

# Acidentes de Motos e a Política de Saúde no Município de Fortaleza no Período de Ago/2012 a Jul/2013

**Raufilia de Santiago Vidal**

*Mestre em Planejamento em Políticas Públicas - UECE*

**Maria Helena de Paula Frota**

*Doutora em Sociologia pela Universidade de Salamanca*

*Professora do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas (PPGPP) da UECE*

## Resumo

Os acidentes com motos têm sido bastante expressivos em nossa sociedade e gerado graves consequências aos cofres públicos, em virtude do elevado índice de morbimortalidade e motivo de preocupação na saúde pública. Este fenômeno é atribuído a diversos fatores devido a sua vulnerabilidade, deixando as vítimas mais expostas a diversos agravos, entretanto, a maioria necessita de um atendimento de urgência e emergência fora do âmbito hospitalar, contribuindo para a crescente demanda de serviços prestados pelo SAMU. Diante desta realidade, percebemos que o Estado deve implantar mais políticas públicas e fortalecer as existentes com o propósito de reduzir esses acidentes. Este estudo aborda os acidentes de motos e a política de saúde no Município de Fortaleza, entre o período de agosto/2012 a julho/2013. O objetivo central é investigar como vem sendo prestados os atendimentos às vítimas de acidentes de moto pelo SAMU e que significado esses atendimentos trazem para a sociedade. A metodologia utilizada foi de caráter empírico; análise documental e bibliográfica; O escopo da pesquisa foi de 10.319 atendimentos prestados pelo SAMU durante um ano e foram consideradas as seguintes variáveis referentes aos atendimentos: idade, sexo, tipo de acidente, horário da ocorrência, dia da semana e a regional. Os dados foram analisados em bases estatísticas e os resultados foram discutidos de acordo com as referências utilizadas. Considerando os resultados desta pesquisa, identificamos a magnitude do problema e a importância do APH, realizado pelo SAMU que presta uma assistência qualificada, visando reduzir os agravos à saúde.

**Palavras-chave:** Assistência pré-hospitalar. Acidentes motociclísticos. Política pública. Política de saúde.

## **Abstract**

Accidents involving motorcycles have been quite significant in our society and have generated serious consequences to public coffers, because of the high rate of morbidity and mortality and a concern for public health. This phenomenon is attributed to several factors due to their vulnerability, leaving victims more prone to several conditions; however, most require an urgent and emergency care outside the hospital environment, contributing to the growing demand for services provided by the Mobile Service of Urgent Care (SAMU). Based on this reality, we realize that the government should implement more public policies and strengthen existing in order to reduce these accidents. This study deals with motorcycle accidents and health policy in Fortaleza, between August/2012 and July/2013. The main objective is to investigate how emergency care is being provided to the victims of motorcycle accidents by SAMU and what significance these services bring to society. The methodology was empirical character; with bibliographical and documentary analysis. The scope of the research was provided 10.319 consultations by SAMU to the victims of motorcycle accidents, for one year, and the following variables relating to attendances were considered: age, sex, type of accident, time of occurrence, day of week and region. Data were collected and analyzed on a statistical basis and the results were discussed according to the references used. Considering the results of this research, we identified the magnitude of the problem and the importance of PHC (APH), performed by a qualified SAMU providing assistance to reduce health problems.

**Key words:** Pre-hospital care. Motorcycle accidents. Public policy. Health policy.

# Introdução

A assistência à saúde tem avançado em suas diversas áreas, fato que tem contribuído para melhoria da qualidade de vida da população que, além do acesso aos serviços, tem disponível novas tecnologias e profissionais mais qualificados. Contudo, os acidentes de moto têm sido motivo de preocupação na saúde pública em virtude do elevado índice de morbimortalidade<sup>1</sup> que impactam nas estatísticas do Ministério da saúde e revelam que as causas violentas representam 12,7% do total de mortes ocorridas no país, tendo o acidente de trânsito grande relevância nesse contexto, sobretudo quando envolve motocicletas (BRASIL, 2007). Dentre as causas externas, esse tipo de acidente tem tido maior evidência devido ao elevado número de internações e altos custos hospitalares.

Apesar dos avanços ocorridos, as vítimas estão vulneráveis a diversos agravos, tais como: traumatismos cranianos, invalidez ou até mesmo à morte, fatos que causam impacto para a saúde e a sociedade. Diante desta realidade, o Ministério da Saúde mobiliza-se para incluir a prevenção dos acidentes e ampliar a compreensão da necessidade do enfrentamento desse problema.

Nesse cenário se integra o Atendimento Pré-hospitalar (APH), caracterizado em prestar assistência fora de ambiente hospitalar, de forma direta ou indireta, com o intuito de propor uma resposta adequada, a qual varia de um conselho ao envio de uma viatura de suporte básico ou avançado, conforme a necessidade do usuário, que após a assistência prestada, será articulado um hospital de referência.

Como dado estatístico, a caracterização de qualquer estudo constitui-se elemento primordial para o conhecimento do mesmo, cujas informações subsidiam a tomada de decisão para a garantia de uma assistência integral, visto que o setor saúde não se propõe apenas a assumir a responsabilidade pela assistência e reabilitação das vítimas, como também pela prevenção dos eventos em uma perspectiva de promoção da saúde. Reduzir a violência no trânsito é também um desafio da saúde pública pelo alto índice de vítimas e custo financeiro, pois seu resultado satisfatório depende de diversos fatores que vão desde a educação da população, conscientização dos agravos no trânsito e interesse do governo, dentre outros.

---

**1** Morbimortalidade é expressa como conjunto das ocorrências acidentais e violentas, devido ao trânsito, trabalho, quedas, envenenamentos, afogamentos e outros tipos de acidentes e as causas intencionais (lesões autoprovocadas), que matam ou geram agravos à saúde e que demandam os atendimentos nos serviços de saúde (BRASIL, 2006).

