

PERFIL DOS PACIENTES VÍTIMAS DE ACIDENTE DE TRÂNSITO, ATENDIDOS NA CLÍNICA DE FISIOTERAPIA DA UNIC NO ANO DE 2005 A 2008

Carlos Alberto Rosa da Silva Filho^{*}
Emanuel Sandro dos Reis^{*}
Ivana Gláucia Paes de Barros^{**}

RESUMO

Entre os desfechos da violência em acidentes de trânsito, temos os traumas. Para a caracterização dessas vítimas, dependemos de vários aspectos, tais como o tipo de acidente, trauma, sexo e idade. O presente estudo tem por objetivo traçar o perfil das vítimas atendidas na Clínica de Fisioterapia da Universidade de Cuiabá (UNIC) após acidente de trânsito. Fizeram parte desse estudo, 89 pacientes, atendidos no setor de Ortopedia e Traumatologia de 2005 a 2008. Determinou-se que as vítimas deveriam apresentar a média de idade de 33,18 anos, prevalência dos acidentes sobre o sexo masculino com 79,5%, maior frequência para os acidentes de motocicleta com 71,6% e entre os locais de lesão mais importante, tivemos os Membros Inferiores (MMII), com 59,1%. Comparando sexo e tipo de acidente, os homens foram mais envolvidos em acidentes com motocicleta que as mulheres. Já as mulheres estiveram mais envolvidas em acidentes com carro que o sexo oposto. Os resultados obtidos mostraram que a idade predominante das vítimas varia entre 19,8 a 47,28 anos, tendo os homens como principal vítima, envolvimento de motocicletas na maioria dos casos e sendo os MMII lesados com maior frequência.

PALAVRAS-CHAVE

acidentes, trânsito e vítimas

^{**} Acadêmicos da Faculdade de Fisioterapia da Universidade de Cuiabá – UNIC.

^{**} Msc. Docente da Faculdade de Fisioterapia da UNIC.

PROFILE OF PATIENTS VICTIMS OF TRAFFIC ACCIDENT TAKEN CARE IN THE PHYSIOTHERAPY CLINIC OF CUIABÁ UNIVERSITY FROM 2005 TO 2008

ABSTRACT

Among the outcomes of violence in traffic accidents, we have the trauma. For the characterization of these victims, we depend on various aspects such as the type of accident, trauma, gender and age. This study aims to profile the victims treated at the Clinic of Physiotherapy of the University of Cuiabá (UNIC) after a traffic accident. They were part of this study, 89 patients treated at the Orthopedics and Traumatology 2005 to 2008. It was determined that the victims have an average age of 33.18 years, the prevalence of accidents on the male 79.5%, the highest frequency for motorcycle accidents with 71.6% and among the places of injury are important, had the lower limbs (LL), with 59.1%. Comparing gender and type of accident, men were more involved in motorcycle accidents than women. The women were more involved in car accidents with the opposite sex. The results showed that the predominant age of victims varies between 19.8 to 47.28 years and men as the main victim involvement of motorcycles in most cases the lower limbs and being injured more often.

KEYWORDS

accidents, traffic and victims

Introdução

O Sistema de Informação de Mortalidade do Ministério da Saúde mostrou que as mortes por causas externas passaram a ser a segunda causa de óbito no Brasil de 1970 a 1991, e a primeira entre indivíduos de 5 e 39 anos. Além disso, parece estar havendo um aumento na tendência de morte sobre os mais jovens. Em geral, em quase todas as capitais dos estados do país os valores das mortes por causas externas ultrapassaram a média brasileira, exceto na região Nordeste. Dessa forma, a caracterização das vítimas e das causas externas dependerá de vários aspectos como,

o tipo de causa, sexo, idade e a situação dessas mortes⁽¹⁾.

Entre os desfechos da violência e acidentes, temos os traumas. Sendo que dados apresentados pela Organização Mundial de Saúde apontam os traumas como uma das principais causas de morte e morbidade ao nível mundial⁽²⁾.

