimas, posição na motocicleta, se fazia uso do Equipamento de Proteção Individual (EPI) e da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) no momento do acidente, se havia consumido álcool e outras drogas antes do acidente, e questões relacionadas ao acidente.

Após a análise dos artigos, os resultados da caracterização das publicações foram organizados considerando o ano de publicação, categoria profissional, região, abordagem metodológica e periódico. Com o término do recorte dos dados, do ordenamento do material e classificação por similaridade, as temáticas foram agrupadas conforme semelhança de conteúdo, momento em que foram comparadas com o referencial atual e pertinente ao tema.

3. RESULTADOS

O Inicialmente, na etapa de levantamento das publicações encontramos 600 estudos relacionados aos descritores utilizados. Ao refinarmos mediante uso dos critérios de inclusão e exclusão restaram 39 estudos, conforme pode ser observado no fluxograma (Figura 1).

Mediante leitura crítica dos títulos e dos resumos de todos os estudos localizados após o refinamento, 12 foram identificados e inclusos na presente pesquisa, entre os quais a abordagem quantitativa é predominante (n=12). Foram utilizados instrumentos próprios desenvolvidos para o estudo.

No que concerne a Região dos estudos, há uma predominância da Sul, com Estado do Paraná representando 100% dos estudos, e a Nordeste, com destaque para o Estado do Piauí com o maior número de pesquisas. Em relação a categoria profissional, os estudos se concentram na área da enfermagem. Os cenários foram consti-

tuidos em sua maioria por hospitais de referência em traumas (n=3) e Serviços de Urgência Móvel (n=3). Em relação ao período de publicação, predominou o ano de 2013 (n=4).

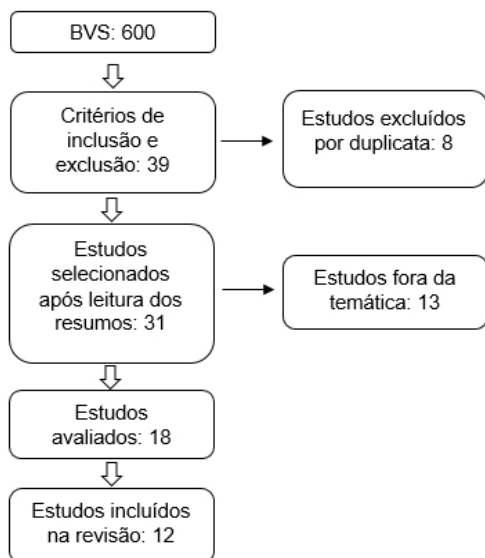


Figura 1. Fluxograma de seleção dos estudos na revisão integrativa da literatura – Teresina, PI, 2016.

Em seguida foi realizada a análise qualitativa em que os resultados da síntese dos artigos selecionados foram dispostos no Quadro 1. Posteriormente, foram agrupados em três categorias: Perfil das vítimas de acidentes com motocicletas, Caracterização dos acidentes com motocicletas e Avaliação dos Custos com Acidentes com Motocicletas.

Quadro 1. Síntese dos estudos primários segundo ano, local do estudo, delineamento e principais resultados (2011-2015) – Teresina - PI, 2016

Ano	Local do estudo	Delineamento	Principais resultados
2011	Aracajú, SE	Documental	Predominância de homens (82,7%) com idade média de 27,78 anos que deram entrada no turno da noite (45,9%), domingo (27,3%), que tiveram como lesão as escoriações, nas regiões da cabeça, face e pescoço. Dos casos registrados, 14,6% tinham suspeita de ingestão alcoólica e 19,3% não utilizavam capacete durante o acidente.
2011	Londrina e Maringá, PR	Transversal	Dos entrevistados, 39,6% relataram mais de um acidente de trânsito. Os acidentes foram percebidos como graves por 21,4% dos motoboys e 56,3% relataram conhecer motoboy afastado do trabalho por acidente. A maioria dos acidentes (82,9%) ocorreu durante o trabalho.

