

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro



# Revista de Pesquisa Cuidado é Fundamental Online

ISSN 2175-5361  
DOI: 10.9789/2175-5361

## PESQUISA

### Acidentes de trajeto com motocicletas entre trabalhadores de uma indústria têxtil

Road accidents with motorcycles among workers of a textile industry

Accidentes *in itinere* envolvendo motocicletas entre los trabajadores de una industria textil

Eliane Santos Cavalcante <sup>1</sup>, Francisco Arnaldo Nunes de Miranda <sup>2</sup>, João Mário Pessoa Júnior <sup>3</sup>, Joana D'Arc de Souza Oliveira <sup>4</sup>, Cleonice Andréa Alves Cavalcante <sup>5</sup>, Maria Lúcia do Carmo Cruz Robazzi <sup>6</sup>

#### ABSTRACT

**Objective:** To identify the profile of victims of road accidents with involvement of motorcycles among workers of a textile industry in the Rio Grande do Norte State. **Method:** This is a cross-sectional and descriptive study, with data collected from medical records and registrations from the company itself in the period from 2008 to 2009. **Results:** It has unveiled 81 cases of accidents with workers involving motorcycles, of which 62% were males, with higher incidence between 22 and 25 years; 69% needed removal equal to or less than 15 days; when the removal time was greater than 15 days, the average was 274,3 days; 71% suffered injuries on the lower and upper limbs. **Conclusion:** The recognition of these characteristics is useful to subsidize strategies for preventing motorcycle accidents and improving the reference emergency service. **Descriptors:** Accidents occupational, Accidents traffic, Textile industry.

#### RESUMO

**Objetivo:** Identificar o perfil das vítimas de acidentes de trajeto com envolvimento de motocicletas entre trabalhadores de uma indústria têxtil do Rio Grande do Norte. **Método:** Estudo transversal, descritivo, com dados coletados nos prontuários e registros da própria indústria no período de 2008 a 2009. **Resultados:** 81 casos de acidentes com trabalhadores envolvendo motocicletas, dos quais 62% eram do sexo masculino, com maior incidência entre 22 e 25 anos; 69% necessitaram de afastamento igual ou inferior a 15 dias; quando o afastamento foi superior a 15 dias, a média foi de 274,3 dias; 71% sofreram lesões em membros inferiores e superiores. **Conclusão:** O reconhecimento dessas características é útil para subsidiar estratégias de prevenção dos acidentes de motos e o aprimoramento do serviço de referência em emergência. **Descritores:** Acidentes de trabalho, Acidentes de trânsito, Indústria têxtil.

#### RESUMEN

**Objetivo:** Identificar el perfil de las víctimas de accidentes *in itinere* con envolvimento de motocicletas entre trabajadores de una industria textil en el Estado de Rio Grande do Norte. **Método:** Estudio descriptivo, transversal, con datos recogidos en archivos médicos y registros de la propia industria en el período comprendido entre 2008 y 2009. **Resultados:** 81 casos de accidentes con trabajadores envolvendo motocicletas, de los cuales 62% eran hombres, con mayor incidencia entre 22 y 25 años; 69% necesitaron de alejamiento igual o inferior a 15 días; Cuando el alejamiento fue mayor que 15 días, el promedio fue de 274,3 días; 71% han sufrido lesiones en los miembros inferiores y superiores. **Conclusión:** El reconocimiento de estas características es útil para respaldar estrategias de prevención de accidentes de motocicletas y la optimización del servicio de referencia en emergencia. **Descriptor:** Accidentes de trabajo, Accidentes de tráfico, Industria textil.