O Brasil tem o trânsito considerado um dos mais perigosos do mundo. Tem índices elevados de acidentes, com aproximadamente um acidente a cada 410 veículos em circulação, enquanto na Suécia ocorre um acidente para cada 21.400 veículos⁽³⁾.

Alguns estudos realizados demonstraram que, pedestres e motociclistas apresentam maior morbidade e mortalidade quando comparados às demais vítimas dos acidentes de veículos a motor⁽⁴⁾.

No Sul do Brasil, em Londrina, com cerca de 450. habitantes, as principais vítimas fatais de acidentes de transporte são os motociclistas, mantendo esta posição desde 1996, quando em números de óbitos por causas naturais, superaram os pedestres⁽⁵⁾.

Segundo dados estatísticos do Hospital de Pronto-Socorro (HPS) de Porto Alegre, no ano de 1999, foram atendidos 2.283 acidentados de moto, o atendimento subiu para 2.352, dos quais 389 ficaram internados. Esses dados determinaram um crescimento de 3% em um ano, no atendimento aos acidentados de moto. Analisando e comparando, tanto as estatísticas do HPS quanto as do Departamento Nacional de Trânsito, de 2001 a 2003, determinou-se que a frota de motos em Porto Alegre aumentou 10%, enquanto que o índice de atendimentos por acidentes de motocicleta aumentou 31%⁽⁶⁾.

Baseados num registro de Boletim de ocorrência de 1997 a 1999 no município de Pelotas, Rio Grande do Sul, foram vítimas em acidentes de trânsito 2.057 pessoas, sendo que 30,3% ocupavam moto, 29,9% ocupavam carro e 17,1% constituíram os pedestres. Sendo que dentre as vítimas fatais, os acidentes de moto ocuparam o segundo lugar. Na distribuição etária, o predomínio foi sobre os jovens e o tipo de acidente foi atropelamento⁽⁷⁾.

Questões no Brasil como número de veículos, desorganização do trânsito, deficiência da fiscalização, condições de uso dos veículos, imprudências dos usuários e a impunidade dos infra-

tores associam-se e colaboram para ocorrência de acidentes⁽⁸⁻⁹⁾. Outro fator é o crescente número de veículos, principalmente de moto pelo seu custo reduzido, que tem colaborado para elevação das taxas de acidentes⁽⁸⁻¹⁰⁾.

A motocicleta é um veículo muito vulnerável e no impacto dos acidentes, ocorre um choque desigual com veículos de maior porte. Sem esquecer, que a moto não tem a estrutura do veículo para proteger e absorver a energia do impacto. Muitas vezes, jovens em idade produtiva, estão sujeitos a adquirirem lesões que podem provocar a morte ou mesmo limitar as atividades diárias, comprometendo o retorno a sua produtividade⁽⁹⁾.

Quando um indivíduo está em plena atividade produtiva e depende financeiramente do retorno ao trabalho, ele colabora mais com a reabilitação. Essa reintegração acontece não só no ambiente de trabalho, como nas relações sociais⁽¹¹⁾.

Num contexto geral, os estudos abordam as causas externas dos acidentes, seus aspectos epidemiológicos, citam os problemas relacionados à morbidade e mortalidade, além das demandas hospitalares. Porém, são poucas as referências dentro de Cuiabá-MT sobre a resolução desses pacientes pós-acidentes de trânsito. Diante da relevância sócio-econômica desse tema, nosso estudo visa traçar o perfil dos pacientes atendidos na Clínica de Fisioterapia da Universidade de Cuiabá (UNIC) após terem sofrido acidentes automobilísticos.

Objetivo

Determinar a prevalência de sexo, tipo de acidente, local da lesão mais comum, média de idade, relação entre sexo e tipo de acidente.