2012	Rio Branco, AC; Vitória, ES; Palmas, TO	Descritivo e exploratório	Os acidentes envolvendo motocicletas foram causa de 14,8% dos atendimentos de vítimas de acidentes e violências nos serviços de urgência e emergência participantes. Dentre as vítimas de acidentes de transporte, a proporção envolvendo motocicletas foi 52,0% em Rio Branco, 39,9% em Vitória e 27,2% em Palmas. O perfil sociodemográfico predominante das vítimas de acidentes com motocicletas era de adolescentes e adultos jovens e do sexo masculino. Os condutores foram as vítimas mais frequentes (75,0%). Em cerca de 20,0% das ocorrências, suspeitou-se de uso de álcool.
2012	Teresina, PI	Documental	As motocicletas envolveram-se em 84% dos acidentes, sendo os homens de 21 a 30 anos os mais acometidos. O final de semana e a zona urbana registraram mais casos. Destacaram-se os traumas musculoesqueléticos (59%). As vítimas alcoolizadas totalizaram 12%. A mortalidade correspondeu a 1%.
2013	Paraná, PR	Exploratório, transversal, do tipo descritivo	Ocorrências moto x moto representaram 3,4% do total de acidentes de trânsito registrados e 6,2% dos acidentes envolvendo motocicleta; as vítimas deste tipo de acidente corresponderam, respectivamente, a 4,4% do total de vitimados e a 8,5% daquelas em acidentes com motocicleta. Acidentes ocorridos aos sábados, sexo masculino e idade entre 20 a 29 anos foram mais frequentes.
2013	Paraná, PR	Pesquisa exploratória, seccional, retrospectiva	A população constou de 655 vítimas (440 homens e 215 mulheres), média de 29,5 anos, sendo que 598 (91,3%) saíram lesionadas e 11 (1,7%) morreram. A frequência da internação hospitalar foi, em média, de 27%. As internações pelo DPVAT corresponderam a 82% dos custos, sendo que o custo médio foi de R\$ 1.608,60 e as internações do SUS, 18%, com custo médio de R\$ 450,44 por AIH e de R\$ 596,37 por paciente. O custo médio da internação dos acidentes analisados foi de R\$ 1.321,00, sendo que o custo é maior quanto mais grave é o acidente.
2013	Rio Branco, AC	Descritivo e transversal	Acre. No quadriênio (2005-2008) foram observados 3.582 acidentes com motocicleta e 3.768 vítimas. Quanto às vítimas, há predominância do sexo masculino, os grupos etários de 20 a 29 e de 30 a 39 anos foram os de taxas mais elevadas. Quanto às características dos acidentes, o período da tarde destacou-se (32,4%), seguido da manhã (29,2%) e noite (28,9%). O sábado se apresentou com 18,3% e domingo com 15,7%. As colisões/abalroamento foram o tipo de acidente mais comum, com 84,8% dos registros.

