



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO  
ESCOLA PAULISTA DE MEDICINA**



## **CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM SAÚDE DA FAMÍLIA**

**A importância da direção defensiva e equipamentos de segurança como forma de  
prevenção de danos à integridade física**

**Rodrigo de Oliveira Salustiano**

**Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
à Universidade Federal de São Paulo para ob-  
tenção do Título de Especialista em Saúde da  
Família.**

**Orientador(a): Stella Maris Badino Abani  
Krahembuhl**

**São Paulo**

**2016**

# SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	03
2 OBJETIVOS .....	04
2.1 Geral .....	04
2.2 Específico(s) .....	04
3 REFERENCIAL TEÓRICO .....	05
4 MÉTODO .....	07
4.1 Local .....	07
4.2 Participantes .....	07
4.3 Ações .....	07
4.4 Avaliação e Monitoramento .....	08
5 RESULTADOS ESPERADOS .....	09
6. CRONOGRAMA .....	10
7 REFERÊNCIAS .....	11
ANEXOS .....	13

## 1. INTRODUÇÃO

A área de abrangência da Estratégia de Saúde da Família Colibri (ESF Colibri), no município de Eldorado – SP, possui uma grande quantidade de motoqueiros que circulam em alta velocidade e/ou sem o uso do capacete. O número de menores de idade sem habilitação pilotando este tipo de veículo também é expressivo. A ESF Colibri localiza-se na zona rural do município de Eldorado e por falta de fiscalização e de conscientização dos pilotos, o descaso com a própria integridade física ou de terceiros perante um eventual acidente de trânsito se faz presente a todo momento. A motocicleta é utilizada para transporte de compras de supermercado, como meio de transporte até o local de trabalho e como meio de transporte da família até o centro da cidade. Dessa forma, é comum se deparar com motos com excesso de passageiros ou de cargas. Os acidentes na localidade são constantes, ocorrendo alguns casos de morte por traumatismo cranioencefálico. A área do Colibri é predominantemente composta por uma população pobre. Sendo as motos um veículo de baixo custo e de fácil aquisição, este tipo de veículo veio a satisfazer as necessidades da população local que utilizam este meio como forma de suprir ou facilitar as necessidades locais de transporte. O projeto de intervenção visa expor aos pacientes os riscos de estar infringindo às leis de trânsito quando pilota-se uma motocicleta, bem como conscientizar a população da necessidade da utilização dos equipamentos de segurança.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1 Geral**

Visto o não cumprimento das Leis de trânsito e a quantidade de pessoas que transitam com veículo automotor de forma ilegal na micro-área do Colibri, o trabalho visa conscientizar a população a respeito da direção defensiva e dos perigos relacionados ao não cumprimento das Leis de trânsito.

### **2.2 Específico(s)**

- . Esclarecer à população os riscos inerentes à condução perigosa
- . Conscientizar a população a respeito da importância da direção defensiva
- . Prevenir danos à integridade física dos pacientes

### 3. REFENCIAL TEÓRICO

O número de motos circulantes no meio urbano é expressivamente crescente nos últimos anos. Existem vários motivos para o incremento do número destes veículos nas ruas, dentre eles, a agilidade, baixo custo e a fuga do transporte coletivo urbano.

Em 2010 ocorreram cerca de 43 mil óbitos em decorrência de acidentes com motocicletas em vias públicas, isso representa 22% do total de mortes por acidente de trânsito no país<sup>1</sup>. Dados publicados pelo ministério da saúde alertam que os gastos com internamento devido acidentes graves com vítimas de motocicletas subiram de R\$ 45 milhões para R\$ 96 milhões no período compreendido entre 2008 e 2011<sup>2</sup>. Entre os anos de 1998 e 2008 o índice de morte por acidente envolvendo motocicletas elevou – se em 700%<sup>3</sup>.

Em pesquisas realizadas em todo o mundo, o problema com o condutor corresponde a 64% das causas de acidentes com veículos automotores, seguidos por problemas mecânicos e problemas da via<sup>4</sup>. O número de lesões quando comparado motocicleta com automóveis é cerca de 3 vezes maior<sup>5</sup>, com lesões mais graves e predominantemente em membros inferior, superior e cerebrais<sup>6</sup>, sendo as lesões cranioencefálicas a principal causa de morte<sup>7</sup>.

O ministério da saúde possui uma portaria intitulada Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violência em que preconiza – se o monitoramento de agravos no trânsito e promoção de mudanças comportamentais<sup>8</sup>; com o aumento expressivo do número de acidentes com motocicletas, isso representa um conflito direto com as políticas de governo de promoção de saúde no trânsito. Existem outros projetos em vigência no país que buscam educar e prevenir acidentes de trânsito, dentre eles o “Vida no Trânsito” e “Pacto Nacional pela Redução de Acidentes”<sup>9,10</sup>.