Metodologia

Os dados foram obtidos a partir do levantamento de prontuários dos pacientes atendidos no setor de Ortopedia e Traumatologia da Clínica Escola da Faculdade de Fisioterapia da Univer-

sidade de Cuiabá, no período entre fevereiro de 2005 a dezembro de 2008. A análise de média, desvio-padrão e frequência foram realizadas utilizando o programa EPI INFO, versão 6.4.

Resultados

Das 89 vítimas de acidentes de trânsito atendidas no setor de Ortopedia e Traumatologia pela Clínica Escola da Faculdade de Fisioterapia da UNIC, tivemos um predomínio de indivíduos adultos jovens, com a média de idade de 33,18 (\pm 14,1) anos, tendo variado entre 19,8 a 47,28 anos com base no desvio padrão.

A Tabela 1 mostra que as mulheres constituíram 20,5% e homens 79,5% dos acidentados.

Tabela 1 – Prevalência dos acidentes de trânsito sobre os sexos.

Sexo	N	%	IC_{95%}
Feminino	18	20,5	12,6-30,4
Masculino	70	79,5	69,6-87,4
Total	88	100	-

Entre os tipos de acidentes, demonstrados na Tabela 2, observamos que existe um predomínio sobre aquele nos quais as motocicletas encontram-se envolvidas, respondendo por 71,6% dos acidentes, seguida por envolvimento de carro com 17% e atropelamentos com 11,4% do total.

Tabela 2 – Frequência dos tipos de acidentes de trânsito sobre os indivíduos.

Tipo de acidente	N	%	IC_{95%}
Moto	63	71,6%	61,0-80,7
Carro	15	17,0%	9,9-26,6
Atropelamento	10	11,4%	5,6-19,9
Total	88	100	-

Conforme a Tabela 3, observa-se que a região corpórea mais atingida no impacto dos múltiplos tipos de acidentes são os membros inferiores - MMII com 59,1%, em segundo lugar são os membros superiores - MMSS com 29,5% dos casos e com 11,4%, o terceiro grupo se constitui de face e tronco.

Tabela 3 – Prevalência das fraturas sobre os indivíduos acometidos em acidentes de trânsito.

Local da fratura	N	%	IC _{95%}
MMSS	26	29,5	20,3-40,2
MMII	52	59,1	48,1-69,5
Face e tronco	10	11,4	5,6-19,9
Total	88	100	-

Um dado interessante foi encontrado na Tabela 4. O sexo com tipo de acidente, foi encontrado tanto em mulheres (57,9%), quanto em homens (75,7%), um predomínio dos acidentes com motocicletas. Porém, o percentual de mulheres (31,6) envolvidas em acidentes de carro é bem maior do que os homens (12,9) e por último, encontrou-se o envolvimento em atropelamentos, com um percentual próximo entre ambos, com 10,5% para mulheres e 11,4% para homens.

Tabela 4 – Relação sexo sobre o tipo de acidente de trânsito sofrido pelos indivíduos.

Sexo	Moto		Carro		Atropelamento		Total p=0,1
	N	%	N	%	N	%	
Fem.	11	57,9	6	31,6	2	10,5	19
Masc.	53	75,7	9	12,9	8	11,4	70
Total	64		15		10		89

Discussão

Das vítimas atendidas na Clínica de Fisioterapia da UNIC, a maioria se constitui de indivíduos em idade produtiva. No trabalho de Bastos *et al.*⁸, a faixa etária predominante foi a de 20 a 29 anos, com valores sempre superiores a 30,0%. Em segundo e terceiro lugares estão as faixas de 10 a 19 e de 30 a 39 anos, respectivamente. A grande maioria das vítimas, em todos os anos, tinha de 10 a 39 anos (mais de 70,0% dos casos). Ferreira *et al.*¹², mostrou em seus estudos que a maioria das vítimas encontrava-se, em ordem crescente, nas faixas etárias de 20 a 29 anos (36 casos; 39,5%), 10 e 19 anos (16 casos; 17,6%), 30 a 39 anos (14 casos; 15,4%) e 40 a 49 anos (11 casos; 12,1%). Anjos *et al.*¹⁴, determinou que nos acidentes de automóveis, 54% foram jovens entre 18 e 28 anos. Já nos acidentes de moto, 43% foram vítimas entre 29 e 38 anos. E nos estudos de motociclistas situando principalmente na faixa etária de 15 a 24 anos e de 25 a 34.