Os acidentes com motos são passíveis de prevenção, desde que sejam detectados e os dados fornecidos sejam confiáveis, em virtude de sua magnitude como problema social e da implementação de políticas públicas, especificamente das ações na área do APH. Esta problemática tem gerado impacto para o Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) e a sociedade que se encontra exposta e vulnerável aos acidentes de motos que aumentam a cada dia.

Diante desse problema, o estudo teve como objetivo central, investigar como vem sendo prestados os atendimentos às vítimas de acidentes com motos pelo SAMU e que significado esses atendimentos trazem para a sociedade.

Esse estudo pretendeu identificar a realidade e as dificuldades existentes, com o intuito de contribuir para a construção do processo de planejamento, avaliação, gerenciamento do serviço e o alcance das metas estabelecidas através das políticas públicas, na tentativa de reduzir os índices de morbimortalidades decorrentes do uso da motocicleta, os riscos e a importância de um comportamento seguro no trânsito.

## **1 Metodologia**

A pesquisa realizada foi de caráter empírico, análise documental e bibliográfica, em uma Instituição Pública Municipal – SAMU, depois de autorizada pelo representante legal do SAMU e Comissão de Ética da Universidade Estadual do Ceará no dia 30/04/2014, parecer: 630.895.

A Coleta de dados foi realizada com base nas informações contidas no banco de dados de documentos eletrônico do SR-SAMU 3.3 e foi desenvolvido um formulário preparado para este fim específico. Para a tabulação dos resultados foi utilizado o sistema Excel e elaborados gráficos e mapas. A interpretação da pesquisa foi construída ao longo dos resultados obtidos no levantamento realizado em campo e bases estatísticas, juntamente com a teoria, que proporcionou o embasamento científico e viabilizou os objetivos propostos.

O escopo da pesquisa foi 10.319 atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes de motos durante um ano, no período de agosto/2012 a julho/2013, em Fortaleza-CE. O estudo compreendeu as seguintes variáveis referentes aos atendimentos: sexo, idade, dia da semana, horário da ocorrência, tipo de acidente e a regional.

## 2 Os acidentes de motos em Fortaleza

Atualmente, os acidentes de trânsito<sup>2</sup> têm sido uma tragédia nacional com maior número de mortes, superando a criminalidade, sendo as motocicletas a armadilha principal que tem chamado atenção para o agravamento da crise urbana, pois costumam ser o primeiro veículo motorizado por muitos brasileiros que ascenderam socialmente e nunca haviam dirigido. O Programa Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (BRASIL, 2004) diz que o Brasil urbano é representado por 82% da população, sendo a estrutura de gestão urbano-metropolitana ineficiente quando relacionada a espaço. A realidade brasileira é o domínio do ônibus como principal meio de transporte coletivo e do automóvel que beneficia a população.

O resultado é que o Brasil está entre os países com mais mortes por acidentes automobilísticos, à frente, inclusive, de nações mais populosas e com frotas maiores. Ainda assim, o governo mal consegue contar as vítimas das estradas brasileiras. O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) calcula que cerca de 25 mil pessoas perdem a vida todos os anos em acidentes no país (CORREIO BRAZILIENSE, 2009).

O acidente de trânsito tem causado impacto negativo à saúde da população, essencialmente jovem e economicamente ativa, aumentando o índice de morbimortalidade. Considerando um cenário de acidente, seja automobilístico ou motociclístico, as vítimas expostas às situações dolorosas ou que sofrem com dor constituem um grupo de indivíduos vulneráveis que necessitam de medidas e cuidados durante o atendimento.

O Nordeste registra a pior situação, onde 27% dos pedidos de indenização por morte no trânsito envolvem motos utilizadas por usuários que não possuíam Carteira Nacional de Habilitação e conduzem a moto como se fosse jéque, sendo grande o número de vítimas com menos de sete anos sobre motocicletas. Costumam-se apontar alguns fatores: grande quantidade de veículos em circulação, precariedade das estradas, infraestrutura deficiente, falta de ciclovias, desorganização no trânsito, falhas na sinalização e comportamento do usuário no volante (COUTINHO, 2013).

No âmbito da sociedade moderna, as consequências decorrentes da frota de veículos nas regiões metropolitanas são visíveis devido ao crescimento desordenado, engarrafamentos, aumento do tempo de percurso, sistema viário, planejamento urbano e requerem

---

**2** O acidente de trânsito é todo evento com dano que envolva um veículo, a via, o homem e/ou animais e para caracterizar-se tem que ter a presença de dois desses fatores. Assim é previsível e acontece devido a condições ou atos inseguros, resultantes das falhas de atos de motoristas, pedestre, máquinas ou meio ambiente (VIOLA, 2000, p. 50).

forças de reorganização das cidades, como também dos transportes urbanos que resulta na ampliação de serviços adequados para atender às necessidades do cidadão em pleno exercício da cidadania.

O trânsito, como consequência de todos esses fatores, se tornou caótico em Fortaleza, ocasionando disputas por espaços e favorecendo condições vulneráveis para os acidentes. Vitimização de jovens ou culpa no trânsito têm aumentado a cada ano a taxa de mortalidade causando prejuízo elevado para o município, devido aos custos envolvidos com medicamentos, cirurgias, internações, afastamento do trabalho e as mudanças de rotina na vida familiar.

Ao longo de muitos anos, os acidentes de motos têm sido motivo de inquietação para toda sociedade cearense. Essa mudança para um transporte mais potente e veloz é feita pelos condutores sem maiores preocupações, sendo atualmente muito comum nas cidades conduzir a motocicleta sem proteção e segurança.

O município de Fortaleza contabiliza uma tragédia urbana com o aumento vertiginoso da frota de motocicletas, que a cada 2,2 dias uma pessoa morre e 17 ficam feridas em acidentes com motos. Segundo a Autarquia Municipal de Trânsito (AMC), a maioria por imprudência, imperícia e desrespeito do condutor às normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A situação obriga a AMC e o Ministério Público Estadual a estudar viabilidade de faixas exclusivas para motos e a restrição em ruas e avenidas mais estreitas. Segundo dados registrados pelo Detran-CE, o número de pessoas habilitadas a conduzi-las não tem aumentado com a mesma velocidade (GONÇALVES, 2012).

