

ACIDENTE DE TRÂNSITO EM SOBRAL-CE - PERFIL EPIDEMIOLÓGICO, CAUSAS, SEQUELAS E TRATAMENTO

TRAFFIC ACCIDENT IN SOBRAL-CE - EPIDEMIOLOGICAL PROFILE, CAUSES, SEQUENCES AND TREATMENT

ACCIDENTE DE TRÁFICO EN SOBRAL-CE - PERFIL EPIDEMIOLÓGICO, CAUSAS, SECUENCIAS Y TRATAMENTO

Francisco Marcelo Alves Braga Filho¹

Carlos Natanael Chagas Alves²

Patrícia Holanda de Azevedo Araripe³

Karine Sales Braga Alves⁴

Eva Dáks Leite Parente Lima⁵

Diogenes José Gusmão Coutinho⁶

RESUMO: O aumento de ocorrências de acidentes de trânsito representa um problema de saúde pública no Brasil e em diversos outros países. As consequências do acidente de trânsito podem perdurar por toda a vida do indivíduo, por conta das graves sequelas adquiridas através deste serem muito limitadoras no que diz respeito às atividades diárias mais simples e importantes como movimentação, trabalho, saúde e autonomia para as atividades cotidianas e, com esses fatores, reduzindo a qualidade de vida. O estudo objetivou traçar um perfil epidemiológico dos pacientes vítimas de acidente de trânsito na cidade de Sobral - CE. Trata-se de um estudo transversal e descritivo, de abordagem qualitativa e quantitativa. O estudo foi realizado com vítimas de acidente de trânsito residentes na cidade de Sobral - Ceará. A pesquisa foi realizada na Clínica Escola de Fisioterapia UNINTA. A coleta de dados teve início a partir da qualificação do projeto e aprovação pelo comitê de ética (parecer 3.495.514). A pesquisa foi realizada durante os meses de setembro e outubro e a análise dos dados ocorreu no mês de novembro e finalizando no mês de dezembro com a apresentação da monografia para a banca examinadora. Este estudo seguiu a Resolução 466/12 do Conselho Nacional de saúde e foi submetido ao comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário INTA. Participaram do estudo 20 pacientes acidentados de trânsito, com média de idade de $37,35 \pm 11,15$ anos. Quanto ao perfil desses acidentados, houve predominância do gênero masculino (75%), casados (50%), que tinham o ensino médio completo (60%). Dentre os que possuíam CNH (60%), todos a tinham há mais de dois anos. Nos resultados obtidos através desse estudo ficou notória a importância da fisioterapia para pacientes que se envolvem em acidentes automobilísticos, na qual 100% dos entrevistados relataram que houve sim uma melhora após o início da fisioterapia, principalmente em relação ao aumento da força muscular e da amplitude do movimento.

1582

Palavras-chave: Fisioterapia. Acidentes de Trânsito. Perfil de Saúde.

¹Mestre pela Must University e Doutorando pela Christian Business School. Professor do Curso de Fisioterapia do Centro Universitário INTA - UNINTA.

²Mestre em Gestão em Saúde pela FCU Professor do Curso de Fisioterapia da Faculdade 05 de Julho.

³Mestra em Ciências Biológicas - Biotecnologia pelo Centro Universitário INTA - UNINTA. Docente do curso de Fisioterapia do Centro Universitário INTA - UNINTA.

⁴Especialista em Neonatologia e Pediatria - FAVENI, Enfermeira Neonatologista - Santa Casa de Misericórdia de Sobral.

⁵Mestre em Ensino na Saúde pela Universidade Estadual do Ceará - UECE, Docente do Curso de Fisioterapia do Centro Universitário INTA - UNINTA.

⁶Doutorado em Biologia Vegetal pela Universidade Federal de Pernambuco, Professor orientador na Christian Business School. <https://orcid.org/0000-0002-9230-3409>.

ABSTRACT: The increase in traffic accidents represents a public health problem in Brazil and in several other countries. The consequences of a traffic accident can last throughout the individual's life, as the serious consequences acquired through it are very limiting with regard to the simplest and most important daily activities such as movement, work, health and autonomy for everyday activities and, with these factors, reducing the quality of life. The study aimed to outline an epidemiological profile of patients who were victims of traffic accidents in the city of Sobral - CE. This is a cross-sectional and descriptive study, with a qualitative and quantitative approach. The study was carried out with victims of traffic accidents living in the city of Sobral - Ceará. The research was carried out at the UNINTA Physiotherapy School Clinic. Data collection began after project qualification and approval by the ethics committee (opinion 3,495,514). The research was carried out during the months of September and October and data analysis took place in November and ending in December with the presentation of the monograph to the examining board. This study followed Resolution 466/12 of the National Health Council and was submitted to the Research Ethics Committee of the INTA University Center. Twenty traffic accident patients participated in the study, with a mean age of 37.35 ± 11.15 years. Regarding the profile of these victims, there was a predominance of males (75%), married (50%), who had completed high school (60%). Among those who had a driver's license (60%), all had it for more than two years. In the results obtained through this study, the importance of physiotherapy for patients involved in car accidents was evident, in which 100% of those interviewed reported that there was an improvement after the start of physiotherapy, mainly in relation to the increase in muscle strength and amplitude. of the movement.

