

Acidentes de Trânsito

Motocicleta

Caracterização dos pacientes

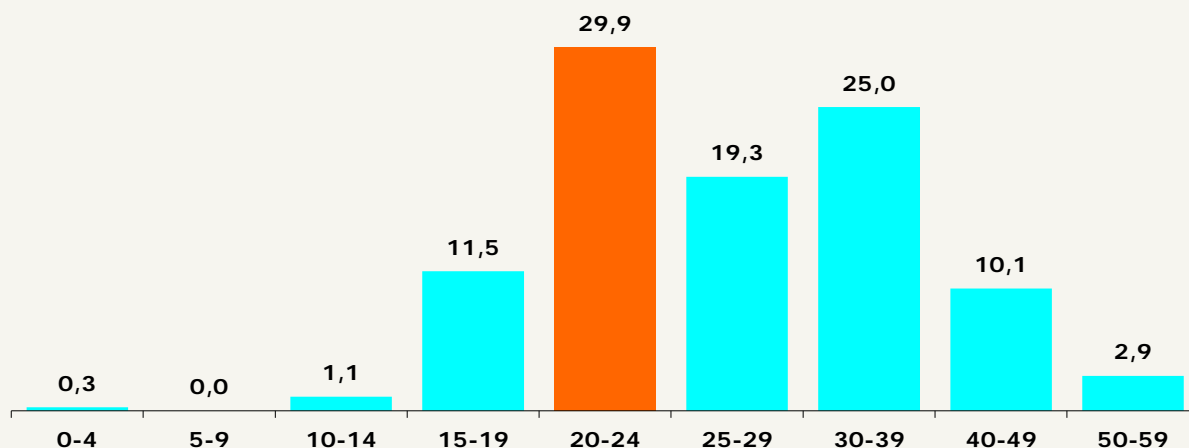
Considerando o período de Janeiro a Junho de 2011, nos hospitais da Rede SARAH, entre as internações motivadas por *Acidente de Trânsito*, 45,8% se referiram aos casos em que os pacientes eram *ocupantes (condutores ou passageiros)* de **Motocicletas**.

Do total de pacientes ocupantes de motocicletas na ocasião do acidente, 32,5% foram internados no hospital SARAH-Brasília, 12,4% no Hospital SARAH-Salvador, 19,5% no Hospital SARAH-Belo Horizonte, 14,7% no Hospital SARAH-São Luís e 21,0% em Fortaleza. Dos pacientes admitidos pelo SARAH-Brasília, a maioria foi proveniente do *Distrito Federal* (15,9% dos casos). *Brasília* (definida pelas regiões do Plano-Piloto, Lagos Sul e Norte e Park Way) foi a cidade de procedência de 35,3% dos pacientes provenientes do Distrito Federal internados no SARAH-Brasília. Dos pacientes admitidos pelo SARAH-Salvador, 69,8% dos pacientes foram provenientes do *Estado da Bahia*. Dos pacientes admitidos pelo SARAH-Belo Horizonte 75,0% foram provenientes do *Estado de Minas Gerais*, cuja capital (*Belo Horizonte*) respondeu por 15,7% dos casos registrados. Dos pacientes admitidos pelo SARAH-São Luís, 60,8% foram provenientes do *Estado do Maranhão*, cuja capital (*São Luís*) respondeu por 25,8% dos casos registrados. Dos pacientes admitidos pelo SARAH-Fortaleza, 53,4% dos pacientes foram provenientes do *Estado do Ceará*, cuja capital (Fortaleza) respondeu por 20,5% dos casos registrados.

Os pacientes investigados caracterizaram-se por serem, em sua maioria, do *sexo masculino* (87,9%), *solteiros* (66,1%), seguidos de *casados* (29,9%), com escolaridade até o *ensino fundamental* (43,4%) e residentes em *área urbana* (81,0%).

A maior incidência isolada de casos de lesões decorrentes de *Acidentes de Trânsito* envolvendo ocupantes de motocicletas ocorreu na faixa de *20 a 24 anos*, sendo que a maioria dos pacientes investigados feriu-se entre *20 e 39 anos* (74,1% dos casos), faixa etária que engloba *adolescentes e adultos jovens*. A idade que os pacientes possuíam na ocasião da lesão variou de 3 a 57 anos, tendo-se registrado a idade média de 28,2 anos (desvio padrão de 9,0 anos).

