REVISTA
PLUS FRJ
A Revista Multidisciplinar em
Educação e Saúde
ISSN - 2525-4014

A IMPORTÂNCIA DA EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO NA PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE MOTOCICLETAS EM FORTALEZA

THE IMPORTANCE OF TRAFFIC EDUCATION IN THE PREVENTION OF MOTORCYCLE ACCIDENTS IN FORTALEZA

José Francisberg Machado Teixeira[51]
Maria Vandia Guedes Lima (Orientadora)[52]

RESUMO

O artigo trata de estudo bibliográfico no qual se deseja conhecer a importância da educação no trânsito na prevenção de acidentes com motocicletas. Trata-se de uma pesquisa quantitativa descritiva realizada através de pesquisa em periódicos, artigos, livros, leis que regulamentam e tratam o trânsito assituações ali vividas e a educação como forma de prevenção, tendo como objetivo apropriar-se do conhecimento para abrir uma discussão e analisar de que formas possam ser minimizadas as condições de morbimortalidade causadas por este tipo de acidentes. Para fundamentar esseestudo buscou-se pautar em vários teóricos como: Brasil (2008),Andrade(2009)**,** Código de Trânsito Brasileiro (2008) Portaria nº 1.600 MS (2011) e outros. A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica. Diante das leituras conclui-se que os teóricos tem umolhar bastante aguçado no tocante essa problemática tão afrontada e aflorada que é a necessidade que sejam feitas ou pelo menos cumpridas as políticas públicas relacionadas a este dilema: trânsito acidente prevenção.

Palavras-chave: Educação. Prevenção.Acidente de Motocicleta.

ABSTRACT

The article deals with bibliographical studyin which you want to know the importance of traffic education in the prevention of accidents with motorcycles. This is a descriptive quantitative research carried out by research in journals, articles, books, laws that regulate and deal withtraffic the there lived situations and education for prevention, aiming toappropriate the knowledge to open a discussion and analyze what ways can be minimized morbidity and mortality conditions caused by such accidents. To support this study we sought to be guided in various theoretical as: Traffic Accidents in Brazil 1998-2010: many changes and few results (2011) Brazilian Traffic Code (2008) OrdinanceNo. 1600 MS (2011), Craniocerebral Trauma in motorcyclists: ratio of helmetuse and severity (2014), mortality from road accidents in Brazil MS (2007) Epidemiology & Health: Fundamentals, Methods, Applications (2011). And others. The methodology used was literature. Before the reading is concluded that the theory has a very keen eye regarding this so affronted and touched upon issues is the need to be made or at least met the public policies related to this.

Keywords: Education. Prevention.Motorcycle Accident.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é uma necessidade tendo em vista que a necessidade de deslocamento do ser humano, que é uma situação que sempre o acompanhou desde seu surgimento e em nossos tempos essa necessidade se acentua com uma conotação bastante acentuada no tocante ao fator tempo e agilidade, onde o imediatismo presente também no

[51] **José Francisberg Machado Teixeira**. Concludente do Curso de pós-graduação Saúde Pública da Família e do Idoso FAPSS- Plus Arte e Educação. E-mail: francisbergmt@hotmail.com.
[52] **Maria Vandia Guedes Lima**. Mestra em Ciências da Educação. Professora, orientadora do Artigo FAPSS-Plus Arte e Educação. E-mail: profavandiaguedes@gmail.com.

cotidiano do trânsito acaba contribuindo também para que não sejam observadas as regras e condutas de circulação para um convívio mais saudável e harmonioso no trânsito.

No que diz respeito a melhor condição de deslocamento as motocicletas batem todos os recordes, pois são veículos menores, com uma melhor condição de movimentar-se mesmo em congestionamentos e pelo fato de serem menores também e se movimentarem rápido tornam-se mais propícias a acidentes, pois dificultam também a sua visibilidade para os outros condutores.

A educação como agente de informação, formação e, por conseguinte de transformação do individuo, pode ser usada como ferramenta para modificar resultados, reduzir acidentes, diminuir gastos e minimizar as percas de vida e da mão de obra temporária ou definitivamente.

Uma pessoa que venha sendo acompanhado por informações desde sua fase de formação infantil terá um melhor senso critico para decidir a respeito do uso correto do veiculo e o que pode ocasionar o seu uso de forma indevida.

Os acidentes de trânsito, com motociclistas principalmente, só vem crescendo a cada dia proporcionalmente com o aumento da frota de veículos.