Keywords: Physiotherapy. Traffic Accidents. Health Profile.

RESUMEN: El aumento de los accidentes de tránsito representa un problema de salud pública en Brasil y en varios otros países. Las consecuencias de un accidente de tránsito pueden perdurar durante toda la vida del individuo, pues las graves consecuencias adquiridas a través del mismo son muy limitantes respecto de las actividades cotidianas más simples e importantes como el movimiento, el trabajo, la salud y la autonomía para las actividades cotidianas y, con estos factores, reduciendo la calidad de vida. El estudio tuvo como objetivo trazar un perfil epidemiológico de los pacientes víctimas de accidentes de tránsito en la ciudad de Sobral - CE. Se trata de un estudio transversal, descriptivo, con enfoque cualitativo y cuantitativo. El estudio se realizó con víctimas de accidentes de tránsito residentes en la ciudad de Sobral - Ceará. La investigación se realizó en la Clínica Escuela de Fisioterapia UNINTA. La recolección de datos comenzó después de la calificación y aprobación del proyecto por parte del comité de ética (dictamen 3.495.514). La investigación se realizó durante los meses de septiembre y octubre y el análisis de los datos se realizó en noviembre y finalizó en diciembre con la presentación de la monografía al tribunal examinador. Este estudio siguió la Resolución 466/12 del Consejo Nacional de Salud y fue presentado al Comité de Ética en Investigación del Centro Universitario INTA. Participaron del estudio veinte pacientes accidentados de tránsito, con edad media de $37,35 \pm 11,15$ años. En cuanto al perfil de estas víctimas, hubo predominio de hombres (75%), casados (50%), con educación secundaria completa (60%). Entre los que tenían licencia de conducir (60%), todos la tenían por más de dos años. En los resultados obtenidos a través de este estudio se evidenció la importancia de la fisioterapia para los pacientes involucrados en accidentes automovilísticos, en los cuales el 100% de los entrevistados refirieron que hubo una mejoría luego del inicio de la fisioterapia, principalmente en relación al aumento de la fuerza muscular y amplitud del movimiento.

Palabras clave: Fisioterapia. Accidentes de Tráfico. Perfil de Salud.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito estão ocorrendo cada vez mais e com maior frequência por conta de imprudência de muitos motoristas e pedestres. Os comportamentos adotados são de

desrespeito mediante a sinalização de trânsito, bem como a condução de veículos em alta velocidade e o uso abusivo do álcool e drogas. Além desses fatores, podem ser citados ainda treinamentos inadequados dos condutores, em relação à direção defensiva e atitudes que devem ocorrer para evitar acidentes de trânsito (ABREU; LIMA; GRIEP, 2009; GOMES; BARBOSA; CALDEIRA, 2010) .

Por sua vez, os acidentes de trânsito foram responsáveis por cerca de 1,2 milhão de mortes e causando sequelas e lesões em mais de 20 a 50 milhões de indivíduos em 2010. Sendo a 11ª causa de mortes e a 9ª causa de sequelas em toda a população, por conseguinte chegando a ser a maior causa de mortes entre a população de 5 a 44 anos de idade. O mais preocupante é que esses dados estão crescendo de forma muito rápida e acredita-se que se torne a 5ª maior causa de mortalidade até o ano de 2030. Os grupos de pessoas que mais apresentam vulnerabilidade são os pedestres, motociclistas e ciclistas, e mais de 90% das mortes por acidentes de trânsito ocorrem em países de baixo ou médio índice de desenvolvimento, que totalizam 48% da frota de veículos e 2/3 da população mundial (MARTINS et al., 2013).

Na pesquisa realizada por Miranda et al., (2021) identificaram que os condutores de motocicletas ou que afirmam dirigir moto, possuem mais chances de se envolverem em acidentes de trânsito, quando são comparados a outros tipos de condutores.

Em pesquisas realizadas, o Brasil apresentou-se no ranking entre os países com maiores taxas de casos de violência no trânsito, ficando atrás apenas da Índia, China, Estados Unidos e Rússia (VASCONCELOS, 2013).