<sup>1</sup>Enfermeira, Doutoranda em Enfermagem, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem na Atenção à Saúde, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: elianeufnr@hotmail.com; <sup>2</sup>Enfermeiro, Professor Doutor, Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem na Atenção à Saúde, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Bolsista Produtividade do CNPQ. E-mail: farnoldo@gmail.com; <sup>3</sup>Enfermeiro, Doutorando em Enfermagem, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem na Atenção à Saúde, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Bolsista CAPES/DS. Endereço: Departamento de Enfermagem, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da UFRN. Av. Salgado Filho, Campus Universitário Bairro Lagoa Nova CEP: 59072-970 - Natal (RN), Brasil. E-mail: jottajunyor@hotmail.com; <sup>4</sup>Enfermeira, Doutora em Ciências da Saúde, Professora da Faculdade Natalense de Ensino e Cultura. E-mail: darc.joan@gmail.com; <sup>5</sup>Enfermeira, Doutoranda em Enfermagem, Programa de Pós-Graduação em Enfermagem na Atenção à Saúde, Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: cleoandrea@hotmail.com; <sup>6</sup>Enfermeira, Professora Titular do Departamento de Enfermagem Geral e Especializada da Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo. E-mail: avrmlccr@eerp.usp.br.

## INTRODUÇÃO

**A**cidente de trabalho (AT) é aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa, causando disfunção corporal ou funcional que pode culminar em morte ou perda/redução da capacidade para o trabalho, seja ela permanente ou temporária.<sup>1</sup>

O Brasil registra os maiores índices de letalidade e mortalidade por AT, quando comparado aos demais países da América Latina. Dentre os AT, mostram-se de importância fundamental os acidentes de trajeto, contabilizando um prejuízo anual de 105 milhões de reais com acidentes de trânsito, seja com perda de produção, custos médicos e legais, previdência social, perdas materiais, despesas com seguro, gastos com emergências médicas e resgates, entre outros.<sup>2</sup> Além desses, estão presentes também os custos incapazes de serem medidos representados pela dor e sofrimento das vítimas desses eventos e de seus familiares, que por vezes precisam lutar contra o preconceito e a exclusão por parte da sociedade, por se tornarem improdutivos para o mercado de trabalho.

Acidentes de trânsito constituem-se em grande problema para a saúde pública no Brasil, com forte impacto na morbimortalidade da população, na medida em que o sistema de transporte brasileiro prioriza as estradas e o uso de carros particulares, sem oferecer infraestrutura adequada e com poucos equipamentos para lidar com as infrações e as regras de trânsito, particularmente quando envolvem acidentes com motocicletas.<sup>3</sup>

Motociclistas destacam-se entre as vítimas de acidentes no país e o uso desses veículos motorizados como meio de transporte e de trabalho vem aumentando de forma rápida e considerável.<sup>3-4</sup> Isso porque a moto é um veículo pequeno e ágil, permitindo driblar o tráfego pesado das cidades, e ser encontrada por preços acessíveis, com facilidade de financiamento com juros baixos.

Acidentes com motocicletas cresceram e continuam a aumentar em larga escala, pois a cada dia, as ruas estão mais superlotadas, a imprudência no trânsito está aumentada, associada ao uso e abuso de drogas lícitas e ilícitas, fator que tem agravado o cenário atual e contribuído para elevação dos índices estatísticos. No Brasil, tais índices cresceram aproximadamente 35%, passando de 121.849 em 2003 para 164.522 acidentes com vítimas em 2005, aumentando também o número de mortes de 2.825 em 2003 para 3.307 em 2005, com idades entre 18 e 29 anos.<sup>5</sup> Em 2008, foram registrados 200.449 acidentes motociclísticos envolvendo vítimas; entretanto, esses dados referem-se apenas aos eventos notificados. Informações nacionais referentes às mortes ocorridas em 2010 mostram que foram registrados 40.610 óbitos em decorrência de acidentes de trânsito, dos quais 25% estão relacionados a motocicletas.<sup>3,5</sup>

No Estado de Santa Catarina, na cidade de Joinville, em 2006, de 5.277 acidentes de trânsito registrados, em relação às motocicletas, houve 14 óbitos ocorridos no próprio local do acidente, havendo ainda outras mortes que aconteceram durante o transporte, internação ou até mesmo após a internação, que também deveriam ter sido considerados como decorrentes dos acidentes.<sup>2</sup> Do total desses acidentes de trânsito, 58,61% correspondiam aos acidentes motociclísticos; já em 2008 houve 5.384 acidentes, sendo