O trânsito brasileiro com toda sua dificuldade de gerenciamento, com a sua administração normativa sendo feita por representantes de sete ministérios distintos, dentro outros órgãos da esfera federal, também sendo cuidado a nível estadual e municipal e no distrito federal e que tem como uma das metas principais a educação da população e de seus usuários do sistema de trânsito de forma continuada.

Ainda é pouco percebido ações de forma efetiva no tocante ao item educacional. O quemais se percebe é a forma punitiva como mérito para castigar o transgressor de forma financeira aplicando multa e administrativamente colocando pontuações na carteira, medidas essas queminimizam o número de acidentes, mas são medidas imediatistas, seria necessário medidas a médio e longo de prazo de educação continuada, como por exemplo: inserir como disciplina obrigatória no currículo escolar desde o pré-escolar, para que o usuário seja incutido a utilizar-se do sistema de trânsito não de forma abusiva e desrespeitosa, mas de maneira a cuidar dele como sendo propriedade sua, visando o bem estar de todos, respeitando e aplicando as regras de circulação com boa convivência e pacificidade

A metodologia utilizada é uma pesquisa bibliográfica a qual foi embasada em periódicos em base de dados eletrônicos também em livros de epidemiologia e de enfermagem, sendo os dados eletrônicos retirados de artigos nacionais indexados na base de Dados Literatura Latino-Americana e do Caribe em Ciências da Saúde (LILACS) e Scientific Electronic Library Online (SCIELO). Foramutilizados os descritores Education. Prevention. Motorcycle Accident.

Com o objetivo de entender o binômio trânsito-morte e como pode se prevenir ou mesmo até evitar percas tão significativas, mesmo ainda com tantas políticas públicas, os investimentos na prevenção em forma de educação, esta prevenção-educação é tão discreta. Assim também abrir discussões, quando se compara dados estatísticos de nossas cidades com cidades em países desenvolvidos, com o intuito de mostrar a necessidade de uma mudança de comportamento por parte de todos os envolvidos direto ou indiretamente: condutores, pedestres, órgãos normativos e toda sociedade.

O ACIDENTE DE TRÂNSITO NO BRASIL

Em se tratando de problemas de saúde pública o acidente de trânsito é um dos maiores a nível mundial, e em nosso país não foge a regra, conforme Dutra *et al* (2014, p.486) o nosso País édetentor de um dos trânsitos mais perigosos, onde é feita uma comparação com a Suécia onde lá se tem um acidente para cada lote de 21.400 veículos aqui nós temos um acidente para cada 410 veículos.

Nas ultimas três décadas o Brasil vem passando por um crescimento nunca presenciado antes, onde vai influir no poder aquisitivo da população que também passou a enxergar um vem como um bem mais acessível e a motocicleta por ser mais barato e com baixo custo de manutenção e menor consumo de combustível que os outros veículos tornou-se mais fácil ainda a sua aquisição tendo um aumento de até 300% em determinada época em relação ao aumento da frota geral

Em 2011 a nossa frota nacional era de 14 milhões de motocicletas o que representava 25% do total da frota. (Bacchieri & Barros, 2011). Com um número cada vez mais crescente de serviços disponibilizados por motociclistas devido a dificuldades de locomoção de outros veículos, dentre outros fatores os profissionais em duas rodas vem ganhando o maior espaço no mercado de trabalho e aumentando o risco de acidentes com a probabilidade de exposição física, pois este vulneravelmente mais exposto e com o mínimo de segurança que a motocicleta proporciona a seususuários.

As maiores das vítimas do trânsito eram os pedestres por encontram-se em desigualdades estrutural em relação aos veículos que com ele colidiam, mas o motociclista já assume também esse pódio, pois além do fator estrutural, existe o fator velocidade em relação ao pedestre, que agrava os ferimentos no momento da colisão e dispõem uma energia de impacto bem maior sobreo corpo do motociclista em relação ao pedestre ao aumentando assim a probabilidade de morbidade deixando o acidentado algumas vezes ausente de seu local

de trabalho temporariamente ou permanentemente quando não causa mortalidade gerando todo um transtorno na vida de outras pessoas do ciclo de convívio desta pessoa.

Até bem pouco a morte causada pelo acidente transito não poderia ser considerada crime apenas uma acidente por tal não teria como evitar e o causador seria punido com uma infração de trânsito, atualmente alguns juristas já conseguem condicionar essa situação a uma causa evitável sendo o condutor culpado, pois teria como evitar e não a fez.

Na grande maioria dos periódicos consultados, quando traçado o perfil dessas vítimas de acidentes motociclisticos são na maioria pessoas do sexo masculino, com idade variando entre 16e 45 anos, nas mais variadas situações que propiciam ao ocorrido desde fatores ambientais como clima, falta de iluminação, má manutenção das estradas, passando por vários outros fatores como fadiga, excesso de velocidade dentre vários outros.