2013	Londrina, PR	Transversal	Foram atendidos 1.576 e 3.968 motociclistas em 1998 e 2010, respectivamente (aumento de 151,8%). A taxa de motociclistas acidentados por mil habitantes passou de 396,4 para 783,1, e a de vítimas para cada mil motos de 53,1 para 61,1. Observaram-se mudanças nos perfis dos acidentes, com maiores proporções de quedas isoladas de moto, de acidentes entre motociclistas, no período da manhã, com diminuição dos ocorridos em final de semana. Em relação às vítimas, observaram-se maiores proporções de mulheres, condutores, com 35 anos ou mais. Foi menor a frequência relativa de percepção de hálito etílico e maior a prevalência do uso do capacete.
2014	Vitória, ES	Estudo documental e descritivo	Dos 901 acidentados, 89,6% era motociclista, com idade entre 15 a 32 anos (67,5%). Não foi possível estimar o uso do capacete ou a suspeita de ingestão de bebida alcoólica devido ao grande número de ignorados (86,9% e 93,2%, respectivamente). Os acidentes ocorreram por queda (50,5%), no Município de Vitória (28,1%), às sextas-feiras (22,5%), entre às 8:00 e às 9:59 horas (23,1%).
2015	Imperatriz, MA	Estudo Transversal	A maioria das vítimas era do sexo masculino (89,19%), com faixa etária de 16 a 30 anos (66,07%); (51,79%) solteiros; (65,3%) não possuíam Habilitação. Sobre a característica das lesões, (64,29%) sofreram fratura do tipo interna e quanto à região corpórea lesionada, (43,73%) encontravam-se nos membros inferiores.
2015	Belo Horizonte - MG	Estudo descritivo	Foram registrados 13.209 acidentes com motociclistas. Os acidentados do sexo masculino representaram 87%; as mulheres, 13%. O dia da semana com a maior frequência de acidentes foi sexta-feira (18%); o menor, domingo (8,7%). A média de idades dos acidentados foi de 33 anos. Quanto às vítimas, 5.061 (38%) motociclistas apresentavam lesão e 8.148 (62%) não tinham lesão aparente.
2015	Picos, PI	Descritivo	Os resultados mostraram que, quanto à caracterização das vítimas, houve predominância do sexo masculino com 88,8% dos casos. Quanto às características do acidente, 25% no sábado e 75% diurnamente. De acordo com as variáveis de risco para o acidente, a maioria não possuía carteira nacional de habilitação e não utilizava capacete.

Fonte: Elaborado pelo pesquisador, 2017.

4. DISCUSSÃO

Comparando as pesquisas utilizadas nesta revisão, observamos um aumento crescente das ocorrências envolvendo motocicletas, como podemos destacar no es-

tudo de Rezende Neta *et al.*, (2012), realizado no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) do município de Teresina-PI, que dos 4.541 atendimentos a vítimas de AT, 84% corresponderam a acidentes com motocicletas. Resultado semelhante pode ser visto no estado do Paraná, onde ocorreram 56.729 AT, desses os acidentes com motocicleta representaram 54,2% do total (GOLIAS; CAETANO, 2013).

Em outra pesquisa, sobre a caracterização dos acidentes de motocicleta e de vítimas atendidas por serviços de atenção pré-hospitalar em Londrina-PR, constatou-se que em 2010 foram atendidas 3.968 vítimas de acidentes com motocicletas, representando um aumento de 151,8% em relação aos de 1998 (SANT'ANNA *et al.*, 2013).

Está elevada incidência de acidentes envolvendo este tipo de veículo nos últimos anos, deve-se ao aumento na utilização deste meio de transporte, devido ao custo benefício do seu uso. Além da dificuldade de outros motoristas em visualizarem os motociclistas, falta de atenção dos condutores, ingestão de álcool, velocidade incompatível com a via, ultrapassagens indevidas, falta de fiscalização adequada e o fato de poucas cidades no Brasil possuírem vias exclusivas para motos contribuem para este aumento.

Perfil das vítimas de acidentes com motocicletas

Os estudos apontaram que os adultos-jovens do sexo masculino, em idade produtiva são os mais vulneráveis, representando o grupo com maior número de vítimas de acidentes com motocicletas (REZENDE NETA *et al.*, 2012; CHAVES *et al.*, 2015; SOARES *et al.*, 2015; TAVARES; COELHO; LEITE, 2014; GOLIAS; CAETANO, 2013; ROCHA; SCHOR, 2013; LEGAY *et al.*, 2012; VIEIRA *et al.*, 2011; SOARES *et al.*, 2011; DINIZ; PINHEIRO, PROIETTI, 2015).