61,34% com motociclistas. No Estado de Minas Gerais, em 2010, houve 3.674 óbitos, sendo 16,7% relacionados a motocicletas. No Estado de São Paulo, em 2010, de 252.351 indenizações pagas conforme os perfis das vítimas, 153.341 foram para acidentados com motocicletas; em 2011, de 366.356 indenizações pagas, 239.082 foram direcionados aos acidentados de motocicletas.<sup>6-7</sup>

O Estado do Rio Grande do Norte vivencia uma epidemia de acidentes de motocicletas, pois 42% dos acidentes de trânsito do Estado são decorrentes desses veículos, caracterizando-se como o terceiro maior índice do Nordeste. A região detém o maior mercado consumidor e, em 2011, comprou 35% de todas as motocicletas do país; a distribuição nos estados evidencia que a maioria está nas cidades do interior, com 63,14% da frota. A cidade de Natal detém 23,67% e Mossoró, segunda maior cidade do Rio Grande do Norte, possui 14,19%.<sup>2,6</sup> A cada três dias, uma pessoa morre por causa de problemas com acidentes de motocicletas no perímetro entre a região metropolitana de Natal e a do Mato Grande. Proporcionalmente, morre mais gente nessas regiões do que nas regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro, uma vez que são as metrópoles mais populosas do Brasil.<sup>2,6</sup>

A maioria das mortes tem ocorrido entre jovens na idade produtiva, principalmente por ser a motocicleta um meio de transporte que desafia a liberdade, causa a liberação de adrenalina, levando a imprudências, fatores constantemente buscados pelos mais jovens.<sup>4,8</sup> Observa-se, então, que a realidade do crescimento desses acidentes tem sido presenciada em vários estados do país, chamando a atenção das autoridades para que estratégias de prevenção sejam trabalhadas em caráter de urgência, determinando o acidente motociclístico como uma epidemia e um problema de saúde pública.<sup>3-8</sup>

Todas essas evidências mostram a importância da presente investigação, que surge para contribuir na produção de subsídios à compreensão desta realidade, especialmente no Estado do Rio Grande do Norte, onde há uma evidente carência de estudos e atitudes concretas, quando se sabe que os trabalhadores, em sua maioria, são penalizados, em decorrência de suas condições de vida e trabalho.

Usuários de motocicletas, em geral, estão mais expostos a um maior número de riscos, quando comparados a outros indivíduos; sua vulnerabilidade tem sido demonstrada pelo número de acidentes envolvendo esse tipo de veículo; no impacto dos acidentes de motocicleta, muitas vezes há ocorrência de um choque desigual com veículos de maior porte. Motociclistas não contam com a estrutura de um veículo para protegê-los, absorvendo toda a energia do impacto e sendo, comumente, arremessados para vários metros de distância.<sup>9</sup> Acidentes envolvendo motocicletas são dotados de maior gravidade que os ocorridos com outros veículos, devido à fragilidade e exposição, tanto do condutor quanto do indivíduo transportado na garupa.<sup>8</sup>

Os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas possuem duas características distintas: quando em momentos de lazer estão ligados à transgressão, enquanto que em situações laborativas relacionam-se a situações precárias de trabalho, que promovem estresse e incapacidade do condutor agir com equilíbrio e tranquilidade. Quanto ao horário de maior risco para os acidentes, o intervalo das 17 às 23 horas mostrou-se mais perigoso; tal período pode estar relacionado tanto para saídas relacionadas a momentos de lazer quanto para o término do fim do expediente de trabalho, uma vez que esse horário denota

cansaço, desgaste físico e intelectual, diminuição da iluminação pública e aumento da ingestão de álcool.<sup>10</sup>