A população masculina jovem é o principal grupo envolvido em acidentes automobilísticos<sup>11</sup>. A falta de experiência associada a influências de leis de trânsito e a necessidade de atingir uma imagem de “grandeza” perante o público feminino predispõe a prevalência de acidentes nesse grupo.

O uso do capacete por parte do piloto da moto e passageiro é obrigatório e está previsto inflação grave diante do descumprimento da lei do código de trânsito de 1998<sup>12</sup>; além do capacete, a calça e jaqueta de materiais resistentes a impactos devem ser utilizados como forma de equipamento de proteção individual (EPI).

Estudos brasileiros demonstraram que a prevalência de acidentes com motociclistas que não utilizam o capacete é alta<sup>13,14</sup>. Uma revisão sobre o uso de capacete e a prevenção de injúrias em motociclistas conclui que o uso correto de equipamento reduz em 69% os danos à cabeça e em torno de 42% o risco

de morte. A principal conclusão foi encorajar o uso de capacete no mundo, para assim aumentar a segurança do piloto<sup>15</sup>.

Existem muitas medidas a serem tomadas para precaução dos acidentes com motocicletas, dentre elas, a direção defensiva, uso dos equipamentos de proteção individual e conservação do veículo.

Segundo Chavaglia et al<sup>16</sup> três medidas são fundamentais para redução do número de acidentes: educação em trânsito, leis de trânsito e melhorias da tecnologia, sendo que os equipamentos de proteção individual deveriam ser prioridade em todas as áreas acima citadas.

Estudo realizado em Joinville com 78 motociclistas apontou que 74% dos acidentes foram caracterizados como acidentes de trajeto, sendo que 39% da população passou a tornar se dependente do auxílio do Instituto Nacional do Seguro e Desemprego (INSS)<sup>17</sup>.

A não utilização do capacete atinge índices alarmantes entre os acidentados, havendo estudos transversais que apontaram para uma prevalência de até 57,9% dos condutores que não utilizaram o capacete no momento do acidente<sup>14</sup>; de forma a refletir um pouco mais sobre o assunto podemos inferir que os condutores não adeptos dos EPI's também possam ser os que praticam a direção perigosa e infringem as leis de trânsitos.

## **4. METODOLOGIA**

### **4.1 Local**

Unidade de Saúde Colibri, município de Eldorado – SP.

### **4.2 Público Alvo**

Motociclistas adscritos/circulantes na área da Estratégia da Saúde da Família Colibri.

### **4.3 Participantes**

Gestores municipais e profissionais que atuem no atendimento destes pacientes em serviços de atenção primária à saúde.

### **4.4 Ações**

Estratégia de divulgação do projeto: A primeira ação será dirigida aos gestores, profissionais de saúde e pessoas interessadas da comunidade, na forma de um seminário. Será discutido os problemas decorrentes da não utilização dos equipamentos de segurança, pilotagem em alta velocidade, excesso de passageiros em motocicletas, bem como formas de abordar a população que utiliza as motos como meio de transporte no dia a dia. Em seguida será apresentado o desenho do projeto e a proposta para implantação na unidade. Serão convidados todos os profissionais de atenção primária à saúde do município e representantes do Conselho Municipal de Saúde.

Treinamento dos profissionais: Os profissionais dos serviços de atenção primária à saúde participarão de um treinamento com carga horária de 8 horas. O conteúdo contemplará a importância do uso de equipamento de proteção individual, riscos de excesso de passageiros em motocicletas, importância da direção defensiva, epidemiologia sobre agravos de saúde no trânsito, consequência de acidentes com motocicletas (sequelas e gastos públicos).

Processo de implantação do projeto: A estratégia principal para viabilizar a implantação do projeto será discutir com os gestores locais a forma mais adequada ao seu contexto organizacional, sendo o autor deste estudo responsável pela supervisão e consultoria e, os técnicos, responsáveis pela implantação. Após o treinamento, a forma de concretizar a implementação das rotinas de busca e orientação será decidida com a equipe da unidade de atenção primária à saúde. Todo o processo de implantação será observado

pelo autor: reuniões com os gestores; treinamento e visitas domiciliares, sendo os dados anotados em caderno de campo, para posterior análise.

#### **4.5 Avaliação e Monitoramento**

Um mês após o treinamento, será feita uma inspeção no serviço para se avaliar como os profissionais estão organizando a implantação proposta. O período de feriados prolongados e de férias dos profissionais deverá ser contemplado. Observações feitas pelos profissionais durante o treinamento deverá ser avaliadas a fim de analisar como está sendo o processo de mudança de atitude, tais como: resistência e desconforto ao perguntar sobre o hábito do uso de capacetes, excesso de velocidade e passageiros em motocicletas. Um questionário de perguntas fechadas deverá ser realizado com os pacientes e familiares para monitorar população de risco.