Macedo et al., (2020) ressaltam que os acidentes de trânsitos são uma das principais causas de morte no mundo, trazendo diversas consequências sociais para vítimas e familiares, além de impactos negativos para a economia mundial, em especial custo à saúde, uma vez que vítimas de acidentes automobilísticos causa no sistema de saúde um custo relativamente alto, desde internações a possíveis cirurgias.

Nos acidentes de trânsito, principalmente os que envolvem motocicletas, os membros inferiores são os mais lesionados; o que culminará em alterações da biomecânica corporal, principalmente em relação à marcha, podendo levar ao comprometimento de capacidade funcional, diminuição da qualidade de vida e limitação das atividades de vida diária. Nos casos mais graves, normalmente será necessário fazer a utilização de dispositivos auxiliares, justamente para facilitar a locomoção, como muletas e cadeira de rodas. Existem casos em que o indivíduo fica com receio de andar, limitando-se a deambulação (MILCHESKI et al., 2010) .

Em consonância, Silveira e Souza (2016) alertam que as consequências do acidente de trânsito podem perdurar por toda a vida do indivíduo por conta das sequelas decorrentes do acidente de trânsito, sendo muito limitadoras ao indivíduo no que diz respeito às atividades diárias mais simples e importantes como: movimentação, trabalho, saúde e autonomia para as atividades cotidianas, com esses fatores reduzindo a qualidade de vida.

Muitos fatores desempenham o estresse na população e o trânsito é um destes e vem tendo um crescimento significativo nos últimos tempos. Consequências geradas pelos acidentes de trânsito podem ser irreversíveis, como a letalidade, que chega a ser um fator preocupante, seja de imediato ou algum tempo depois do acidente. No entanto, nem todas as vítimas entram em óbito, o que leva a custos altos no setor de saúde (PISSAIA; COSTA, 2020).

Andrade e Jorge (2017), citam que as despesas com internações hospitalares por conta dos acidentes de trânsito no ano de 2013, para os cofres públicos, foram de R\$231.469.333,13, dos quais R\$188.025.095,94 foram gastos com serviços hospitalares e R\$43.361.377,01 com serviços profissionais. O valor médio de internação por acidentes de trânsito no período estudado foi de R\$1.355,17.

A situação de estresse no trânsito pode alterar o estado de saúde da população que opta por dirigir veículos e enfrentar o trânsito no dia a dia. Com os avanços tecnológicos muito se tem tido ajuda para evitar e prevenir acidentes, porém, a educação de trânsito e o auto cuidado com a vida e com a do próximo ainda é algo que deve ser trabalhado entre os motoristas, tendo em vista os altos índices de gastos causados por acidentes automobilísticos (ALCANTARA et al., 2020).

Desta forma, sabendo-se dos custos ao sistema de saúde e das incapacidades e redução da funcionalidade que os acidentes de trânsito podem gerar, surgiu o interesse pelo tema em questão.

A pesquisa se justifica no pressuposto de que é necessária a busca por dados que enfoquem a temática do perfil dos acidentados de trânsito e das formas de tratamento nesses pacientes.

Assim, esse estudo é relevante para a população, pois a partir da análise dos dados, campanhas preventivas possam ser embasadas com foco no público alvo correto. A pesquisa também possui relevância para todos os envolvidos, direta ou indiretamente nesta problemática, buscando trazer informações relevantes para os serviços de saúde, pacientes, comunidade científica, departamentos de trânsito e outros profissionais fisioterapeutas.

Diante do exposto, esta pesquisa se propôs a traçar o perfil epidemiológico dos acidentados de trânsito atendidos numa clínica escola de um Centro Universitário do interior do Ceará, contemplando as características principais dos acidentes, bem como os diagnósticos e sequelas decorrentes desses e ainda descrever as percepções deles quanto às características do acidente e ao impacto do mesmo em suas vidas.

MÉTODOS

Tratou-se de um estudo transversal e descritivo, de abordagem qualitativa e quantitativa, realizado no segundo semestre de 2019, em uma clínica escola de um Centro Universitário do interior do Ceará com parecer aprovado pelo CEP: 15498819.2.0000.8133. A população da pesquisa foi definida como as vítimas de acidentes de trânsito na cidade de Sobral – CE e, para a amostra foram selecionados os pacientes atendidos na clínica escola de fisioterapia cuja causa do atendimento estivesse relacionada a acidentes de trânsito.

Foram incluídos indivíduos independentes do sexo com idade entre 18 a 59 anos, vítimas de acidentes de trânsito que estiveram em tratamento na Clínica Escola de Fisioterapia no período de realização da coleta de dados, e que aceitaram participar da pesquisa. Foram excluídos os pacientes que possuíssem algum déficit cognitivo que os impossibilitassem de responder ao questionário e que desistissem de participar da pesquisa.