A indústria têxtil possui amplo rebatimento em diversas cadeias produtivas, como a cotonicultura, máquinas, petroquímica e de confecções. A atividade contempla quatro segmentos de atuação, constituídas pela fiação, tecelagem, malharia e acabamento. O Brasil destaca-se como o quinto maior produtor têxtil do mundo, devido a, entre outros fatores, sua autossuficiência na produção de algodão. Na região Nordeste, o Rio Grande do Norte é um dos quatro estados com maior expressividade nesse ramo, obtendo o segundo maior número de vínculos empregatícios na produção de produtos têxteis. Indústrias têxteis concentram-se na região metropolitana de Natal, o que evidencia a necessidade de veículos para deslocamentos, sendo as motocicletas comumente os meios de transporte.

Concorda-se de um lado que a má distribuição de renda é uma das causas para que a população utilize esse veículo de baixo custo em detrimento de um mais seguro.<sup>11</sup> Do outro, a frota de motocicletas do país dobrou de 2001 a 2005 e, após os anos 1990, reconfigurou-se como um veículo de trabalho, inicialmente usado para transportar mercadorias e, mais recentemente, usadas no transporte de passageiros (moto-táxi), ou seja, diferente daquela concepção de uso para o esporte e lazer.<sup>11</sup>

Considerando os riscos aos quais estão expostos os indivíduos no trânsito, reconhecendo a importância desse tipo de acidente, a falta de preocupação dos administradores quanto a sua notificação e o desconhecimento dos indivíduos sobre o tema, os autores buscaram analisar os acidentes de trajeto, com envolvimento de motocicletas, ocorridos com trabalhadores de uma indústria têxtil, diante da importante representação econômica que o setor detém para o Estado e país, sendo imprescindível a realização de estudos relacionados à saúde dos trabalhadores que alimentam tal setor industrial.

Diante do exposto, o presente estudo objetivou descrever o perfil de trabalhadores têxteis, acidentados de trajeto com motocicletas, quanto à idade, sexo, local da lesão, sequelas e tempo de afastamento decorrente dos eventos acidentários.

## MÉTODO

Estudo transversal descritivo, com dados referentes a 2008 e 2009, coletados em prontuários de uma indústria têxtil no Estado do Rio Grande do Norte, situado na região Nordeste do Brasil.

Para a presente investigação foram analisados os prontuários de todos os trabalhadores (81) vítimas de acidente com envolvimento de motocicletas que trabalhavam na mencionada indústria. Os dados foram obtidos a partir da leitura dos prontuários impressos da própria empresa, buscando-se registros referentes aos AT. O estudo foi baseado em dados dos envolvidos, especificamente em acidentes de trajeto, buscando-se idade, sexo, local da lesão e tempo de afastamento decorrente dos eventos acidentários.

Para o ano de 2008, constatou-se um total de 206 ocorrências de acidentes de trajeto entre os trabalhadores têxteis, das quais 31 relacionavam-se com motocicletas; para

2009, obteve-se um total de 233 ocorrências de acidentes de trajeto, sendo 50 relacionadas com esse tipo de veículo. Obteve-se o total de 81 prontuários que atendiam aos critérios de seleção, sendo que eles foram lidos atentamente, extraíndo-se as questões pertinentes ao objetivo do estudo.

Realizou-se a coleta de dados entre os meses de agosto a outubro de 2010, usando-se um formulário estruturado, em que foram extraídas as variáveis: sexo, local da lesão, tempo de afastamento, reabilitação e sequela. O projeto foi aprovado por Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, sob Protocolo nº 028/07 e CAAE nº 0819.0.000.294-07.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

O sexo masculino representa a maioria dos casos (68%), sendo em 2008 (51,16 %) e em 2009 (68%). Na respectiva empresa, a maioria dos trabalhadores era do sexo masculino.