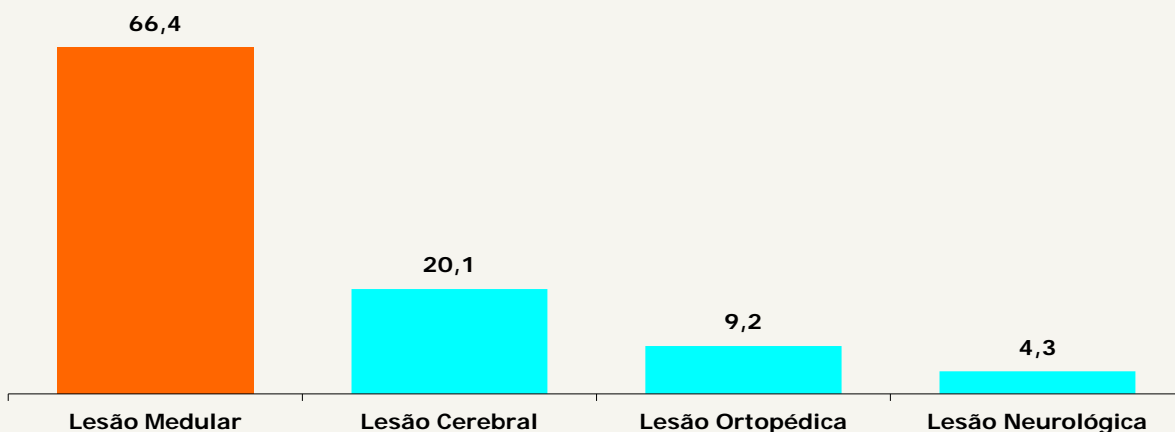
Distribuição dos pacientes vítimas de Acidente de Trânsito, com motocicleta, segundo faixa etária na ocasião do acidente (%)



Caracterização das lesões

Os *Acidentes de Trânsito* que envolveram pacientes *ocupantes* de motocicletas produziram, predominantemente, *lesões medulares*, *lesões ortopédicas* e *lesões cerebrais*, representadas, em sua quase totalidade, por *traumatismos crânio-encefálicos*.

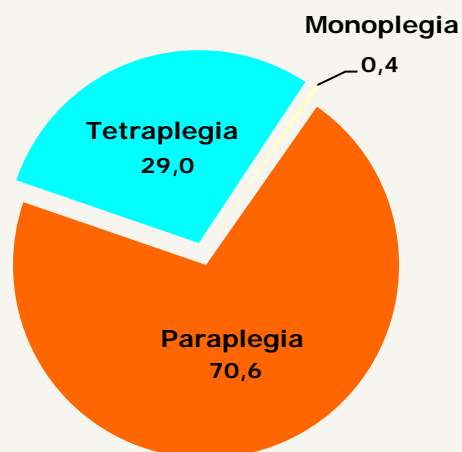
Distribuição dos pacientes por causa de internação (%)



As paraplegias foram responsáveis por 70,6% do total de casos registrados de lesão medular, que foram classificadas, predominantemente, como lesões medulares completas (ASIA A = 67,1% dos casos).

Dos pacientes ocupantes de motocicletas 57,8% foram *resgatados* no local do acidente por equipes especializadas.

Distribuição dos pacientes por classificação da lesão medular (%)



Uso do Capacete

Apesar da ampla divulgação a respeito da importância da utilização do capacete nos últimos anos e do advento da obrigatoriedade de uso, 27,6% dos pacientes admitidos pela Rede SARAH não usavam *capacete* na ocasião do acidente.

Esse índice de não-uso do *capacete* foi observado independentemente do *sexo* dos pacientes, do *motivo do deslocamento* na ocasião do acidente, do *dia da semana* ou do *tipo de via* em que ocorreu o acidente.