Para iniciar a coleta dos dados, realizou-se uma reunião com os fisioterapeutas e preceptores que trabalham na Clínica Escola de Fisioterapia em que foram expostos os objetivos e como iria funcionar a pesquisa. Foi solicitado que os fisioterapeutas selecionassem os pacientes que se enquadravam nos critérios da pesquisa, informando também os dias e horários dos atendimentos.

Após este primeiro momento, iniciou-se a busca pelos pacientes e o primeiro contato com eles, sendo explicado do que se tratava a pesquisa e solicitado sua participação da mesma. Aos participantes da pesquisa foi solicitada a leitura e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

A coleta de dados foi realizada por meio de um questionário, construído pelo autor da pesquisa, que foi aplicado aos participantes. A aplicação do questionário ocorreu antes do atendimento fisioterapêutico, em uma sala que estava disponível na clínica escola de fisioterapia, com a presença do fisioterapeuta responsável pelo tratamento do paciente.

Os dados quantitativos foram analisados com o software SPSS (versão 21.0), por meio de estatística descritiva, média, desvio padrão e distribuição de frequência. Os dados qualitativos pelo método de Bardin com análise de conteúdo (BARDIN, 2011), compreendendo as fases de pré-análise, exploração do material ou codificação, tratamento dos resultados, interferência e interpretação e foram apresentados na forma de gráficos e tabelas.

Em relação à análise qualitativa, realizada na última parte do instrumento de avaliação, foi feita, primeiramente, a transcrição do material produzido. A primeira etapa constituiu-se da leitura do material coletado nas fichas de avaliação, procurando semelhanças entre as informações obtidas a fim de organizar as categorias sobre o tema em questão. Assim, iniciou-se a leitura transversal das unidades temáticas empíricas por intermédio do cruzamento das ideias contidas no material. Esta primeira leitura, que pode ser chamada de flutuante, serviu para que o pesquisador se familiarizasse com as sugestões e comentários feitos pelos participantes.

Segundo Bardin (2011), desde a pré-análise devem ser determinadas operações de recorte do texto em unidades comparáveis de categorização para análise temática e de modalidade de codificação para o registro dos dados. Em uma segunda leitura levou-se em consideração as premissas encontradas na revisão de literatura. Estas premissas foram comparadas aos resultados encontrados nas fichas.

Assim, a partir da análise das respostas dos participantes e das próprias perguntas contidas nas fichas foi possível criar categorias, cujos conteúdos expressos e latentes apresentavam maior correlação. As categorias foram: Depoimento descritivo das características do acidente; Impacto do acidente na vida do paciente.

Este estudo seguiu a Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde (BRASIL, 2013) e foi submetido ao comitê de Ética em Pesquisa do Centro Universitário UNINTA, tendo sido aprovado com o número 3.495.514.

Para manter o anonimato dos entrevistados, e garantir o cumprimento dos preceitos éticos e legais, eles foram identificados por códigos (Participante: P1, P2, P3...), sem guardar relação com a ordem de aplicação do questionário.

Os riscos dessa pesquisa relacionavam-se ao constrangimento durante a resposta do questionário, entretanto, o estudo foi feito de forma a minimizá-los. Os benefícios referem-se à possibilidade de obter dados mais detalhados sobre o perfil dos acidentados de trânsito atendidos e assim ser possível ampliar a qualidade do serviço oferecido a eles.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Perfil dos participantes e dos tipos de acidente de trânsito, por meio da análise quantitativa

Participaram do estudo 20 acidentados de trânsito, com média de idade de $37,35 \pm 11,15$ anos. Quanto ao perfil desses acidentados, houve predominância do gênero masculino (75%), casados (50%), que tinham o ensino médio completo (60%). Dentre os que possuíam CNH (60%), todos a tinham há mais de dois anos. A descrição detalhada do perfil dos participantes está disposta na Tabela 1.

Tabela 1 – Perfil geral dos acidentados de trânsito atendidos na clínica escola de Fisioterapia, Sobral, 2019.

Variáveis	N	%
Gênero		
Masculino	15	75
Feminino	5	25
Estado Civil		
Solteiro	9	45
Casado	10	50
Separado/Divorciado	1	5
Escolaridade		
Ensino Fundamental Incompleto	3	15
Ensino Fundamental Completo	0	0
Ensino Médio Incompleto	1	5
Ensino Médio Completo	12	60
Ensino Superior Incompleto	2	10
Ensino Superior Completo	2	10
Categoria da CNH que possui		
Não Possui	8	40
A	5	25
B	1	5
A/B	6	30
Tinha problemas de saúde antes do acidente		
Sim	5	25
Não	15	75

Fonte: Autoria própria.