Como encontrado em nossa pesquisa, outros estudos mostraram um resultado semelhante quanto à prevalência dos acidentes sobre o sexo masculino. Marín e Queiroz³, em seu estudo, mostraram que 73,1% dos casos, os principais envolvidos em acidentes de trânsito são pessoas do sexo masculino. Barros *et al.*⁷, demonstraram em seus estudos uma clara predominância do sexo masculino entre as vítimas. Sendo eles, 71,4% das vítimas totais e 80,6% das vítimas fatais com $p=0,03$. Bastos *et al.*⁸, mostraram que no período de 1997 a 2000, foram atendidas 14474 vítimas de acidentes de trânsito. A grande maioria sendo do sexo masculino, com valores que variaram de 72,4% em 1998 a 75,2% em 2000. Ferreira *et al.*¹², em seus estudos, encontraram como maioria das vítimas de acidente de trânsito, indivíduos do sexo masculino, totalizando 53 vítimas e com percentual de 58,2%.

O que leva a crer, que os homens possuem um comportamento mais imprudente, agressivo e competitivo no trânsito. Além do fato de que, em números absolutos, eles constituem a maioria dos condutores no trânsito brasileiro e também, são eles que ocupam a maioria dos trabalhos como motoristas.

Ao analisarmos o tipo de acidente de trânsito mais frequente, observamos que aqueles envolvendo motocicletas foram os mais prevalentes. Semelhante aos achados de Barros *et al.*⁷, que no estudo baseado em acidentes registrados em BO, mostraram que foram vitimadas 2.057 pessoas (1,4 por acidente). A maioria dessas vítimas ocupava uma motocicleta (30,3%) ou um automóvel (29,9%). Os pedestres foram o terceiro maior grupo, se constituindo em 17,1% das vítimas. Também Bastos *et al.*⁸, mostrou que os motociclistas foram o principal tipo de vítima em todos os anos, com valores sempre superiores a 40,0%, variando de 41,6% em 2000, a 45,5% em 1998. Ferreira *et al.*¹², também encontraram um resultado semelhante em sua pesquisa, mostrando que das 91 vítimas de acidentes de trânsito atendidas no HCU no período estudado, 39 (42,8%) estavam envolvidas em acidentes motociclísticos, 29 (31,9%) automobilísticos, 11 (12,1%) ciclísticos, e 5 (5,5%) foram vítimas de atropelamentos.

O estudo de Batista *et al.*¹³, encontrou algo parecido, determinando que os acidentes de trânsito perfizeram 66,8% do total de traumas estudados e 42,2% correspondiam aos acidentes envolvendo motos. Ocupantes de automóvel somaram 24,7% seguidos dos ciclistas com 19,4%. Já os estudos de Marín e Queiroz³, com base em 4.342 internações no Hospital de Acidentados de Birmingham, em 1961, observou que 25% das vítimas eram motociclistas, 21% pedestres, 21% ocupantes de veículos e 11% de ciclistas.

Observa-se um acelerado crescimento no número de motocicletas nas cidades de todo país, em virtude de custo reduzido na aquisição e manutenção do dia-a-dia. Esses fatores, associados às exigências das empresas nos prazos de entrega, imprudências, desorganização do tráfego e deficiências na fiscalização estão determinando esses índices.