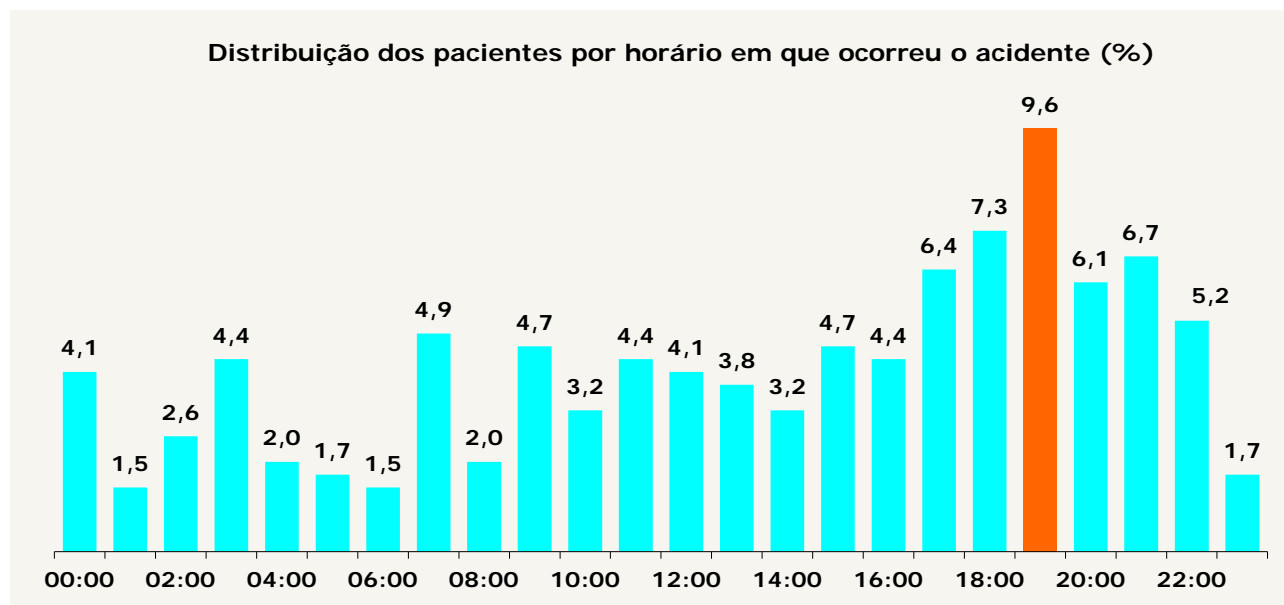
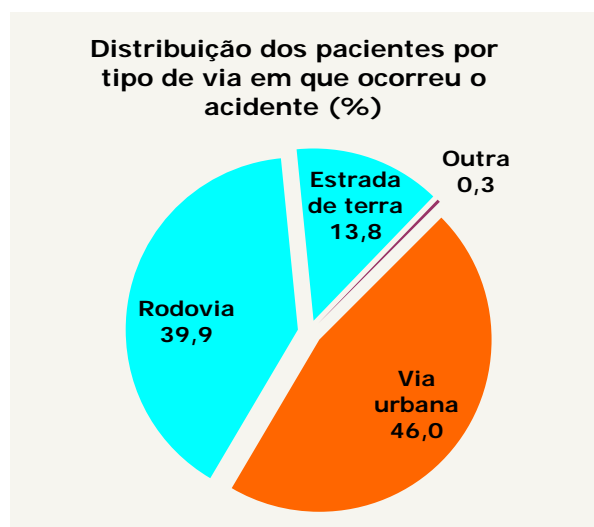
O não-uso de capacete foi também verificado quando analisada sua distribuição entre *condutores* e *passageiros*: 25,8% dos *condutores* e 37,5% dos *passageiros* não utilizavam *capacete* no momento do acidente.