Em relação à predominância no sexo masculino, esses dados estão em concordância com os estudos de Beceiro et al., (2019) que em sua pesquisa também houve uma maior predominância em indivíduos do sexo masculino. Na pesquisa realizada por Mendonça et al., (2017) o autor explica que essa predominância do sexo masculino é em consequência da maior população masculina e, por base em comportamentos sociais e culturais, esse grupo assume mais riscos na condução de veículos, como alta velocidade, manobras inadequadas e uso de álcool.

Quanto à predominância de pessoas com CNH (Carteira Nacional de Habilitação), esses achados discordam dos resultados encontrados por Balduino et al., (2018) que fizeram uma análise do perfil de acidentados de trânsito no Piauí e tiveram como achados que 83% não possuíam CNH.

É importante ressaltar que segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para que os condutores possam transitar em vias públicas é necessário que façam o porte da CNH, para isto, o candidato deve se submeter aos testes referentes às categorias para o qual seja a sua habilitação (BRASIL, 2015).

Por sua vez, em relação à caracterização do acidente, considerando-se o questionamento de há quanto tempo sofreram o acidente, as respostas variaram de 24 a 5400 dias, tendo média de 619 ± 1164 dias e mediana de 360 dias. As demais informações estão apresentadas na Tabela 2.

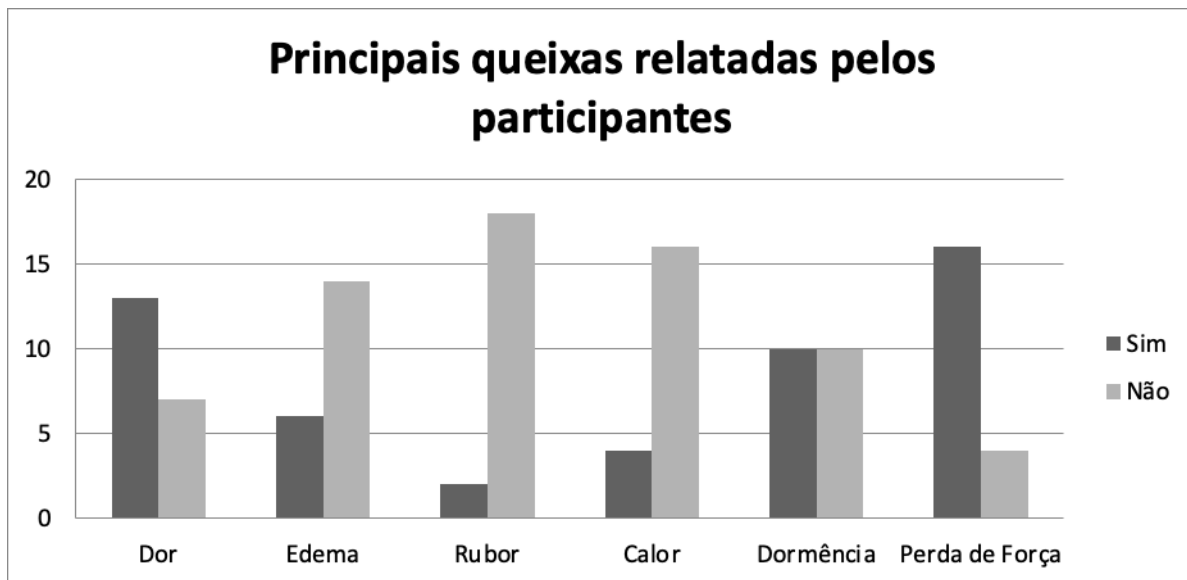
Tabela 2 – Caracterização do acidente dos pacientes atendidos na clínica escola de Fisioterapia, Sobral, 2019.

Variáveis	N	%
Envolvimento no acidente		
Motorista	16	80
Passageiro	4	20
Pedestre	0	0
Veículo		
Bicicleta	2	10
Motocicleta	17	85
Automóvel	1	5
Sinalização		
Ótima	12	60
Precária	2	10
Inexistente	6	30
Já sofreu outros acidentes de trânsito		
Sim	7	35
Não	13	65
Utilizava mecanismos de proteção		
Sim	16	80
Não	4	20
Realizou alguma cirurgia		
Sim	16	80
Não	4	20

Fonte: Autoria própria

Quanto às queixas apresentadas, destacaram-se a perda de força (80%) e a dor (65%), conforme ilustrado na Figura 1:

Figura 1 - acidentados de trânsito atendidos na clínica escola de Fisioterapia, Sobral,



Fonte: Autoria própria 2019.