## **5. RESULTADOS ESPERADOS**

Com a metodologia aplicada e a organização da equipe, os trabalhos estarão voltados para conscientizar a população local a respeito do uso do capacete, respeitar a capacidade máxima de passageiros da motocicleta e o limite de velocidade conforme estabelecido em lei. Espera-se que a população propague essas informações e crie - se um movimento de respeito às leis de trânsito evitando dessa forma os acidentes com motocicletas e preservando a integridade física do motociclistas e passageiros.



## 6. CRONOGRAMA

<b>Atividades</b>	<b>Agosto 2016</b>	<b>Setembro 2016</b>	<b>Outubro 2016</b>	<b>Novembro 2016</b>	<b>Dezembro 2016</b>	<b>Janeiro 2017</b>	<b>Fevereiro 2017</b>
Revisão Bibliográfica	X	X	X	X	X		
Treinamento da equipe					X	X	
Implantação das Ações							X
Monitoramento e ajustes					X	X	X
Análise dos dados							X
Apresentação dos resultados							X
Acompanhamento do Projeto					X	X	X

## 7. REFERÊNCIAS

1. Waiselfisz JJ. Mapa da Violência 2013. Acidentes de trânsito e motocicletas. Rio de Janeiro: CEBELA (Centro Brasileiro de Estudos Latino-Americanos); 2013
2. Portal Brasil. Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas supera o de pedestres e motoristas [Internet]. Brasília, DF; 2012 [2012 jun 20; acesso em 2015 mai 22]. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/06/acidentes-de-transito-com-motociclistas-supera-o-de-pedestres-e-motoristas>
3. Bacchieri G, Barros AJD. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Rev Saude Publica*. 2011;45(5):949-63. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-89102011005000069>
4. Manual de direção defensiva. DetranPR
5. DATASUS. Departamento de Informática do SUS. In
6. De Oliveira Pinto A, Rigatto Witt R. Gravidade de lesões e características de motociclistas atendidos em um hospital de pronto socorro. *Rev Gaúcha Enferm*. 2008; 29(3):408
7. Santos AMR, Moura MEB, Nunes BMVT et al. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. *Cad Saude Publica*. 2008; 24(8):1927-1938
8. M.S.Brasil. Política nacional de redução da morbimortalidade por acidentes e violências: portaria MS/GM n 737, de 16 de maio de 2001. *Diário Oficial da União*. 2001
9. Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a segurança no trânsito 2011 – 2020 no Brasil. *Epidemiol. Serv. Saúde*, Brasília, 22(3):531-536, jul-set 2013
10. Portal Brasil. Acidentes de trânsito envolvendo motociclistas supera o de pedestres e motoristas [Internet]. Brasília, DF; 2012 [2012 jun 20; acesso

em 2015 mai 22]. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/06/acidentes-de-transito-com-motociclistas-supera-o-de-pedestres-e-motoristas>

11. De Oliveira Pinto A, Rigatto Witt R. Gravidade de lesões e características de motociclistas atendidos em um hospital de pronto socorro. *Rev Gaúcha Enferm.* 2008; 29(3):408
12. BRASIL. Lei n. 9503- Código de Trânsito Brasileiro. 1998
13. Brasileiro BF, Vieira JM, Silveira CES. Avaliação de traumatismos faciais por acidentes motociclísticos em Aracaju/SE. *Rev Cir Traumatol Buco-Maxilo-Fac.* 2010; 10(2):97-104
14. Pordeus AMJ, Vieira LJES, Almeida PC et al. Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado; Associated factors to the occurrence of motorcycle accident in the perception of hospitalized motorcyclist. *Rev bras promoç saúde (Impr).* 2010; 23(3)
15. Liu BC, Ivers R, Norton R et al. Helmets for preventing injury in motorcycle riders. *Cochrane Database Syst Rev.* 2008; (1):CD004333. Disponível em: 10.1002/14651858.CD004333.pub3
16. Chavaglia SRR, Amaral E, Barbosa M et al. Vítimas de trauma por causas externas na cidade de Uberaba-MG. *O Mundo da Saúde.* 2008; 32(1):100-106
17. Pereira AA, Fischer GJ. Acidentes de trabalho com motocicleta em Joinville, SC. *Revista Saude e Ambiente.* 2009;10(2):71-81

## ANEXO 1

Nome:

Idade:

Profissão:

Questionário de entrevista:

1. Você possui moto em casa?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_
  
2. Você possui carteira de motociclista?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_
  
3. Você possui capacete para pilotagem da moto?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_
  
4. Você pilota moto sem uso do capacete?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_
  
5. Você pilota moto em alta velocidade?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_
  
6. Você conhece alguém que pilote motos de forma abusiva? Quem?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_ Quem \_\_\_\_\_
  
7. Você já pilotou moto com excesso de passageiro?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_
  
8. Você já foi carona de um motociclista dirigindo de forma abusiva? Qual tipo de abuso?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_ Forma de abuso \_\_\_\_\_
  
9. Você já sofreu acidente de moto? Tem alguma sequela?  
Sim \_\_\_\_\_ Não \_\_\_\_\_ Tipo de Sequela \_\_\_\_\_