Caracterização dos acidentes

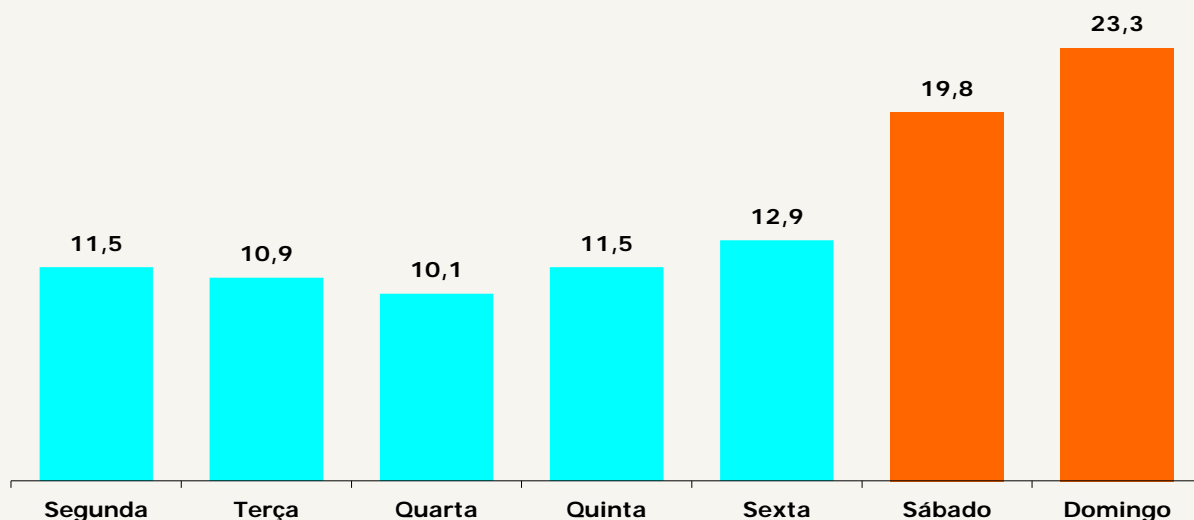
Os Acidentes de Trânsito envolvendo motocicletas caracterizaram-se por terem ocorrido, majoritariamente, em vias urbanas (46,0%), seguidos por aqueles ocorridos em rodovias (39,9%) e durante o período diurno (54,4%).

Os acidentes concentraram-se entre 14:00 e 19:00 horas. Nesse intervalo registraram-se 35,5% dos acidentes envolvendo motocicletas. O horário de pico registrado para os acidentes envolvendo motocicletas ficou em torno das 19:00 horas.

Aos *sábados e domingos* registrou-se 43,1% de todos os *Acidentes de Trânsito* envolvendo motocicletas, distribuindo os acidentes restantes de modo semelhante pelos demais *dias da semana*. Considerando-se isoladamente o dia de *sábado* ou de *domingo*, verificou-se que os percentuais de acidentes nesses dias ultrapassaram em cerca de 2 vezes aqueles registrados em cada um dos dias de *segunda a sexta-feira*, o que caracteriza claramente os acidentes em análise como típicos do final de semana.