Registrou-se, após analisar as variáveis referentes ao tratamento fisioterápico, que o tempo médio para início da fisioterapia após o acidente foi de 240 ± 87 dias. Em relação à evolução com a fisioterapia, todos os participantes relataram evolução favorável, como aumento de força, de amplitude de movimento, redução da dor e do edema.

Em contrapartida, um estudo realizado por Balduino et al., (2018), mostrou que ocorreram 43 lesões anatômicas nos participantes da pesquisa, desse total 41,2% das vítimas apresentavam escoriações moderadas a leves, seguidas de fraturas (30,23%) nas extremidades, como as fraturas de tíbia, rádio, ulna, ombro e mão que são as mais frequentes, em discordância com os dados obtidos pela presente pesquisa, na qual 80% dos pacientes tiveram intervenção cirúrgica.

Nesse sentido, a pesquisa de Oliveira et al., (2017) comprovou que o tempo médio entre o acidente de trânsito para início da primeira avaliação fisioterapêutica foi de 131 dias. Foi realizada uma reavaliação com o tempo médio de tratamento entre sete dias e no máximo 92 dias, na qual pacientes que relataram dor foram de 65,1% na avaliação inicial e diminuiu para 16,3% na reavaliação.

Na pesquisa realizado por Barros et al., (2018) na cidade de Quixadá no estado do Ceará, também foi identificado uma predominância de acidentes de trânsito envolvendo a motocicleta como meio de transporte, caracterizando por um transporte mais acessivo em relação ao custo benefício para a população.

Ressalta-se a importância da conscientização dos condutores, sendo fundamental para uma diminuição dos números de vítimas. Além disso, é importante que haja uma rígida fiscalização e a penalização que possam

contribuir nesse processo, já que a educação de base no trânsito ainda permanece sendo um caminho lento (DIAS et al., 2017).

Na pesquisa realizada por Oliveira et al., (2017) foi observada uma maior evolução em relação aos déficits relacionados com a força muscular. É fundamental ressaltar essa evolução que também foi identificada na presente pesquisa, pois a perda de força é uma das principais queixas dos pacientes, afinal os impossibilitam de fazer as atividades de vida diária.

Depoimento descritivo das características do acidente

Quanto à solicitação para que descrevessem como ocorreu o acidente, foi possível observar que a maior parte dos participantes descreve que a causa do acidente se deu por culpa de outros motoristas ou de situações que estavam fora de seu controle, como é possível observar nos relatos abaixo:

[...] estava em minha moto e um carro “avançou” a preferencial[...] (P-1).

[...] estava em uma bicicleta, em uma pista de mão dupla, atento aos dois sentidos, quando uma moto bateu com o pneu traseiro da minha bicicleta [...] (P-3).

[...] estava saindo do supermercado e o chão estava molhado e derrapei [...] (P-12).

Desses participantes, foi verificado que muitos traziam a necessidade de enfatizar que o acidente ocorreu quando estavam ou indo ou voltando do trabalho:

[...] estava me direcionando para o trabalho, quando um carro colidiu com minha moto[...] (P-7).

[...] o acidente ocorreu durante uma entrega que precisei fazer no trabalho [...] (P-17).

Apenas três participantes, apresentaram uma autorresponsabilização pelo acidente nos seus relatos:

[...] estava em alta velocidade quando o acidente ocorreu[...] (P-20).

[...] colidi numa árvore quando estava na moto e dormi[...] (P-13).

[...] estava descendo a serra alcoolizado quando caí da bicicleta[...] (P-18).

Os relatos obtidos dos pacientes que informaram que estavam indo ou voltando do trabalho estão em concordância com a pesquisa realizada por Dias et al., (2017), também realizada na cidade de Sobral - CE, que constatou maior ocorrência de acidente de trânsito em turnos que existem um maior fluxo de pessoas saindo ou entrando na jornada de trabalho.

Destaca-se que a qualidade de vida das vítimas de acidente de trânsito está diretamente ligada às atividades laborais. Muitos dos participantes da pesquisa relataram que um dos principais problemas era a questão de se ausentar do trabalho. Em uma pesquisa realizada por Carmo et al., (2019), foi constatado que os pacientes que retornaram para o trabalho tiveram um melhor resultado em relação aos aspectos emocionais e uma maior evolução em relação aos aspectos físicos, diferentemente dos que não retornaram para o trabalho em que se observou que tanto aspectos emocionais como físicos foram mais afetados e com menores evoluções.