A sensação de onipotência, a impulsividade, o uso abusivo de álcool e outras drogas, a velocidade excessiva, as manobras perigosas e a transgressão as leis são feitos inerentes a população jovem. A superioridade de acidentes com vítimas do sexo masculino parece estar ligada a características de gênero e pelo fato destes serem maioria na condução desse veículo, o que justificaria o fato desses pertencerem ao grupo de maior evidência nos acidentes com motocicletas

Outro estudo apontou, que grande parte de seus entrevistados já haviam sofrido mais de um acidente com motocicleta (SOARES *et al.*, 2011). Com esse dado podemos inferir o quanto os motociclistas são vulneráveis, tendo uma alta probabilidade de trauma e morte, uma vez que este veículo não oferece a proteção adequada, favorecendo para que o corpo absorva toda a energia gerada no momento da colisão, seja ela com objeto fixo ou em movimento.

A crescente morbimortalidade por acidentes de mo-

motocicleta, segundo o que foi relatado nos trabalhos analisados, são movidos pela imprudência de seus condutores, que negligenciavam o uso do EPI, além de combinarem a condução do veículo com o uso de álcool e outras drogas e não estarem portando a CNH no momento do acidente (CHAVES *et al.*, 2015; LEGAY *et al.*, 2012; SANT'ANNA *et al.*, 2013; VIEIRA *et al.*, 2011).

Esta situação fica bem evidente no estudo desenvolvido no Município de Imperatriz-MA, em que se identificou que das 112 vítimas de trauma por acidente de motocicleta, 71,2% não faziam uso do capacete, 65,18% estavam sob efeito de álcool ou outras drogas e que 62,5% não portavam a CNH no momento do acidente (CHAVES *et al.*, 2015).

Mesmo com as leis de trânsito que tentam coibir essas atitudes, como por exemplo a Lei nº 11.705 (Lei Seca) promulgada em 2008, o que podemos concluir com esses dados é que há uma falha na fiscalização, e que os condutores negligenciam essas leis corroborando para o aumento dos acidentes. Destaca-se ainda a padronização e regulamentação do uso do capacete como ferramenta eficaz na proteção do segmento cefálico, assim como seu correto ajustamento e afivelamento (YU *et al.*, 2011).

Chaves *et al.* (2015) são muito felizes ao afirmarem que esses dados exigem intervenções que possam inibir estas atitudes de risco. Ainda segundo os mesmos autores, é necessário a implantação de um efetivo programa de educação no trânsito, por meio de ações como: ampliação dos estudos referentes a temática, discussão de ações interdisciplinares e intersetoriais, visando a melhoria da segurança no tráfego e a redução dos acidentes.

Caracterização dos acidentes com motocicletas

Quanto a distribuição das ocorrências segundo o dia da semana, destaca-se que a maioria dos estudos apontaram o final de semana como o de maior evidencia, decorrente da associação do uso de substâncias como álcool e a condução do veículo, comportamentos esses que ocorrem mais nesses dias (GOLIAS; CAETANO, 2013; REZENDE NETA *et al.*, 2012; SOARES *et al.*, 2015; ROCHA; SCHOR, 2013; LEGAY *et al.*, 2012; VIEIRA *et al.*, 2011). Fato discordado da pesquisa desenvolvida no Município de Londrina, que destacou a redução no número de ocorrências aos finais de semana quando comparado os anos de 2010 e 1998 (SANT'ANNA *et al.*, 2013). Um estudo realizado no ano de 2014, corrobora com o citado acima, chamando a atenção para a diminuição das ocorrências no domingo (TAVARES; COELHO; LEITE, 2014; DINIZ; PINHEIRO; PROIETTI, 2015).

No que se refere ao horário dos acidentes, pode ser observado que os estudos divergiram com relação a este dado, como podemos evidenciar nos estudos desenvolvidos em três cidade do território nacional, Londrina (SANT'ANNA *et al.*, 2013), Rio Branco (ROCHA;

SCHOR, 2013) e Sergipe (VIEIRA *et al.*, 2011), destacando os turnos da Manhã, tarde e noite, respectivamente, com os maiores números de ocorrências. Uma explicação para essa divergência diz respeito a características próprias de cada região de investigação como as condições climáticas e as condições das vias.