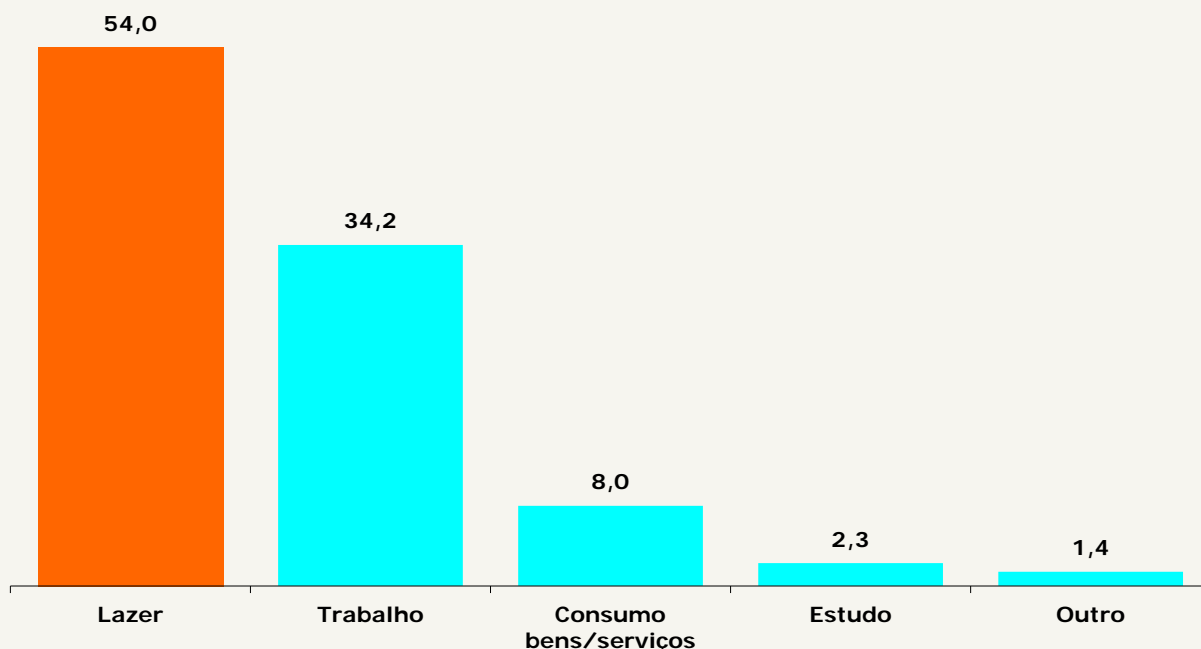


Distribuição dos pacientes por dia da semana em que ocorreu o acidente (%)



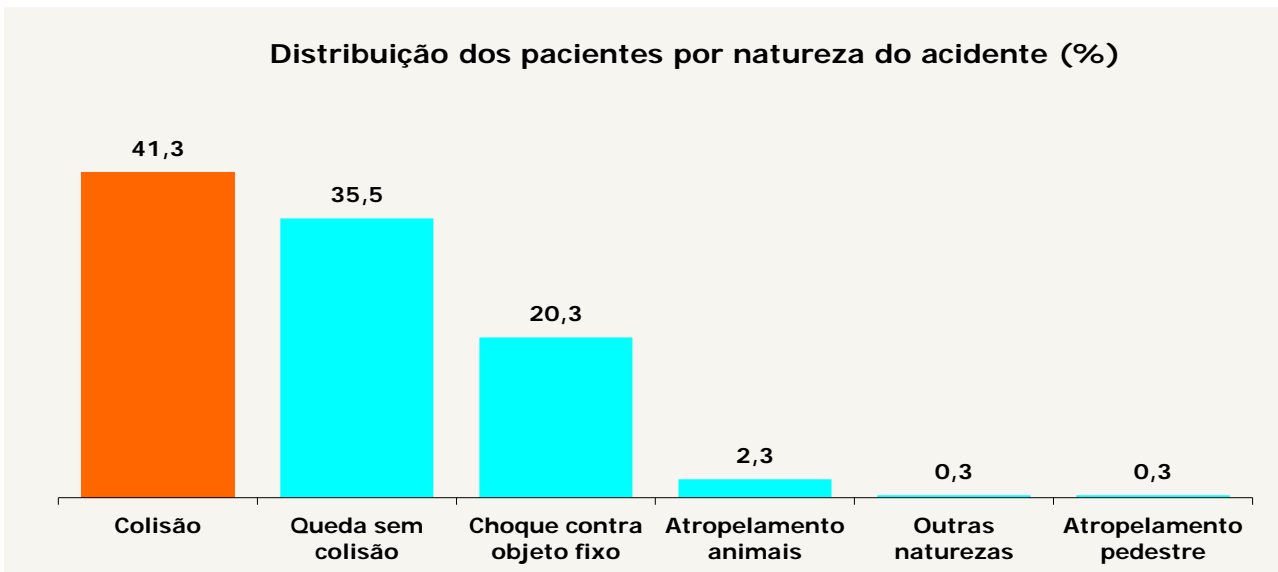
O principal *motivo do deslocamento* dos pacientes na ocasião em que ocorreram os acidentes foi o *lazer* (54,0%), seguidos por aqueles que tiveram como motivação o *trabalho*.

Distribuição dos pacientes por motivo do deslocamento na ocasião do acidente (%)