Quanto ao local de lesão mais comum, teve os MMSS em evidência. Nos estudos de Oliveira e Souza⁹, a maior parte das vítimas motociclísticas, 40 (59,70%), foram acometidas de lesões em membros inferiores, seguidas pelas vítimas com lesões nos membros superiores. Destes, os membros inferiores foram,

isoladamente, a região corpórea mais gravemente lesada em 22,39% das vítimas, os superiores, em 16,41%. Batista *et al.*¹³, em seus estudos mostraram que em atropelamentos e acidentes motociclísticos, as regiões corpóreas mais acometidas foram membros inferiores/pelve. Sendo que a região corpórea mais lesada nos acidentes de trânsito correspondeu à pelve/ membros inferiores, com exceção das vítimas de colisão automobilística e acidentes envolvendo veículos pesados, nas quais a região da cabeça/ pescoço representou a principal área lesada. Já Santos *et al.*¹⁵, mostraram em seu trabalho que, nas vítimas motociclísticas, as áreas com maior proporção de seqüelas foram: os membros inferiores (55%), a face (52,2%), os membros superiores (48,1%) e a cabeça (47,89%).

Certamente, este valor está relacionado à exposição dos MMII, pois tanto ocupantes de motocicletas, como pedestres, ao se pensar em pára-choque ou região de impacto, percebemos que o alvo são os MMII. Para quem está sentado dentro de um veículo, a energia do impacto também exacerba sobre os MMII, ainda mais, quando ocorre um avanço do motor no sentido do condutor ou do passageiro após o impacto.

Na relação entre sexo e tipo de acidente encontramos que, com as mulheres os acidentes de motocicletas e carros se equiparam, enquanto que com os homens existe um predomínio dos acidentes de motocicletas, seguido por carros e atropelamentos. Divergindo de nossos achados, Barros *et al.*⁷, em sua pesquisa mostrou que, a maior participação de vítimas do sexo feminino ocorreu nos acidentes de ônibus e na qualidade de pedestre. A menor participação se deu entre acidentes envolvendo caminhão, motocicleta, bicicleta e charrete. Oliveira e Souza⁹, determinaram em sua pesquisa que do grupo de 67 vítimas motociclistas, 58 (86,57%) eram do sexo masculino e, apenas nove (13,43%), do sexo feminino.

Dados da pesquisa de Ferreira *et al.*¹², mostraram que das vítimas de acidente de moto, 64,1% eram do sexo masculino. Com relação aos acidentes automobilísticos, 17 vítimas (58,6%) eram do sexo masculino e 12 (41,4%) do feminino. Entre os atropelamentos observou-se apenas uma vítima (20%) do sexo mas-

culino, sendo que houve 4 vítimas (80%) do sexo feminino. Nessa mesma relação, Anjos *et al.*¹⁴, mostram que em acidente de automóvel, 93% das vítimas foram do sexo masculino, em acidentes de moto, 95% também do sexo masculino e pedestres, 62% das vítimas foram do sexo masculino. E Santos *et al.*¹⁵, também mostraram que homens predominam como vítimas motociclísticas, correspondendo a 85,8% dos acidentados.

Isso está diretamente relacionado com o predomínio de homens em certos postos de trabalhos como, motoboys de empresas e moto-táxi. Além do fato, de as motocicletas serem mais vulneráveis aos acidentes.

Conclusão

Os dados desta pesquisa demonstraram que as principais vítimas acometidas em acidente de trânsito, de modo geral, caracterizam-se por serem jovens em idade produtiva, do sexo masculino, condutores de motocicleta e tendo como região corpórea mais acometida, os MMII. Na relação entre gênero e tipo de acidente, determinou-se que homens estão mais envolvidos em acidentes de motocicleta e as mulheres estão mais envolvidas em acidente com automóveis. Já no quesito atropelamento, ambos aparecem com resultados que se equiparam.