Os vários estudos aqui analisados, demonstraram que os tipos de acidentes mais frequentes foram as quedas (SANT'ANNA *et al.*, 2013; TAVARES; COELHO; LEITE, 2014) e as colisões (GOLIAS; CAETANO, 2013; ROCHA; SCHOR, 2013), sendo esses os responsáveis pela maioria dos óbitos e dos traumas de maior gravidade.

Quanto a natureza das lesões sofridas pelos motociclistas, as investigações analisadas destacaram que as fraturas (CHAVES *et al.*, 2015), as escoriações (VIEIRA *et al.*, 2011) e os traumas musculoesqueléticos (REZENDE NETA *et al.*, 2012) foram os mais relatados, sendo a região corpórea mais atingida os membros inferiores (CHAVES, 2015), a cabeça, face e pescoço (VIEIRA *et al.*, 2011), sendo compatíveis com a falta do uso do EPI, como o capacete e roupas que proporcionem uma maior proteção ao usuário da motocicleta.

A diminuição brusca da velocidade e o cisalhamento aumentam a probabilidade da ocorrência de fraturas e escoriações. Relacionam-se ainda ao mecanismo do trauma, sendo a região dos membros e a cefálica os primeiros pontos de impacto com um objeto ou com o chão, o que pode explicar a maior parte das lesões se encontrarem nessas regiões.

Avaliação dos Custos com Acidentes com Motocicletas

Quanto aos gastos com as internações, os estudos analisados mostraram que estes foram custeadas pelo seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) e pelo Sistema Único de Saúde (SUS), gerando gastos médios de R\$ 1.608,60 em Paranavaí-PR (GOLIAS; CAETANO, VIANNA, 2013). O custo tem uma relação diretamente proporcional a gravidade do acidente, ou seja, quanto mais grave maior será o valor repassado, causando forte impacto econômico ao SUS.

Tomando por base tudo que foi relatado no decorrer desse trabalho, fica evidente a necessidade de se discutir políticas públicas mais realistas, voltadas não somente para a redução dos acidentes, mas que priorizem a educação como meio para reduzir os acidentes e sua gravidade, considerando o contexto social, cultural e econômico que estes indivíduos estão inseridos.

5. CONCLUSÃO

As publicações incluídas nesta pesquisa tiveram em sua maioria uma abordagem quantitativa, sendo necessário para que se tenha uma compreensão mais ampla des-

te fenômeno, a realização de trabalhos de cunho qualitativo, buscando avaliar a percepção dos grupos mais atingidos referente aos acidentes com motocicletas.

A partir dos estudos analisados podemos inferir que as vítimas de acidentes de trânsito eram em sua maioria adultos-jovens do sexo masculino. Dados estes, que aumentam a probabilidade dos condutores assumirem comportamentos de risco, como o não uso de capacete e a combinação álcool-direção.

Referente ao acidente, ilustramos que as colisões e quedas foram as mais relatadas, tendo como principais lesões as fraturas e escoriações, afetando os membros inferiores, a cabeça, face e pescoço. Ocorreram em sua maioria aos finais de semana, havendo uma discordância entre os estudos ao relatarem o horário dos acidentes.

Dados como estes são de muita relevância na medida em que evidenciam o alto risco que os motociclistas têm de sofrerem lesões graves, de difícil recuperação e passíveis de terem sequelas na região corpórea lesionada.

Com esta revisão demonstramos a necessidade de intensificar as campanhas educativas e de conscientização, focadas nos comportamentos defensivos e na obediência as leis de trânsito por parte dos motoristas, bem como a importância de se intensificarem as fiscalizações nas vias públicas, na tentativa de reduzir os altos índices de acidentes com motocicletas.