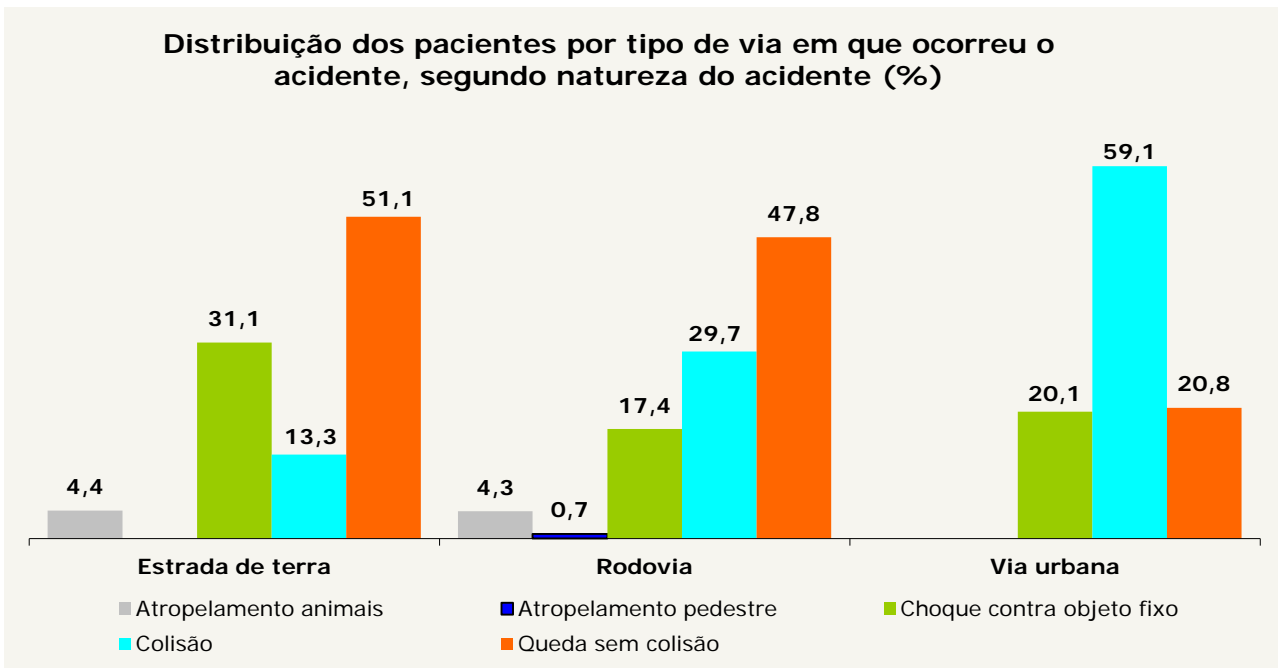
Conforme esperado, observou-se uma relação entre o motivo do deslocamento e o dia da semana do acidente: os acidentes cujo motivo de deslocamento foi lazer concentraram-se entre sábado e domingo (54,8% dos casos).

O tipo de acidente mais freqüente envolvendo motocicletas foi a colisão, seguido pela queda sem colisão. Apenas um paciente adquiriu sua lesão em um atropelamento de pedestre.



As *colisões* foram eventos predominantes em vias urbanas. Nessas *colisões*, a motocicleta ocupada pelos pacientes chocou-se, principalmente, contra *automóveis* (63,0%), *motocicletas* (10,9%) e *caminhões* (10,9% dos casos).

Nas *rodovias* e *estradas de terra*, as *quedas sem colisões* foram responsáveis pela maioria dos acidentes envolvendo motocicletas.

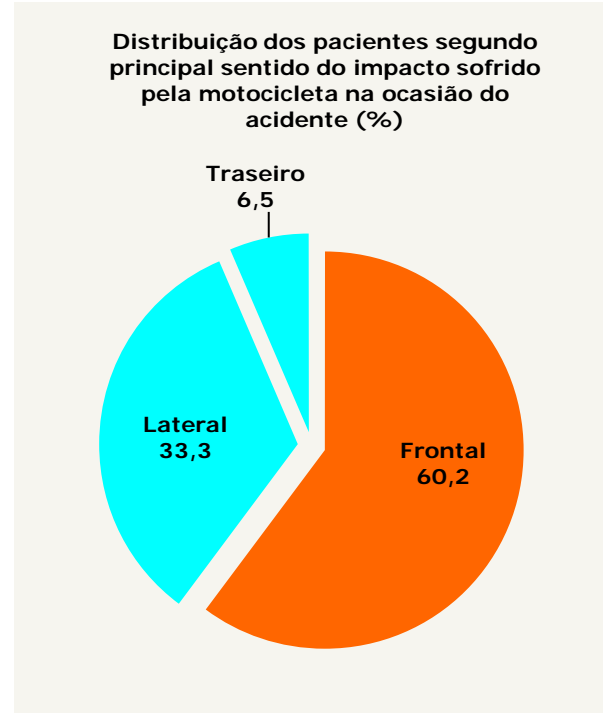


As motocicletas ocupadas pelos pacientes investigados sofreram impactos *frontais* em mais da metade (60,2%) dos casos em que ocorreram *colisões* e *choques contra objeto fixo*. Esse padrão de direção do impacto foi verificado também em acidentes ocorridos em *rodovias* (60,3% dos casos registrados) e em *via urbanas* (56,8%).