BREVE HISTÓRICO DO TRÂNSITO EM FORTALEZA

Fortaleza sendo a quinta cidade mais populosa do País com uma estimativa do IBGE para oano de 2016 de 2.609.716 dois milhões seiscentos e nove mil setecentos e dezesseis habitantes com uma frota que no ano de 2015 que ficava em 1.009.695 um milhão nove mil seiscentos e noventa e cinco veículos, sendo que 26,26% deste total são de motocicletas.

Levando em conta que a circulação de veículos oriundos das cidades circunvizinhas, como Caucaia, Maracanaú, Eusébio dentre outras da região metropolitana de Fortaleza, aumentam consideravelmente o fluxo de veículos circulantes, como também as rodovias estaduais e federais que cruzam esta capital e aumentando o trafego e a necessidade de uma logística mais apurada para essa situação, por parte das autoridades responsáveis por este quesito indispensável ao desenvolvimento e manutenção de qualquer metrópole, trânsito.

A imprudência junto com fator educacional fortalece o aumento da estimativa de acidentes, quando o condutor da motocicleta não habilitado vai ter como opção de escapar de possíveis fiscalizações, por acessos com menos iluminações e em condições de manutenção piores, que estradas convencionais.

A atual gestão deste município muito tem feito no tocante à inovação. Criou em alguns pontos da cidade corretos exclusivos para o transporte em massa na tentativa de desafogar o trânsito e permitindo uma melhor fluidez nos horários de maior fluxo de pessoas, que são os horários que os trabalhadores vão e retornam de suas atividades remuneratórias. Como também tem melhorado a sinalização das vias a nível vertical e horizontal, a qualidade da malha viária, colocou algumas vias com sentido único para tentar implantar uma melhor fluidez ao

trânsito, em parceria com a iniciativa privada implantou um sistema de rodízios de bicicletas compartilhadas para incentivar o uso desde veiculo de transporte que alem de não poluir a cidade também serve para melhorar a qualidade de vida das pessoas que ao usa-lo irão estar praticando uma atividade física e estarão reduzindo a circulação de outros veículos também. Em parceria com o governo estadual e federal fez uma reformulação do sistema ferroviário da cidade onde implantou o VLT - veiculo leve sobre trilhos e reestruturou a malha ferroviária e as estações de embarque e desembarque, ainda deixando a desejar nesse quesito do VLT, pois a proposta original seria a criação de estações subterrâneas o que também iriam dar um reflexo de melhora no trânsito de veículos convencionais (carros e motos).

Todas estas medidas tomadas em nível de imposição, colocada ao usuário, sem opção para opinar rejeitar ou mesmo uma segunda opção de escolha, de forma que é aceitar e acatarsem questionar, sem o principio da educação, formação, entendimento pra uma aceitação consciente de ser um usuário que tem seus direitos preservados e cumprirá seus deveres de formaciente de sua responsabilidade por este complexo sistema que é o transito, pois precisa ser cuidado por todos.

A VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO COMO PROBLEMA DE SAÚDE.

A violência no trânsito assusta sendo uma das maiores causas de morte e morbidade de fatores externos e causas não transmissíveis. A OMS estima que no ano de 2030 os acidentes de trânsito serão a quinta principal causa de morte no mundo.

Conforme relata Filho & Barreto (2011), em sua obra que também indiretamente as pessoas são vitimas desta violência, causando transtornos emocionais.

Não é a toa que o ministério da saúde tem um representante compondo o órgão normativode trânsito brasileiro, sendo este ministério que via estar mais presente na vida de que sofre este acidente, que vai desde o momento do acidente motociclístico até o momento de seu resgate no local do acidente indo até sua recuperação quando em casos mais graves que vão até a utilização de técnicas por profissionais de diversas áreas como de fisioterapia ou outras terapias corregedoras que visam restaurar a condição a que o motociclista possuía antes do acidente ou pelo menos minimizar as percas ocorridas até mesmo quando por complicações mais severas isso causa invalidez ao acidentado, sendo o usuário de motocicleta em questão.

E mais uma vez o usuário do sistema tornando-se vitima como sempre vem acontecendoe os gestores do sistema viário que mais se preocupam em colocar em prática medidas punitivasao invés de medidas alternativas que venham surtir um efeito no tocante a

educação para um trânsito de forma segura e que preserve a vida como principal bem a ser alcançado na sua totalidade gerando uma convivência harmoniosa e pacifica de pedestres e condutores, todosconscientes de seu papel na sociedade.