A faixa etária variou de 18 a 41 anos de idade, sendo a maior incidência entre 22 e 25 anos. A maioria dos trabalhadores acidentados de trajeto com envolvimento de motocicletas necessitou de menos de 15 dias de afastamento; no entanto, nos casos de encaminhamentos à perícia, foram necessários longos períodos de afastamentos.

Dos 206 acidentados de 2008, 31 tiveram envolvimento com motocicletas, o que corresponde a 15%. Desses 31 indivíduos, três não necessitaram de afastamentos (10%), 20 tiveram afastamentos menores ou iguais a 15 dias (65%) e oito precisaram de afastamentos maiores do que 15 dias, tendo sido encaminhados à perícia (26%).

Dos 233 acidentes de trajeto de 2009, 50 envolveram motocicletas (21%), oito (16%) não necessitaram de afastamento, 36 tiveram afastamentos menores ou iguais a 15 dias (72%) e seis (12%) precisaram de afastamentos maiores do que 15 dias, sendo encaminhados à perícia. No geral, 69% dos acidentes precisaram de um afastamento igual ou inferior a 15 dias, 17% necessitaram de um afastamento superior a 15 dias e 14% não careceram de afastamento.

Em relação aos casos encaminhados à perícia, dos que necessitaram afastamento superior a 15 dias, em 2008, a média de dias de afastamento é de 262,5 sendo que um trabalhador ainda permanece afastado; enquanto que, em 2009, a média de dias de afastamento encontra-se em 290 dias, com três situações em que as vítimas permanecem afastadas e em tratamento. No total, a média de dias de afastamento para os casos mais graves nos dois anos de referência é de 274,3 dias.

É possível afirmar que esses longos períodos de afastamentos geraram e permanecem gerando altos custos, não só para a previdência, mas também aos trabalhadores e seus familiares, custos estes nem sempre possíveis de serem quantificados.

Considerando os 14 trabalhadores considerados mais graves, os quais precisaram de mais de 15 dias de afastamento e foram encaminhados para a perícia, as lesões ocorreram principalmente afetando membros superiores e inferiores. Em 2008, seis apresentaram

lesões em membros superiores e inferiores (75%) e dois tiveram lesões apenas nos membros superiores (25%). No ano de 2009, quatro tiveram seus membros superiores e inferiores afetados (67%), um apresentou lesões que envolviam apenas os membros inferiores (17%) e outro lesou tanto os membros superiores, como os inferiores e a bacia (17%).

O perfil das vítimas de acidentes de trajeto com envolvimento de motocicletas nos trabalhadores das indústrias têxtil do Rio Grande do Norte mostrou que eram, em sua maioria, jovens adultos e do sexo masculino. Os resultados referentes à predominância do sexo masculino entre vítimas jovens em acidentes de transporte confirmam os achados de vários estudos.<sup>6-10</sup>

Em Feira de Santana, Bahia, foram estudados 267 trabalhadores que utilizavam motocicletas, com predominância de indivíduos do sexo masculino (99,3%), média de idade de 37,4 anos (desvio-padrão = 8,2 anos), variando de 21 a 62 anos.<sup>11</sup> Em Salvador, entre 53 trabalhadores, usuários de motocicletas, entrevistados houve predominância quase absoluta do sexo masculino, negros/mestiços, com Ensino Médio completo, casados, com filhos, idade que variava entre 30 e 38 anos, sendo nove com idade inferior aos 30 anos e seis com idade superior aos 38 anos.<sup>12</sup>

Acidentes envolvendo motocicletas acontecem em vários países. Estudo realizado em Xangai, China, investigou a incidência do consumo de álcool nos eventos fatais de trânsito, analisando 803 indivíduos mortos em acidentes nas estradas durante o período de 2009 a 2011. Desses, a grande maioria dos condutores envolvidos era do sexo masculino, idades entre 40-49 e motociclistas.<sup>13</sup> Na Tailândia, informações coletadas durante o período de 2001 a 2004, com foco em 17.538 lesões codificadas como do trabalho e 129 mortes relacionadas com o trabalho, evidenciou que a mortalidade por acidentes de transporte foi significativamente maior quando os cintos de segurança ou capacetes de motocicletas não foram utilizados, independentes se relacionada ou não ao trabalho.<sup>14</sup>