Não foi observada diferença significativa no sentido do impacto e do tipo de lesão gerada pelo acidente.

Quase metade dos pacientes (49,8%) era ocupante de motocicletas que vinham sendo conduzidos a *velocidades* abaixo de 60 km/h na ocasião do acidente, segundo a avaliação dos próprios pacientes. 21,0% dos veículos estavam desenvolvendo velocidades que ultrapassavam os 80 km/h na ocasião do acidente.

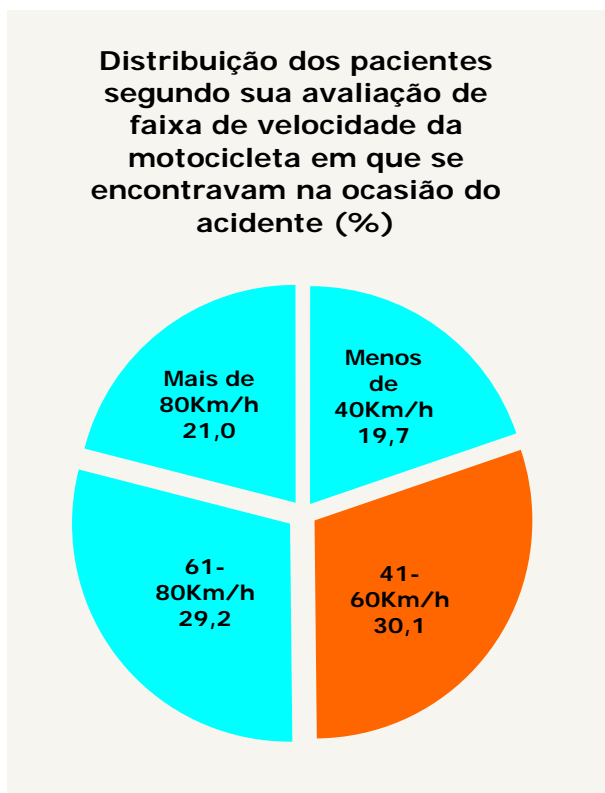
Embora a quase totalidade das *vias urbanas* do país tenha 60 km/h como limite máximo de velocidade regulamentado, apenas 62,3%