Com a finalidade de reduzir os agravos à saúde que acarretam consequências sociais e econômicas, tanto para o indivíduo como para sociedade e com o intuito de oferecer uma assistência integral à população, a Política Nacional de Atenção às Urgências instituída pelo governo federal brasileiro, descrita na portaria GM nº 2.048/2002, implantou o SAMU, que no âmbito do SUS, contribui com a integralidade da assistência oferecida à população e existem evidências de que o nível de resposta ao atendimento de urgências e emergências tem impacto considerável na sobrevivência de pessoas que apresentam complicações no estado de saúde por algum tipo de agravo (BRASIL, 2003).

O Serviço de Atendimento Móvel de Urgência, público de âmbito municipal na cidade de Fortaleza, destina-se ao atendimento durante 24 horas, com a finalidade de chegar ao local da ocorrência, encontrar a vítima viva, prestar socorro e removê-la até o hospital destinado em curto espaço de tempo.

A solicitação da assistência ao referido serviço ocorre através do contato telefônico, atendido por técnico da Central de Regulação que identifica a emergência e transfere a ligação para o médico regulador que conversa com o solicitante, realiza o diagnóstico e inicia o atendimento repassando as orientações ao usuário ou familiar.

Conforme dados do estudo realizado em um hospital referência em emergência no município de Fortaleza-CE, do total de 306 pacientes, em 37,2% verifica-se o maior número de lesões nos membros inferiores e na pelve, em decorrência de colisão frontal ou lateral, enquanto 41,5% é o politrauma, tipo de lesão em que o índice de mortalidade é elevado em virtude do choque consequente de hemorragia não controlada devido à maior exposição da vítima (ANDRADE *et al.*, 2009).

### **3 Inserção da moto como fonte de geração de emprego e renda**

A compreensão dos modos de vida na contemporaneidade vem se alterando em decorrência dos novos modos de gestão do trabalho, devido à crescente oferta e busca por serviços diferenciados pela instantaneidade e praticidade, porém o trabalho vislumbra a oportunidade para jovens do sexo masculino que almejam sua inclusão no mercado de trabalho. Em se tratando das motos que invadiram o cotidiano das pessoas nas periferias, cidades e regiões de nível socioeconômico elevado, atualmente, o crescimento urbano, as transformações permanentes e o consumo das motos tem sido alarmante, por ser um meio de transporte prazeroso, de fácil acesso para circulação e por ser uma ferramenta de produção.

A tendência atual das empresas em geral é contratar empregados utilizando contratos de trabalhos temporários ou através de empresas terceirizadas para diminuir os custos. As empresas que terceirizam serviços ou as que administram os contratos de trabalhos, geralmente, oferecem baixos salários e não garantem estabilidade no emprego, conforme (VERONESE, 2004).

Porém, essa crescente flexibilização de emprego (subcontratação, atividades autônomas, empregos temporários) passaram a ter credibilidade, mas com precariedade nos empregos, remuneração e desregulamentação das condições de trabalho em relação às normas legais e ausência de proteção. É o caso de profissionais que utilizam a motocicleta para realizar alguns serviços em tempo reduzido e caracterizada como motoboys.

Embora se registre um grande número de motoboys circulando pelas cidades enfrentando situações rotineiras ou repentinas no trânsito, como o cansaço e a sobrecarga de trabalho, a profissão é uma oportunidade no mercado de trabalho informal e formal que pode resolver o problema dos desempregados e que faz parte do cotidiano das pessoas, trazendo benefícios para a sociedade.

Nesse ponto, Elias (2004, p. 104) relata que:

as oportunidades que os indivíduos têm de buscar sozinhos a realização dos anseios pessoais, com base nas suas próprias decisões, envolvem um tipo de risco, exigem persistência e visão, mas requer o indivíduo deixar de lado as chances de felicidade que se apresenta em face das metas a longo prazo, onde é possível correr os riscos e, muitas vezes, deixa-se de fazer algo prazeroso para fazer uma exigência urgente no momento, como trabalhar, sendo o adulto apto a desempenhar todas as atividades exigidas pela satisfação das necessidades, dispondo de todas as capacidades para a construção da sua sobrevivência.

O serviço de mototáxi também tem sido incorporado nas grandes e pequenas cidades como uma alternativa de subsistência aos jovens de classe média que, sem alternativa de emprego, procuram nesta atividade uma fonte de renda para sobreviver, marcada por condições precárias de trabalho, como o risco à segurança, exposição ao sol, chuva e violência urbana. É, portanto, um profissional autônomo que tem aumentado no mercado de trabalho, sendo também alta a procura pelo usuário devido à oferta de preço acessível à população de baixa renda.

Os agravos que podem estar relacionados às condições de trabalho somam vários tipos de doenças que são caracterizadas como ocupacionais e exigem o desenvolvimento de ações de vigilância dos riscos presentes nos ambientes. Buscando a redução e eliminação do adoecimento e morte resultante das diversas formas de trabalho, faz-se necessário a formulação e implementação de políticas públicas na área, com o objetivo de acompanhar as condições do ambiente, visando à promoção e proteção à saúde, bem como o aprimoramento da assistência à saúde do trabalhador.

## **4 A saúde do trabalhador e as implicações para o trabalho do motociclista**

A saúde está relacionada com o modo de vida e os processos que a reproduzem e a transformam, envolvendo características biológicas, hábitos, local de trabalho, valores e nível educacional vinculado à vida cotidiana da população e indivíduos. Sendo assim,



a educação em saúde consiste em atividade planejada que objetiva criar condições para produzir mudanças de comportamentos desejados em uma sociedade que visa qualidade de vida (BUSS, 2002).