Foi pertinente a participação dos homens, como principal gênero acometido em acidentes de trânsito. Isso ocorre, principalmente, pelo fato de os homens ocuparem postos de trabalho que aumentam essa vulnerabilidade. Mas associado a esse fato, existe o fator emocional e indiscutivelmente, os homens são mais imprudentes que as mulheres no trânsito.

Diante dessas informações, fica clara a importância de se criar políticas públicas que desenvolvam trabalhos de educação em trânsito. Abordando esse tema não somente por meio de campanhas na mídia, mas também por meio de palestras nas escolas, num processo de conscientização de futuros condutores. Pois isso, é promoção de saúde e prevenção de agravos.

Referências Bibliográficas

1. JORGE MHPM, LAURENTI R. Análise dos dados de mortalidade. *Rev Saúde Pública* 1997; 31(4 Suppl):5-25.
2. KRUG EG, SHARMA GK, LOZANO R. The global burden of injuries. *Am J Public Health*. 2000; 90 (4):523-6.
3. MARÍN L, QUEIROZ MS. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad Saúde Pública* 2000; 16:7-21.
4. KOIZUMI, M.S. *Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo*. 1984. Tese (Doutorado)-Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1984.
5. LIBERATTI CBL. *Acidentes de motocicleta em Londrina: estudo das vítimas, dos acidentes e da utilização de capacete [dissertação de Mestrado]*. Londrina: Centro de Ciências da Saúde/Universidade Estadual de Londrina; 2000.
6. VERONESE AM. *Motoboys. De Porto Alegre: convivendo com os riscos do acidente de trânsito [dissertação de Mestrado em Enfermagem]*. Porto Alegre: Escola de Enfermagem, Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2004. 138f.
7. BARROS AJD, AMARAL LR, OLIVEIRA MSB, LIMA SC, GONÇALVES EV. *Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade*. *Cad. de saúde Pública* 2003; 19 (4):979-986.
8. BASTOS YGL, ANDRADE SM, SOARES DA. *Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil*. 1997/2000. *Cad Saúde Pública*. 2005; 21(3): 815-22.
9. OLIVEIRA NLB, SOUZA RMC. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidente de trânsito. *Rev Latinoam Enfermagem*. 2003; 11(6): 746-56.
10. LIBERATTI CBL, ANDRADE SM, SOARES DA, MATSUO T. Uso de capacete por vítimas de acidente de motocicleta em Londrina, sul do Brasil. *Rev Panam Salud Publica*. 2003; 13(1): 33-8.

11. CÉSPEDES JMM, LAPEDRIZA NMP, VALERO CP, USTRARROZ JT. Factores de pronóstico em los traumatismos craneoencefálicos. *Rev Neurol.* 2001; 32(4): 351-64.
12. FERREIRA TFA, NÁPOLIS ACR, LIMA CS, ARAÚJO LC, GARCIA CB, LIMA PS, SÁ DM, SILVEIRA J. Estudo da gravidade dos pacientes vítimas de acidentes de trânsito atendidos pelo Hospital de Clínicas de Uberlândia de Dezembro de 2005 a Março de 2006 segundo índices de trauma. *Bioscience Journal.* 2009; 25(2): 152-160.
13. BATISTA SEA, BACCANI JG, SILVA RAP, GUADAL KPF, JÚNIOR RJAV. Análise comparativa entre os mecanismos de trauma, as lesões e o perfil da gravidade das vítimas, em Catanduva – SP. *Rev Col. Bras. Cir.* 2006; 33(1): 6-10.
14. ANJOS KC, EVANGELISTA MRB, SILVA JS, ZUMIOTTI AV. A patient victim of car traffic violence: an analysis of socioeconomic profile, accident characteristics and social services intervention in the emergency room. *Acta Ortop. Bras.* 2007; 15(5): 262-266.
15. SANTOS AMR, MOURA MEB, NUNES BMVT, LEAL CFS, TELES JBM. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. *Cad Saúde Pública.* 2008; 24(8): 1927-1938.