A predominância do sexo masculino deve-se, provavelmente, à maior exposição dos homens no trânsito, influenciada social e culturalmente para que assumam maiores riscos ao conduzir veículos.<sup>12</sup> Fato esse corroborado em estudo realizado com o objetivo de analisar o impacto da Lei Seca no número de indivíduos vítimas de acidente de trânsito no período de 2007 e 2009. Os resultados revelaram que houve prevalência de adultos jovens do sexo masculino, vítimas em sua maioria de atropelamento e acidentes envolvendo motos nos dois períodos estudados.<sup>15</sup>

Tais dados, associados às demais indicações da literatura<sup>13-15</sup> apontam esse estrato da população como alvo importante de medidas de promoção à saúde, que visem a desenvolver hábitos de vida preventivos no trânsito.

Assim como um estudo em Fortaleza, a faixa etária mais afetada corresponde dos 18 aos 29 anos, com predominância entre 22 e 25 anos. Essa classe jovem, ao iniciar a dirigir motocicletas, constitui uma população de risco, provavelmente pela inexperiência na condução de veículos, pela impulsividade característica da idade e pela associação de outros fatores, como álcool, drogas e a pobre fiscalização no Estado.<sup>8</sup>

Observa-se um aumento na frequência dos acidentes de trajeto envolvendo motocicletas, que em 2008 era 15% e em 2009 era de 21%. Esse crescimento vem sendo visualizado em todo o país nas últimas décadas, e o aumento do número de veículos em circulação, a desorganização do trânsito, a deficiência geral da fiscalização, as condições do

veículo, o comportamento dos usuários e a impunidade dos infratores são fatores que corroboram com esse crescimento.<sup>16</sup>

Nos Estados Unidos, acidentes com motocicletas também têm ceifado vidas; destarte, a ação legislativa é um importante meio baseado em evidências, de baixo custo, para promover a segurança e reduzir tais acidentes, obrigando o uso de capacetes, no intuito de reduzir a morbidade e mortalidade entre os acidentados.<sup>17</sup>

Em referência ao tempo de afastamento, no período entre os dois anos descritos, a maioria dos trabalhadores (69%) precisou de um afastamento igual ou inferior a 15 dias. Na literatura consultada, em média, o período de afastamento era de 15,8 dias.<sup>4,13</sup> Esta pesquisa demonstrou que 17% dos acidentados precisaram de mais 15 dias e 11% não necessitaram de afastamento. É importante salientar que poucos são os casos em que não foi necessário afastar-se do serviço, evidenciando a fragilidade deste tipo de transporte, ressaltando a morbidade dos acidentes envolvendo motocicletas e a sua interferência nas atividades diárias e de trabalho.

A maioria das lesões, nos casos em que o afastamento foi superior a 15 dias, envolviam os membros superiores e inferiores. As áreas com maior proporção de sequelas são os membros inferiores e a maioria dos acidentados apresentaram politrauma, seguido do trauma de extremidades. O politrauma é considerado uma lesão com alta taxa de mortalidade, e o motociclista por ter o corpo mais exposto torna-se mais susceptível a essa lesão. A maior ocorrência de lesões nos membros inferiores muito se deve às colisões frontais e laterais, em que o motorista é jogado contra o guidão da motocicleta, após esta inclinar-se para frente.<sup>14-15</sup>

Apesar de não ter sido possível observar as lesões nos casos em que não foi necessário afastamento, ou este foi inferior a 15 dias, os dados apresentam importância ao revelarem a alta morbidade nos casos mais graves, no qual o período de afastamento mostrou-se muito superior, evidenciando perdas econômicas e sociais que os acidentes de trânsito representam para a sociedade.<sup>15-17</sup>

É importante associar resultados de outra investigação com características semelhantes a essa, em que se evidenciou que a maioria dos acidentes ocorriam no interior, provavelmente pela pouca fiscalização feita nas cidades mais distantes da capital, o que culmina na sensação de liberdade para dirigir uma moto, mesmo sem condições mínimas de segurança.<sup>11</sup> Sabe-se que as indústrias têxteis concentram-se na região metropolitana de Natal e isso seria fator para o não uso de equipamentos de segurança, como também de atitudes perigosas no trânsito.