Em 2004, a Política Nacional e Segurança e Saúde do Trabalhador definiu diretrizes e responsabilidades institucionais de financiamento e gestão que deverão orientar os planos de trabalho e ações intra e intersetoriais da Política Nacional de Segurança e Saúde do Trabalhador (BRASIL, 2001). Porém, são eventos que possibilitam os gestores a refletirem sobre as políticas públicas que são merecedoras de ações e medidas para a saúde da população.

Como questão norteadora, compreender acidentes de moto via registro do SAMU, torna-se necessário discutir o processo de políticas públicas. Os estudos sobre políticas públicas demonstram interesse nos mecanismos de funcionamento do Estado, paralelamente como se dá sua operação e o impacto nas ordens sociais e econômicas.

As políticas públicas no campo da saúde e segurança do trabalho visam garantir que o trabalho seja realizado em boas condições para melhoria da qualidade de vida sem danos à saúde e também com o intuito de fornecer respostas eficazes aos problemas, assegurando a credibilidade dos trabalhadores. A atenção integral à saúde dos trabalhadores implica qualificar as práticas de saúde na realidade cotidiana de acidentes, doenças e mortes no trabalho e incentivar o Estado brasileiro a traçar uma política de saúde para os trabalhadores dirigida para as esferas governamentais.

A **Política de Saúde** é uma resposta social diante dos problemas de saúde em relação aos serviços que afetam a coletividade e está voltada para melhorar as condições sanitárias da população, visando ao bem-estar do cidadão, onde cada sociedade busca criar políticas de proteção de acordo com seu Estado.

O número de mortes de motociclistas em decorrência dos acidentes de trânsito tem aumentado consideravelmente. As sequelas físicas causadas pelos acidentes podem determinar alterações na qualidade de vida, gerando dispêndios diretos e indiretos, de ordem econômica e social para as vítimas e a sociedade. Dependendo da localidade, do tipo de acidente e da qualidade da vítima, o número de sobreviventes que demanda cuidados médicos, hospitalização e cuidados de terapia intensiva, os custos podem ser maiores (BARROS, 2008 *apud* PALU, 2013).

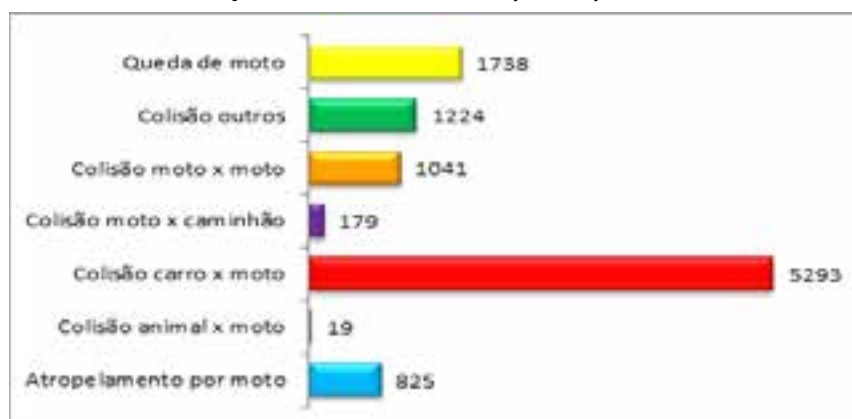
De acordo com os dados do DPVAT, casos de invalidez permanente entre trabalhadores vítimas do trânsito aumentaram entre os anos de 2005 a 2012, passando de 31 mil para 152 mil por ano, sendo que a maior parte deles utilizava motocicleta e estava com idade economicamente ativa entre 18 e 44 anos (FOLHA DE SÃO PAULO, 2012).

## 5 Resultados

Os resultados da demanda dos atendimentos prestados pelo SAMU-192 às vítimas de acidentes com motos durante um ano, períodos correspondentes a agosto de 2012 a julho de 2013, tiveram em seu escopo um total de 10.319 ocorrências. Esta pesquisa trouxe grande relevância para aproximação e reconhecimento de uma realidade de graves consequências, especialmente para saúde pública. No entanto, são informações importantes no desenho das políticas públicas de todas as esferas de governo.

## 6 Evidência da Pesquisa

**Gráfico 1 - Distribuição do número de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos na cidade de Fortaleza, de acordo com o tipo, entre agosto de 2012 a julho de 2013. Fortaleza, Ceará, 2014**



Fonte: SR-SAMU.

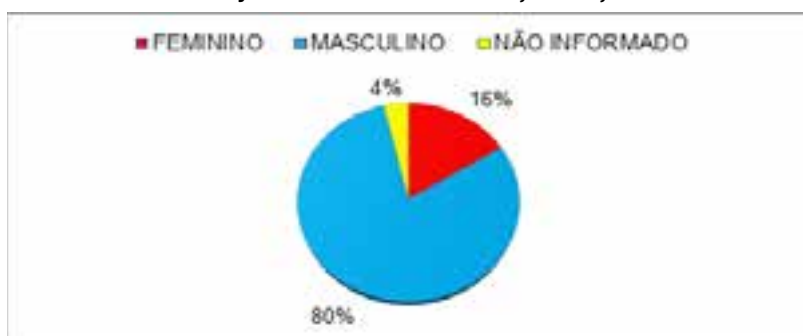
O Gráfico 1 está relacionado ao quantitativo de atendimentos prestados pelo SAMU-192 e a colisão que mais se destacou foi a modalidade colisão carro x moto, com 51,2%. Os possíveis motivos do acidente podem estar associados aos comportamentos de riscos: falta de atenção, excesso de velocidade, avanço do semáforo vermelho e manobras arriscadas. É o que relata Veronese (2004, p. 60):

a experiência do motociclista tem a ver com sua habilidade para dirigir e capacidade de enfrentar situações rotineiras ou repentinas no trân-

sito, e também a falta de experiência está associada a andar em alta velocidade e desrespeitar a sinalização para cumprir com suas responsabilidades.