Contudo, a responsabilização de terceiros da causa principal dos acidentes de trânsito também foi descrita no estudo por Jorge et al., (2018), que identificou que muitas falas também demonstraram uma necessidade de responsabilizar outras pessoas na tentativa de tirar o peso da ação. O autor também relata que as principais motivações em culpar terceiros é por conta do medo de reprovação da sociedade, de se sentir um criminoso e principalmente pela busca do prazer, evitando o desprazer de se responsabilizar por uma negligência. O autor

também explica que é fundamental a auto aceitação da ação inconsequente cometida no trânsito, principalmente para que o indivíduo possa se conscientizar e mudar as suas condutas, evitando assim outros acidentes de trânsito.

Impacto do acidente na vida do paciente

Quanto à solicitação para que descrevessem as mudanças que aconteceram na vida após o acidente, foi possível observar que os relatos mais frequentes dos participantes foram à dependência de outras pessoas e o afastamento do trabalho, como é possível observar nos relatos abaixo:

[...] fiquei mais estressado. Principalmente porque precisei parar de trabalhar e dependo de outras pessoas para realizar minhas atividades do dia a dia[...] (P-15).

[...] a pior parte foi precisar de ajuda até para realizar minhas necessidades fisiológicas. Além disso, foi complicado ter que parar de trabalhar [...] (P-14).

Outro relato observado foi o impacto nas atividades de lazer que os participantes realizavam antes do acidente:

[...] não saio mais de casa nem para trabalhar nem para outras atividades[...] (P-20).

[...] precisei parar de praticar esportes, como correr e jogar bola [...] (P-4).

Os acidentes de trânsito acarretam sérios problemas como altos custos emocionais e sociais, além disso existem outros problemas como ausência do trabalho, danos mentais e emocionais incalculáveis nas vítimas e em suas famílias e pelos anos de improdutividade que um acidente de trânsito pode acarretar (ANDRADE; JORGE, 2016).

Dado o exposto, por meio da pesquisa foi possível observar o quanto a perda de funcionalidade causada pelo acidente de trânsito impacta a vida do paciente, tanto no âmbito profissional como pessoal e social. Dessa forma, a fisioterapia se faz muito necessária para reabilitar esses pacientes e reduzir as sequelas e incapacidades. Assim, como foi descrito no estudo de Bruder (2013) que em sua pesquisa, pacientes vítimas de fraturas, com a fisioterapia obtiveram uma recuperação mais rápida, mostrando a importância do profissional fisioterapeuta nesse processo de reabilitação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com os resultados obtidos neste estudo, pôde-se observar que o maior índice de acidentados foi de indivíduos do sexo masculino e que utilizavam a motocicleta como meio de transporte. Também foi possível identificar que existe uma recorrência em relação a acidentes de trânsito pois muitos relataram já ter se envolvido em acidentes de trânsito anteriormente.

A maioria dos participantes da pesquisa necessitaram de procedimentos cirúrgicos após o acidente de trânsito, caracterizando-se como tendo lesões graves e que demandam um maior tempo de recuperação e podem incorrer em problemas emocionais e instabilidade financeira.

Dado o exposto, é fundamental que haja uma conscientização da população para que faça a utilização dos equipamentos básicos de segurança, que tenham o porte da CNH e que tenham uma maior atenção no trânsito. A conscientização também deve partir dos profissionais da saúde, sempre buscando formas de levar até os cidadãos

ensinamentos básicos de como prevenir um acidente de trânsito e como agir em uma situação que presencie ou que seja a vítima do acidente de trânsito.

Considerando-se o que foi observado nos resultados obtidos ficou notória a importância da fisioterapia para pacientes que se envolvem em acidentes automobilísticos, no qual 100% dos entrevistados relataram que houve sim uma melhora após o início da fisioterapia, principalmente em relação ao aumento da força muscular e da amplitude do movimento.