Revisão sobre acidentes ocupacionais apontou que, na Tailândia, os acidentes de trânsito são a causa mais frequente de acidentes de trabalho fatais<sup>13</sup>; em Xangai, os acidentes fatais estavam relacionados ao consumo de álcool.<sup>14</sup>

Nos últimos anos, o uso da motocicleta tem se modificado, seja por fatores culturais e socioeconômicos ou pelas vantagens desse tipo de veículo em relação aos automóveis; afinal, possuem um menor custo de aquisição e manutenção, tamanho reduzido que facilita o deslocamento e estacionamento, mesmo em situações de engarrafamento, além do seu uso crescente como meio de trabalho. Tais fatores resultam no aumento do número de motocicletas no país e, conseqüentemente, na vulnerabilidade e exposição ao risco de acidentes dos usuários, tornando-se uma importante causa de incapacidades e mortes.<sup>17</sup>

A alta prevalência de acidentes com motociclistas sugere que Natal também atravessa um período de transição econômica próprio das grandes capitais de países em desenvolvimento, com aumento de vítimas vulneráveis oriundas da crescente classe média que compra veículos motorizados particulares e de menor custo. As tecnologias de transporte contribuem para transformar a vida social, conferem maior bem-estar, facilitam e reduzem o tempo de deslocamento, e aproximam as pessoas, porém também levam outras a óbito, acarretando um alto custo para a sociedade.

A movimentação econômica de uma área está diretamente associada ao maior de acidentes. É importante possuir um olhar intersetorial e multidisciplinar para compreender que ações destinadas exclusivamente para a educação, a fiscalização e a engenharia não irão resolver o problema da acidentalidade no trânsito. Ações pontuais dirigidas à mudança de comportamento dos motociclistas terão poucos resultados, uma vez que o acidente de trânsito não está relacionado apenas ao comportamento do condutor, envolve também o meio e as regras do mercado estabelecidas por padrões e clientes.

## CONCLUSÃO

O presente estudo identificou o perfil das vítimas de acidentes de trajeto com envolvimento de motocicletas nos trabalhadores de uma indústria têxtil do Rio Grande do Norte. O reconhecimento dessas características pode ser útil para subsidiar o planejamento de estratégias de prevenção dos acidentes de motos e o aprimoramento do serviço de referência em emergência no Rio Grande do Norte.

O número significativo de acidentes envolvendo homens jovens requer a formulação de políticas públicas intersetoriais, extra-modelos de campanhas anuais e comemorativa, alusivas ao trânsito, mas que promovam a mobilidade urbana. Parcerias entre entidades do governo, fábricas da indústria têxtil e condutores podem promover ações de educação em saúde e boas práticas de direção defensiva no trânsito.

Recomenda-se que sejam aprofundados e atualizados os estudos de acidentes de trajeto com envolvimento de motocicletas, a fim de oferecer subsídios para minimizar esta problemática com possibilidades reais de trazer benefícios à sociedade atual, aos trabalhadores, aos usuários de tais veículos e a todos os estudiosos e pesquisadores que se interessem pelo tema e atualização das pesquisas nesta área.