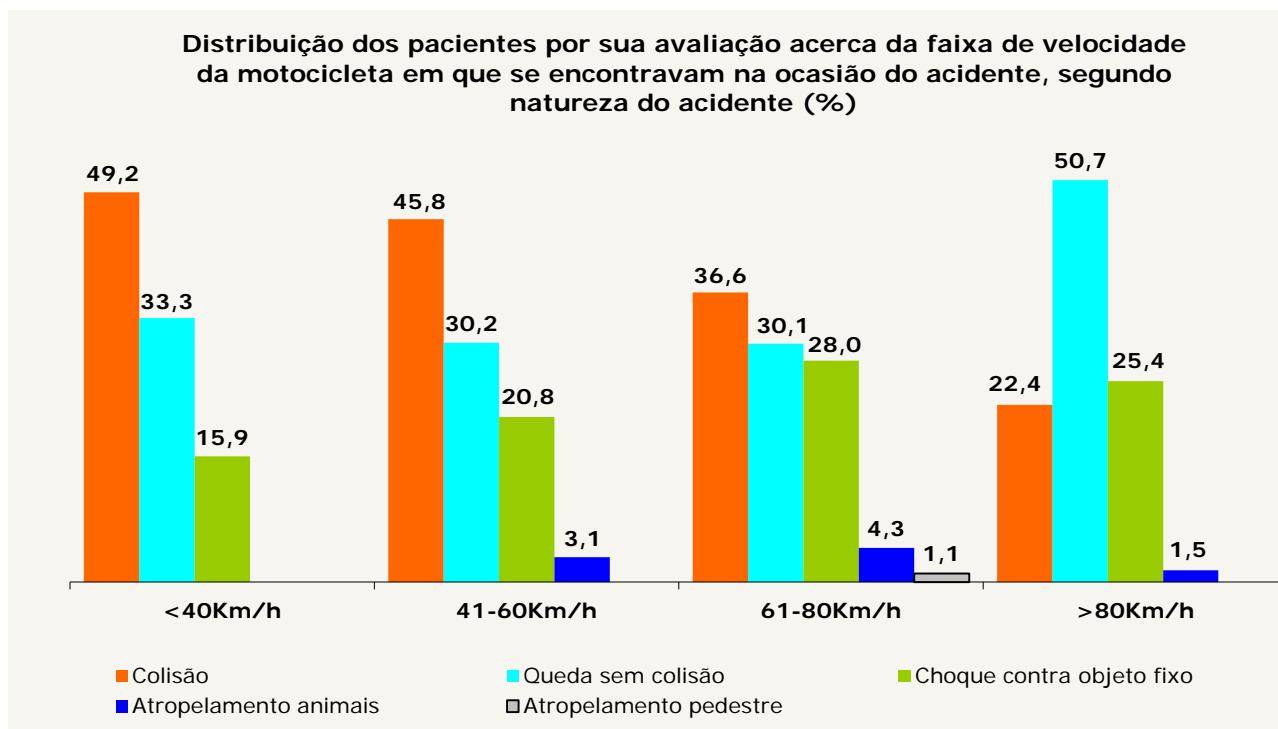


das motocicletas ocupadas pelos pacientes vinha sendo conduzidas, nesse *tipo de via*, até essa velocidade na ocasião do acidente. 24,0% dos veículos estavam sendo conduzidos entre 61 e 80 km/h e 13,7% deles estavam a *mais de 80 km/h* no momento do acidente, de acordo com a avaliação dos pacientes entrevistados.

Comparação semelhante pode ser feita quando se analisa o padrão de *velocidade* dos acidentes ocorridos em *rodovias*. À exceção de algumas poucas rodovias do país, cujo limite de velocidade regulamentado excede os 100 km/h, a grande maioria das *rodovias* ainda tem como limite de velocidade 80 km/h. No entanto, 31,0% dos veículos ocupados pelos pacientes investigados vinham sendo conduzidos a velocidades *acima de 80 km/h* nesse *tipo de via*.

Observa-se que a velocidades menores o tipo de acidente mais freqüente foi *colisão* e as *quedas sem colisão* ocorreram com maior freqüência com motocicletas que estavam a *mais de 80 km/h*.





Analisando-se as *faixas de velocidade* em que se encontravam as motocicletas ocupadas pelos pacientes e a distribuição das *causas de internação* para cada *tipo de acidente*, vale destacar que:

67,7% das *lesões cerebrais* e 59,1% das *lesões medulares* sofridas pelos pacientes envolvidos em *colisões* ocorreram em acidentes em que a motocicleta onde o paciente se encontrava estava a velocidades de *até 60 km/h*;

47,5% das *lesões medulares* sofridas pelos pacientes envolvidos em *choque contra objeto fixo* ocorreu em acidentes em que a motocicleta onde o paciente se encontrava estava a velocidades abaixo de 60 km/h.

Os impactos *frontais*, seja em *colisões* ou *choques contra objeto fixo*, ocorreram majoritariamente (53,6%) a velocidades acima de 60 km/h.

A *natureza do acidente*, a *direção do impacto* sofrido pela motocicleta em que se encontrava o paciente e, principalmente, a *velocidade* em que ocorreu o acidente, constituem importantes variáveis na compreensão do padrão de lesão verificado. Além dessas variáveis, investigou-se também a *posição* que o paciente ocupava na motocicleta, isto é, sua condição de *condutor* ou *passageiro*.

Os pacientes distribuíram-se da seguinte forma, segundo sua posição na motocicleta: 86,2% eram condutores e 13,8% eram passageiros. Entre os pacientes do sexo masculino 92,8% eram condutores e 7,2% eram passageiros. 61,9% dos pacientes do sexo feminino eram passageiros da motocicleta no momento do acidente.