Levando-se em conta os dados apresentados, a pesquisa realizada teve o intuito de contribuir com os estudos com essa temática, sendo fundamental que outras pesquisas sejam realizadas, tendo em vista esse perfil dos acidentes de trânsito, para que medidas preventivas possam ser tomadas precocemente.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Â. M. M.; LIMA, J. M. B. DE; GRIEP, R. H. Acidentes de trânsito e a frequência dos exames de alcoolemia com vítimas fatais na cidade do Rio de Janeiro. *Escola Anna Nery*, v. 13, n. 1, p. 44-50, mar. 2009.
- ALCANTARA, V. C. G. DE et al. O trânsito na compreensão de motoristas de ônibus: possibilidades do cuidado interdisciplinar. *Research, Society and Development*, v. 9, n. 3, p. e36932369, 1 jan. 2020.
- ANDRADE, S. S. C. DE A. et al. Internações hospitalares por lesões decorrentes de acidente de transporte terrestre no Brasil, 2013: permanência e gastos. *Epidemiologia e Serviços de Saúde*, v. 26, n. 01, p. 31-38, jan. 2017.
- ANDRADE, S. S. C. DE A.; JORGE, M. H. P. DE M. Estimativa de sequelas físicas em vítimas de acidentes de transporte terrestre internadas em hospitais do Sistema Único de Saúde. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, v. 19, n. 1, p. 100-111, mar. 2016.
- BALDOINO, L. S. et al. Perfil das Vítimas de Acidentes de Trânsito Atendidas no Hospital Público de Florianópolis. *Interd*, v. 11, n. 1, p. 41-50, 2018.
- BARDIN, L. Análise de conteúdo. [s.l.: s.n.].
- BARROS, F. H. V. et al. Prevalência dos Acidentes de Motocicleta Envolvendo os Adolescentes de Quixadá. *Id on Line Rev. Mult. Psic*, v. 12, n. 42 Sup. 1, p. 511-24, 2018.
- BRASIL. Resolução no 466, de 12 de dezembro de 2012. Dispõe sobre diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 2013.
- BRASIL. Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de trânsito brasileiro. 7a ed. Brasília: Diário Oficial da União, 2015.
- BRUDER, A. M. et al. Physiotherapy intervention practice patterns used in rehabilitation after distal radial fracture. *Physiotherapy*, v. 99, n. 3, p. 233-240, set. 2013.
- CARMO, É. A.; NERY, A. A.; ROCHA, R. M. Repercussões dos acidentes de trânsito: uma revisão integrativa. *Rev. pesqui. cuid. fundam. (Online)*, v. 11, n. 3, p. 732-738, 2019.
- DIAS, L. K. S. et al. Caracterização dos acidentes de trânsito atendidos pelo serviço de atendimento móvel de urgência. *SANARE*, v. 16, n. Supl. 16, p. 06-16, 2017.
- FAVERO BECEIRO, M. et al. Motociclistas acidentados: caracterização, perfil comportamental e sintomas de transtornos mentais. *Arquivos de Ciências da Saúde*, v. 26, n. 2, p. 125, 15 nov. 2019.

GOMES, L. M. X.; BARBOSA, T. L. DE A.; CALDEIRA, A. P. Mortalidade por causas externas em idosos em Minas Gerais, Brasil. *Escola Anna Nery*, v. 14, n. 4, p. 779-786, dez. 2010.

JORGE, A. L. et al. “Mas a Culpa Não Foi Minha!”: Uma Reflexão Sobre a Responsabilização No Trânsito E a Psicanálise. *FAE - Brasileiro de Psicologia da FAE, Congresso*, p. 197-204, 2018.

MACEDO, L. J. DA S. et al. Projeto de extensão trânsito seguro: prevenindo traumas através da educação. *Research, Society and Development*, v. 9, n. 9, p. e649997731, 1 set. 2020.

MARTINS, E. T.; BOING, A. F.; PERES, M. A. Mortalidade por acidentes de motocicleta no Brasil: análise de tendência temporal, 1996-2009. *Revista de Saúde Pública*, v. 47, n. 5, p. 931-941, out. 2013.

MENDONÇA, M. F. S. DE; SILVA, A. P. DE S. C.; CASTRO, C. C. L. DE. Análise espacial dos acidentes de trânsito urbano atendidos pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência: um recorte no espaço e no tempo. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, v. 20, n. 4, p. 727-741, dez. 2017.

MILCHESKI, D. A. et al. Tratamento cirúrgico de ferimentos descolantes nos membros inferiores: proposta de protocolo de atendimento. *Revista do Colégio Brasileiro de Cirurgias*, v. 37, n. 3, p. 199-203, jun. 2010.

MIRANDA, R. B. DE et al. Fatores associados a acidentes de trânsito entre universitários. *Research, Society and Development*, v. 10, n. 1, p. e26210111668, 13 jan. 2021.

OLIVEIRA, L. R. DE et al. Evolution of disability in traffic accident victims in rehabilitation, characterized by the International Classification of Functioning, Disability and Health (ICF). *Fisioterapia em Movimento*, v. 30, n. 2, p. 267-275, abr. 2017.

PISSAIA, L. F.; COSTA, A. E. K. DA. Medicina de tráfego e primeiros socorros: interlocuções com a formação do instrutor de trânsito. *Research, Society and Development*, v. 9, n. 3, p. e155932599, 2 mar. 2020.

SILVEIRA, J. Z. M.; SOUZA, J. C. Sequelas de acidentes de trânsito e impactos na qualidade de vida. *Revista Saúde e Pesquisa*, v. 9, n. 2, p. 373-80, 2016.

VASCONCELOS, A. K. B. Caracterização dos acidentes envolvendo motocicletas atendidas pelo Samu, Sobral, Ce, de 2006 A 2012. [s.l.] Universidade Federal do Ceará, 2013.