## REFERÊNCIAS

1. Debieux P, Chertman C, Mansur NSB, Dobashi E, Fernandes HJA. Lesões do Aparelho locomotor nos Acidentes com motocicleta. *Acta Ortop Bras.* 2010; 18(6):353-6.
2. Ministério da Saúde (BR). Número de óbitos por acidentes de transporte. Brasília; 2007.
3. Silva PHNV, Lima MLC, Moreira RS, Souza WV, Cabral APS. Spatial study of mortality in motorcycle accidents in the State of Pernambuco, Northeastern Brazil. *Rev Saúde Pública.* 2011; 45(2): 409-15.
4. Pereira AA, Fischer GJ. Acidentes de trabalho com motocicleta em Joinville: caracterização dos acidentes e das vítimas nos meses de setembro e outubro de 2008. *Revista Saúde e Ambiente [periódico na Internet].* 2009; [citado 2013 jan 28] 10(2). Disponível em: <http://periodicos.univille.br/index.php/RSA/article/view/196/206>.
5. Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Regional. Estatísticas DPVAT - 2011. São Paulo; 2011.
6. Paulozzi LJ, Ryan GW, Espitia-Hardeman VE, Xi Y. Economic development's effect on road transport-related mortality among different types of road users: a cross-sectional international study. *Accid Anal Prev.* 2007; 39(3):606-17.
7. Marín-León L, Belon AP, Barros MBA, Almeida SDM, Restitutti MC. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. *Cad Saúde Pública.* 2012;28(1):39-51.
8. Andrade LM, Lima MA, Silva CHC, Caetano JA. Acidentes de motocicleta: características das vítimas e dos acidentes em hospital de Fortaleza - CE, Brasil. *Rev Rene.* 2009; 10(4):52-59.
9. Cavalcante FG, Morita PA, Haddad SR. Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. *Ciênc Saúde Coletiva* 2009; 14:(17)63-710. Amorim CR, Araújo EM, Araújo TM, Oliveira NF. Acidentes de trabalho com mototaxistas. *Rev Bras Epidemiol.* 2012; 15(1):25-37.
11. Viana FLE, Rocha REV, Nunes FRM. A Indústria Têxtil na Região Nordeste: Gargalos, potencialidades e desafios. *Rev Produção On Line [periódico na Internet].* 2008 [citado 2013 jan 28]; 8(3):1-18. Disponível em: "<http://producaoonline.org.br/rpo/article/view/132/160>
12. Paes-Machado E, Riccio-Oliveira MA. O jogo de esconde-esconde trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. *Rev Bras Cien Soc.* 2009; 24(70): 91-106.
13. Rao Y, Zhao Z, Zhang Y, Zhang R, Liang C, Wang R et al. Prevalence of blood alcohol in fatal traffic crashes in Shanghai. *Forensic Sci Int.* 2013; 224(1-3):117-22.
14. Thepaksorn P, Daniell WE, Padungtod C, Keifer MC. Occupational accidents and injuries in Thailand. *Int J Occup Med Environ Health.* 2007; 13(3): 290-4.
15. Oliveira, APP, Abreu, AMM, Paixão, LAR, Faria, VS. Possível impacto da "Lei Seca" nos atendimentos a vítimas de acidentes de trânsito em uma unidade de emergência. *Esc Anna Nery Rev Enferm.* 2013; 17(1): 54-59.

16. Derrick AJ, Faucher LD. Motorcycle helmets and rider safety: a legislative crisis. *J Public Health Policy*. 2009; 30(2):226-42.
17. Ganne N. Estudo sobre acidentes de trânsito envolvendo motocicletas na Cidade de Corumbá e região, Estado do Mato Grosso do Sul, Brasil, no ano de 2007. *Revista Pan-Amazônica de Saúde [periódico na Internet]*. 2010 [citado 2013 jan 28];1(3):19-24.



Recebido em: 02/11/2013  
Revisões requeridas: Não  
Aprovado em: 26/12/2013  
Publicado em: 01/04/2014

Endereço de contato dos autores:  
João Mário Pessoa Júnior  
Departamento de Enfermagem. Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da UFRN.  
Av. Salgado Filho, Campus Universitário Bairro Lagoa Nova CEP: 59072-970 – Natal  
(RN), Brasil. E-mail: jottajunior@hotmail.com