Em seguida, a queda de moto contabilizou um percentual de 16,8% e a colisão moto x moto com 10%, isto pode ser justificado por falta de habilidade do veículo, motorista, problemas técnicos do veículo e fatores ambientais: falta de manutenção das vias, presença de buracos, precariedade ou falta de sinalização, dificultando a visualização; além do consumo de bebida alcoólica e a presença de chuvas. No tocante à colisão com outros, foram tipos de acidentes envolvidos com motos, porém não especificados, mas que tiveram um número significativo, apresentando um percentual de 11,8%.

**Gráfico 2 – Distribuição da porcentagem de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos na cidade de Fortaleza, de acordo com o sexo, entre agosto de 2012 a julho de 2013. Fortaleza, Ceará, 2014**

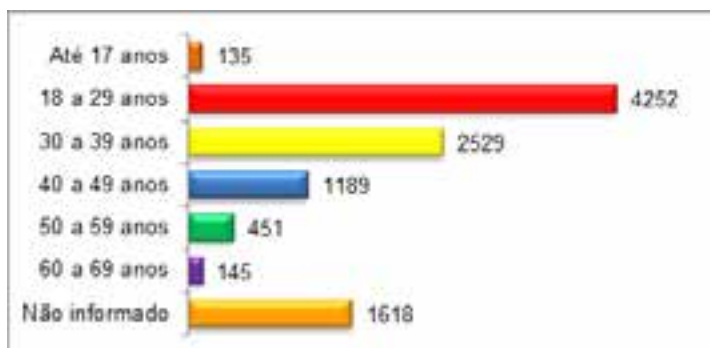


Fonte: SR-SAMU.

O Gráfico 2 demonstra a distribuição do gênero das vítimas de acidentes com motos atendidas pelo SAMU – 192. A estatística revelou a predominância do sexo masculino com 80% em relação ao sexo feminino, que apresenta 16%. Malvestio e Sousa (2008) relatam que o fato evidenciado é compatível com resultados de outros estudos, porém esse perfil é consequência da maior exposição masculina no trânsito e por determinados comportamentos sociais e culturais (impulsividade, consumo de álcool, drogas ilícitas) que fazem assumir maiores riscos na condução do veículo e também a deficiente fiscalização.

O sexo feminino apresenta 16%, fato significativo em virtude das mulheres conduzirem a motocicleta como veículo de trabalho, quando hoje muitas delas ocupam profissões que dependem do meio de transporte, antes restrito aos homens como entregadores.

**Gráfico 3 – Distribuição do número de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos na cidade de Fortaleza, de acordo com a faixa etária, entre agosto de 2012 a julho de 2013. Fortaleza, Ceará, 2014**

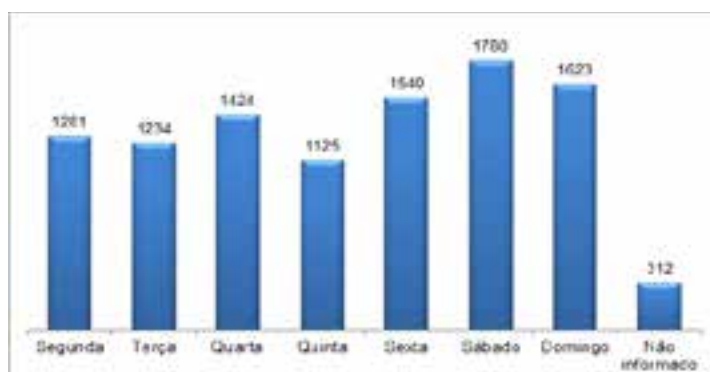


Fonte: SR-SAMU.

Conforme os dados registrados no Gráfico 3, foi observada maior quantidade de acidentes na faixa etária entre 18 a 29 anos com 41,2% e 30 a 39 anos com 24,5%. Respectivamente, essas duas categorias são representadas por jovens em fase produtiva, economicamente ativa e destaque nas estatísticas de morbimortalidades por acidentes de trânsito, constituindo a população de alto risco e principais vítimas de causas externas. De acordo com Montal (2001), a habilidade do jovem condutor de veículos automotores representa verdadeiro rito de passagem no mundo moderno, os desafios somados à inexperiência na condução de veículos, o desconhecimento das normas de trânsito, a facilidade do consumo do álcool, a sensação de invulnerabilidade causando a impressão de imortalidade, fruto da falta de consciência de risco.

A partir da faixa etária entre 40 a 59 anos, o percentual apresentado foi de 15,8% conhecida como fase adulta, percebe-se nesta fase uma regressão paulatina das estatísticas, justificada pela mudança na forma de se ver a si próprio, os outros e o mundo e também a importância das tarefas específicas (casamentos, filhos, e outros). Em seguida, vem a idade não informada com 15,6%, vítimas envolvidas com acidentes de motos, porém, não informada às idades.

**Gráfico 4 – Distribuição do número de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos na cidade de Fortaleza, de acordo com o dia da semana, entre agosto de 2012 a julho de 2013. Fortaleza, Ceará, 2014**



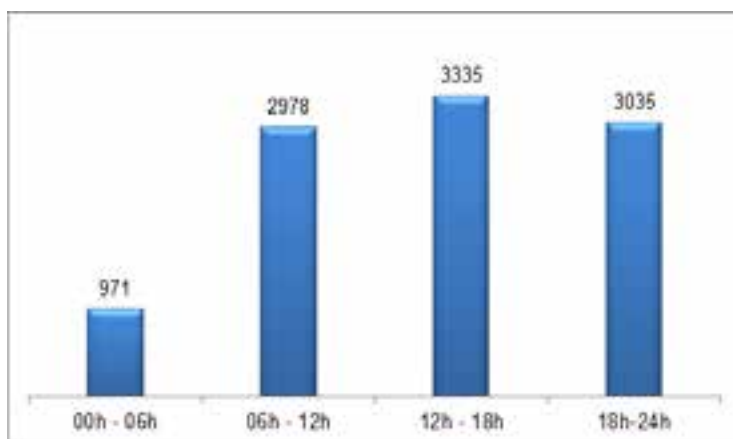
Fonte: SR-SAMU.