REFERÊNCIAS

- [01] CHAVES, R.R.G. *et al.* Acidentes de motocicleta: perfil e caracterização das vítimas atendidas em um hospital público. *Rev enferm UFPE*, v.9, n.4, p.7412-19, 2015.
- [02] DINIZ, E.P.; PINHEIRO, L.C.; PROIETTI, F.A. Quando e onde se acidentam e morrem os motociclistas em Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. *Cad. Saúde Pública*, v.31, n.12, p.2621-2634, 2015.
- [03] GOLIAS, A.R.C.; CAETANO, R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. *Ciência & Saúde Coletiva*, v.18, n.5, p.1235-1246, 2013.
- [04] GOLIAS, A.R.C.; CAETANO, R.; VIANNA, C.M.M. Caracterização e custos de acidentes de motocicleta com vítimas atendidas em regime de hospitalização no município de Paranavaí-PR no ano de 2007. *Rev de Saúde Coletiva*, v.23, n.4, p.1123-1146, 2013.
- [05] IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras caracterização, tendências e custos para a sociedade. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Brasília, 2015; 42 p.
- [06] LEGAY, L.F. *et al.*, Acidentes de transporte envolvendo motocicletas: perfil epidemiológico das vítimas de três capitais de estados brasileiros, 2007. *Epidemiol. Serv. Saúde*, v.21, n.2, p.283-292, 2012.
- [07] MARIN-LEO, N.L. *et al.*, Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. *Cad Saúde Pública*, v. 1, n. 28, p. 39-51, 2012
- [08] MARTINS, E.T.; BOING, A.F.; PERES, M.A. Mortalidade por acidentes de motocicleta no Brasil: análise de tendência temporal, 1996-2009. *Rev. Saúde Pública*, v. 5, n. 47, p. 931-41, 2013.
- [09] MENDES, K.D.S; SILVEIRA, R.C.C.P; GALVÃO, C.M. Revisão Integrativa: Método de pesquisa para incorporação de evidências na saúde e na enfermagem. *Texto Contexto Enferm*, v.17, n.4, p.758-64, 2008.
- [10] MONTENEGRO, M.M.S. *et al.*, Mortality of motorcyclists in traffic accidents in the Brazilian Federal District from 1996 to 2007. *Rev Saúde Pública*, v. 3, n. 45, p. 529-38, 2011.
- [11] REZENDE NETA, D.S. *et al.*, Perfil das ocorrências de politrauma em condutores motociclistas atendidos pelo SAMU de Teresina-PI. *Rev Bras Enferm*, v. 65, n.6, p. 936-41, 2012
- [12] ROCHA, G.S.; SCHOR, N. Acidentes de motocicleta no município de Rio Branco: caracterização e tendências. *Ciência & Saúde Coletiva*, v.18, n.3, p. 721-731, 2013.
- [13] SANT'ANNA, F.L. *et al.*, Acidentes com motociclistas: comparação entre os anos 1998 e 2010. Londrina, PR, Brasil. *Rev Saúde Pública*, v.47, n.3, p.607-15, 2013
- [14] SOARES, D.F.P.P. *et al.*, Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na região sul do Brasil. *Rev Bras Epidemiol*, v. 3, n. 14, p. 435-44, 2011.
- [15] SOARES, L.S. *et al.*, Caracterização das vítimas de traumas por acidente com motocicleta internadas em um hospital público. *Rev enferm UERJ*, v.23, n.1, p.115-21, 2015.
- [16] TAVARES, F.L.; COELHO, M.J.; LEITE, F.M.C. Homens e acidentes motociclistas: caracterização dos acidentes a partir do atendimento pré-hospitalar. *Esc Anna Nery*, v.18, n.4, p.656-661, 2014.
- [17] VIEIRA, R.C.A. *et al.*, Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclistas atendidos em um Centro de Referência ao Trauma de Sergipe. *Rev Esc Enferm USP*, v.45, n.6, p.1359-63, 2011.
- [18] YU, W.Y. *et al.*, Effectiveness of different types of motorcycle helmets and effects of their improper use on head injuries. *Int J Epidemiol*, v.40, n.3, p.794-803, 2011.