O Gráfico 4 mostra a distribuição dos atendimentos prestados pelo SAMU-192 às vítimas de acidentes com motos relacionados aos dias da semana, tendo maior relevância nos finais de semana (sexta à domingo) com 14,9%, 17,2% e 15,7%, respectivamente. Esses dados são justificados pelo maior número de eventos festivos, consumo do álcool, drogas ilícitas e distúrbios de comportamentos associados à direção, como também a sua inserção como atividade profissional (motoboy e mototaxista), categorias que cresceram no mercado de trabalho como alternativa de desemprego, insuficiência e falta do transporte coletivo.

Conforme relatos de Silva (2009), a atividade do motoboy torna-se instrumento de mediação entre a voracidade de produção e consumo, onde eles são impulsionados a trabalhar com agilidade e longas jornadas de trabalho colocando sua vida em risco, pois a urgência leva a submeter aos riscos de acidentes, principalmente nos finais de semana, onde são realizadas maiores entregas de *fast-food*.

Observamos que durante os dias da semana referentes (segunda à quinta) impacta com resultados negativos, quando comparados aos finais de semana, apresentando uma média de 12%. Para Otsuka *et al.* (2007), os acidentes ocorrem na hora do tráfego mais intenso nas grandes cidades e de forma homogênea em relação aos dias da semana.

**Gráfico 5 - Distribuição do número de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos na cidade de Fortaleza, de acordo com os horários, entre agosto de 2012 a julho de 2013. Fortaleza, Ceará, 2014**



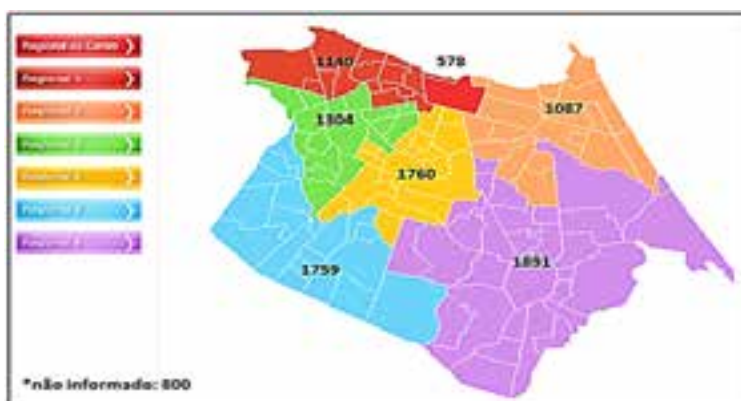
Fonte: SR-SAMU.

O Gráfico 5 retrata a quantidade de atendimentos prestados segundo os horários do dia. A estatística revelou que o horário predominante foi entre 12-18h, apresentando um percentual de 32% em relação aos demais. O período da tarde pode ser justificado, pois à medida que o dia e as horas vão passando aumenta o cansaço. Em seguida, vem o horário noturno 18-24h, apresentando um percentual de 29,4%, pode-se atribuir à causa deste fato ao maior fluxo de motos e carros circulando em vias públicas em dias úteis, no retorno de

atividades, pelo cansaço físico, mental e, também, em razão dos fatores ligados ao meio ambiente (menor visibilidade, iluminação precária).

Durante o período diurno 6-12h foram evidenciados 28% dos atendimentos que podem ser expressos pelo comportamento de risco (excesso de velocidade, avanço de sinal e falta de atenção), a falta de fiscalização e aplicação das penalidades. Enquanto na madrugada de 00-06h apenas 9,4% pode estar associados ao uso do álcool, o sono ao volante em virtude do menor fluxo no trânsito, propiciando um aumento da velocidade e tornando-se mais vulnerável aos riscos de acidentes ou até mesmo à morte.

**Figura 1 – Distribuição do número de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos na cidade de Fortaleza, de acordo com a SER, entre agosto de 2012 a julho de 2013. Fortaleza, Ceará, 2014**



Fonte: SR-SAMU.

Analisando a Figura 1, que demonstra o mapa das regionais da cidade de Fortaleza-CE, atualmente composta por 116 bairros distribuídos desde 1997 em Secretarias Executivas Regionais – SER, enumeradas em sete: SER I, SER II, SER III, SER IV, SER V, SER VI e a Secretaria Regional do Centro. Conforme as estatísticas apresentadas, a área que liderou maior destaque em atendimentos realizado pelo SAMU foi a regional VI com 18,3%, que atende 29 bairros e uma população jovem de aproximadamente 600 mil habitantes na maior área territorial, com 42%, e maior índice de analfabetismo (PREFEITURA DE FORTALEZA, 2014).

Essa relevância pode estar relacionada com algumas reflexões: o não uso de equipamentos de proteção, excesso de velocidade devido ao menor fluxo nas vias das periferias em virtude da falta de fiscalização do Detran, não aplicação das penas, uso do álcool e drogas, não ter prestado exame para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação e o aspecto educacional, que o impossibilita. Desta forma, tenta burlar a fiscalização, aumentando os riscos de acidentes.

Já as regionais V e IV apresentaram o mesmo percentual com 17% dos atendimentos, sendo a V, a segunda maior área territorial com 570 mil habitantes, representada pelo

segundo maior índice de analfabetismo e uma das regionais mais jovens de Fortaleza, tendo 20 anos de idade, 44% da população e a menor renda *per capita*. São áreas de maior abrangência, representadas com 18 e 19 bairros, respectivamente.

A regional II reporta 10,7% (TV VERDES MARES, 2012), percebendo-se um decréscimo em relação às demais áreas, dado importante que pode estar relacionado ao maior engarrafamento de carros que requer maior prudência de motoqueiros, menor fluxo de motociclistas já que eles circulam mais nos bairros próximo a sua moradia, e também, a renda *per capita* da população, apresenta uma média de R\$ 2.000,01 a R\$ 3.659,54, onde se concentram os bairros mais ricos de Fortaleza e devido à existência de poucas vias de alta velocidade.

Segundo o Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Estado do Ceará (2012) o número de analfabetos da população da SER-II representa 10,16%, índice baixo quando comparado à outras regionais. Conforme estudo realizado, os 10 melhores bairros no topo do *ranking* encontram-se na SER-II, apenas um pertence a regional IV.

## 7 Considerações finais

O fenômeno dos acidentes de trânsito envolvendo motos tem sido incorporado no cotidiano das pessoas e afetado a sociedade assustadoramente. O documento das Nações Unidas relata que, no mundo, metade das vítimas de acidentes de trânsito são as referidas categorias vulneráveis (pedestres, ciclistas e motociclistas), sendo essa proporção maior nos países em desenvolvimento pela maior densidade das categorias, aponta Waiselfisz (2013).

A motocicleta vem adquirindo importância no contexto veicular do nosso país, principalmente como meio de transporte. Entre 1998 a 2011, a frota cresceu 610%, ou seja, sete vezes no período, enquanto de automóveis cresceu 134%, segundo dados da (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores e Cobertura Nacional da Imprensa). Mantendo esse ritmo acelerado, a previsão em 2024 é de que as motocicletas ultrapassarão os automóveis (WAISELFISZ, 2013).

Com os avanços tecnológicos, foram possíveis mudanças socioeconômicas e culturais para melhoria de vida da sociedade. No caso dos automóveis mais potentes e velozes, a motocicleta tem gerado consequências desastrosas para a sociedade, principalmente para os mais jovens, que têm sido alvo de grande preocupação no Brasil e considerado grave problema de saúde pública pelos impactos sociais, econômicos e pessoais.

O APH, considerado um serviço de responsabilidade da área da saúde sob a coordenação de profissional médico, seguindo o modelo de atenção à saúde, caracterizado pela implantação de protocolos assistenciais, visa ao trabalho integrado que garante a qualidade e agilidade na assistência às vítimas de acidentes de trânsito (PEREIRA, 2005). Somados a este contexto, o SAMU que tem o objetivo de prestar uma assistência precoce à população, nos casos de urgência e emergência, visa a reduzir os óbitos e agravos à saúde.

O propósito deste artigo foi conhecer os atendimentos às vítimas de acidentes de motos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência e o significado que esses atendimentos trazem para a sociedade. No decorrer da pesquisa, deparamo-nos com a situação da realidade vivida em Fortaleza, deveras preocupante, merecedora de ações e medidas que busquem a redução das taxas desses eventos.

Após a análise dos dados coletados, identificamos um elevado número de atendimentos prestados pelo SAMU às vítimas de acidentes com motos, onde a predominância foi relacionada ao gênero masculino, adultos jovens, finais de semana, período da tarde e a regional VI por apresentar maior abrangência de bairros. Ao confrontarmos com esses dados, percebemos que a ampliação da frota do SAMU não atenderá à demanda. Precisamos adotar e implantar medidas socioeducativas que promovam melhor conscientização e comportamento dos indivíduos no trânsito, pois atuar somente nas causas é mais fácil do que nos efeitos dos acidentes, que são as sequelas ou até mesmo a morte.

Considerando as informações colhidas em nossa pesquisa, identificamos a evidência dos acidentes com motos e percebemos a importância do APH. Apesar da eficiência da realização dos serviços ofertados pelo SAMU, um atendimento qualificado requer conhecimento científico, experiência profissional, formação técnica e acadêmica, treinamentos e condições materiais. Perante essa circunstância, estima-se um aprimoramento das políticas públicas voltadas para as ações do APH que traça estratégias a partir da problemática e sua proximidade com a comunidade.

Ao refletirmos sobre a realidade dos acidentes e suas consequências, encerramos nossa pesquisa, a fim de que possa ser utilizada pelas autoridades públicas de Fortaleza, objetivando a redução de perdas humanas e materiais. Para isso, é de extrema necessidade a implantação de políticas públicas, principalmente pelos gastos que têm provocado aos cofres públicos e grande repercussão nacional.

Precisamos sensibilizar profissionais de todas as áreas e gestores públicos para mostrar com evidência a extensão das sequelas provocadas pelos acidentes, incentivar estudos sobre o assunto, realizar programas de promoção da saúde, melhoria da segurança viária e maior integração entre os fabricantes e as empresas que utilizam serviços de motociclistas, a fim de ampliar a discussão e definir estratégias de intervenção. Entrementes, desejamos que esse estudo possa refletir mudanças culturais no sentido de transformar cidadãos mais conscientes em relação aos seus direitos e deveres.



## Referências bibliográficas

ANDRADE, L. M. de; LIMA, M. A de; SILVA, C. H. C. da; CAETANO, J. A. Acidentes de motocicleta: características das vítimas e dos acidentes em hospital de Fortaleza-CE, Brasil. **Rev. RENE**, Fortaleza, v. 10, n. 4, p. 52-59, out./dez. 2009.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil**. Brasília, 2007. 80 p. (Série G. Estatística e Informação em Saúde). Disponível em: <[http://www.prosaude.org/publicacoes/diversos/livro\\_mortalidade\\_transito.pdf](http://www.prosaude.org/publicacoes/diversos/livro_mortalidade_transito.pdf)>. Acesso em: 12 mar. 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. **Entendendo o SUS**. Brasília, 21 jun. 2006. Disponível em: <<http://portalsaude.saude.gov.br/images/pdf/2013/agosto/28/cartilha-entendendo-o-sus-2007.pdf>>. Acesso em: 23 maio 2012.

\_\_\_\_\_. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Brasília, nov. 2004. 72 p. (Cadernos MCidades Mobilidade Urbana, 6). Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2014.

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. **Portaria GM N° 1864 em 29 de setembro de 2003**. Dispõe sobre o pré-hospitalar móvel da Política Nacional de Atenção às Urgências. Brasília, 2003. Disponível em: <[http://dtr2001.saude.gov.br/sas/PORTARIAS/Port\\_2003/GM/GM-1864.htm](http://dtr2001.saude.gov.br/sas/PORTARIAS/Port_2003/GM/GM-1864.htm)>. Acesso em: 02 maio 2012.

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. Divisão de Saúde do Trabalhador. **2ª Conferência Nacional de Saúde do Trabalhador**. Brasília, 2001.

BUSS, P. M. Promoção da Saúde da Família: promoção da saúde. **Programa de Saúde da Família**, São Paulo, p. 50-63, dez. 2002. Disponível em: <[http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/.../is\\_digital/is\\_0103/IS23\(1\)021.pdf](http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/.../is_digital/is_0103/IS23(1)021.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2013.

CORREIO BRAZILIENSE. **Violência crescente, política ineficiente**. Publicado em: 05 dez. 2009. Disponível em: <<http://www.frentetransitoseguro.com.br/noticias/1235-violencia-crescente-politica-ineficiente>>. Acesso em: 13 fev. 2013.

COUTINHO, L. Assassinos ao volante. As mortes no trânsito no Brasil já superam os crimes de homicídios. **Veja**, São Paulo, ano 46, n. 32, edição 2333, p. 100, 102, 7 de ago. 2013.

ELIAS, N. **A sociedade dos indivíduos**. Tradução de Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar, 1994. 201 p.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Aumento de registros de invalidez por acidentes com motos preocupa Previdência Social**. São Paulo, 17 jan. 2012. Disponível em: <<http://blogrlmotostore.wordpress.com/2012/01/23/aumento-de-registros-de-invalidez-por-acidentes-com-motos-preocupa-previdencia-social/>>. Acesso em: 20 jun. 2013.

GONÇALVES, L. AMC estuda viabilidade de motofaixas e de restrição de vias. **Diário do Nordeste**, Fortaleza, 30 abr. 2012. Cidade. Disponível em: <<http://diariodonordeste.verdesmares.com.br/cadernos/cidade/amc-estuda-viabilidade-de-motofaixas-e-de-restricao-de-vias-1.431455>>. Acesso em: 12 maio 2013.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO ESTADO DO CEARÁ. **Perfil municipal de Fortaleza**. Disponível em: <[http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/ipece-informe/Ipece\\_Informe\\_47\\_03\\_dezembro\\_2012.pdf](http://www.ipece.ce.gov.br/publicacoes/ipece-informe/Ipece_Informe_47_03_dezembro_2012.pdf)>. Acesso em: 2 jun. 2014.

MALVESTIO, M. A. A.; SOUSA, R. M. C. sobrevivência após acidentes de trânsito: impacto das variáveis clínicas e pré-hospitalares. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 42, n. 4, p. 639-647, 2008.

MONTAL, J. H. C. O médico, o jovem e o trânsito: acidentes de trânsito no Brasil. **Rev. Abramet**, São Paulo, v. 39, p. 48-49, 2001.

OTSUKA, L. F. J. *et al.* Condições de trabalho de motociclistas acidentados atendidos num hospital universitário da cidade de São Paulo: o importante sub-registro dos acidentes quando associados às condições de trabalho. In: JORNADA..., 22., 2007, [S.l.]. **Temas livres...** [S.l.]: Apamt, 2007. Disponível em: <[http://www.apamt.org.br/anais\\_2007/xxii\\_jornada-anais/temas\\_livres/tema13.pdf](http://www.apamt.org.br/anais_2007/xxii_jornada-anais/temas_livres/tema13.pdf)>. Acesso em: 9 maio 2014.

PALU, L. A. **O Custo social dos acidentes com motocicletas e sua correlação com os índices de trauma.** 2013. 89 f. Dissertação (Mestrado em Clínica Cirúrgica) – Programa de Pós-Graduação em Clínica Cirúrgica, Setor de Ciências da Saúde, Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2013.

PEREIRA, V. A. da P. **Atendimento pré-hospitalar à vítima de acidente de trânsito: a organização do trabalho, seus atores e a enfermagem.** 2005. 171 f. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

PREFEITURA DE FORTALEZA. Secretaria Municipal de Saúde. **Samu 192: como ter acesso.** Disponível em: <[http://www.sms.fortaleza.ce.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16&Itemid=202](http://www.sms.fortaleza.ce.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=202)>. Acesso em: 13 jun. 2014.

SILVA, R. B. **Motoboys, circulação e trabalho precário na cidade de São Paulo.** São Paulo: GEOUSP- Espaço e Tempo Especial, 2009. p. 41-58. Disponível em: <[http://www.geografia.ufflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp\\_Especial/41-58-SILVA\\_R\\_B.pdf](http://www.geografia.ufflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp_Especial/41-58-SILVA_R_B.pdf)>. Acesso em: 28 jun. 2013.

TV VERDES MARES. Diferença de renda entre bairros ricos e pobres de Fortaleza é de 15 vezes. **G1 CE**, 31 out. 2012. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ceara/noticia/2012/10/diferenca-de-renda-entre-bairros-ricos-e-pobres-de-fortaleza-e-de-15-vezes.html>>. Acesso em: 2 jun. 2014.

VERONESE, A. M. **Moto-boys de Porto Alegre: convivendo com os riscos de acidentes de trânsito.** 2004. Dissertação (Mestrado) – Escola de Enfermagem, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

VIOLA, A. R. O impacto do novo código brasileiro na mortalidade por acidentes de trânsito.  
**Revista ABRAMET**, n. 33/34, p. 50-51, abr. 2000.