O artigo quinto da portaria 1600/2011 do ministério da saúde discorre sobre o componente dentre outros assunto sobre a prevenção e promoção com o objetivo de estimular ações de educação permanente no sentido de prevenção das violências e acidentes, das lesões e mortes de trânsito, bem como outros artigos também dessa portaria que vão estar voltados para a criação e regulamentação de serviços inerentes ao acidente de trânsito.

O PAPEL DO ENFERMEIRO

A enfermagem na sua condição de docente através da educação continuada pode e deve esta se apoderando de informações, dados estatísticos e fomentar o quesito educação no que diz respeito ao trânsito e corrigindo este déficit que só tende aumentar caso não seja implementado algo a longo prazo, para estimular uma consciência critica a cerca de nossos usuários do trânsito e cuidarmos para diminuir este problema da violência como causa de saúde pública e que vem ceifando tantas vítimas quando ou até mais que as guerras civis em alguns países.

Por conviver com esse problema de saúde pública tão de perto em todos os aspectos o profissional de enfermagem esta fundamentado e deve estar fazendo o diferencial no que diz respeito ao preparo para uma educação continuada no trânsito.

Conforme relata Smelter *et al* 2012, em sua obra, a enfermagem devido sua larga experiência na saúde e em cuidados de saúde e também de sua credibilidade a muito estabelecida com os pacientes de forma a estreitar os laços entre cuidador e cuidado, a enfermagem desempenha um fundamental papel na promoção da saúde.

Com a finalidade de promoção da saúde ou mesmo manter a saúde cria-se um comportamento de proteção que é definido como qualquer comportamento realizado por pessoas, independente de suas condições de saúde reais e perceptíveis.

CONCLUSÃO

O objetivo principal da pesquisa foi compreender essa relação numérica desigual quando sefala da prevenção no acidente de trânsito com motociclistas, que é uma conta que não fecha, em quanto às ações que se dizem educativas não conseguem abranger um número expressivo, as punitivas abraçam a todos quando aumentam o percentual do seguro obrigatório.

Diante de pesquisas realizadas neste assunto percebe-se a necessidade de uma implementação em nível de reformular a educação para um convívio diferenciando no trânsito, não só a nível superior, mas começando desde o pré-escolar.

Diferenças relacionadas à variáveis regionais foram observadas em todos as fontes de dados e especificamente não estavam disponíveis dados provenientes especificamente de Fortaleza, comprometendo assim a qualidade da pesquisa.

Muitas discussões, projetos, leis, mas infelizmente ainda temos poucos resultados tendo em vista que lidamos com percas de muitas vidas ainda. O cuidado que o Estado tem com o motociclista ainda é pouco, pois morresse muito e gasta mais ainda no atendimento final, aumentando mais o caos da saúde pública, enquanto poderia ter melhor utilização estes recursos na educação preventiva, salvando vidas assim ou mesmo evitando gastos com cuidados em saúde.

Há de esperar mais do Estado no tocante a decisões quando o próprio órgão normativo de trânsito, CONTRAN é composto por representantes de sete ministérios, inclusive da saúde e O trânsito brasileiro com toda sua dificuldade de gerenciamento, com a sua administração normativa sendo feita por representantes de sete ministérios distintos, dentro outros órgãos da esfera federal, também sendo cuidado a nível estadual e municipal e no distrito federal e que tem como uma das metas principais a educação da população e de seus usuários do sistema de trânsito de forma continuada.

Ainda é pouco percebido ações de forma efetiva no tocante ao item educacional. O quemais se percebe é a forma punitiva como mérito para castigar o transgressor de forma financeira aplicando multa pesadas e administrativamente colocando pontuações na carteira, medidas essas que minimizam o numero de acidentes, mas são medidas imediatistas, seria necessário medidas a médio e longo de prazo de educação continuada, como por exemplo: inserir como disciplina obrigatória no currículo escolar desde o pré-escolar, para que ao usuário seja incutido a utilizar-se do sistema de trânsito não de forma abusiva e desrespeitosa, mas maneira a cuidar dele como sendo propriedade sua, visando o bem estar de todos, aplicando regras de circulação com boa convivência e pacificidade.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Luciene Miranda de; *et al*. 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.

BACCHIERI, G. & BARROS A. J. D. – Acidentes de Trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados**. Rev. Saúde Pública** 2011.

BRASIL, **Código de Trânsito Brasileiro**. Instituído pela Lei no 9.503, de 23-9-97 - 1a edição -Brasília: DENATRAN, 2008.
_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação em Saúde. **Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil / Ministério daSaúde.** – Brasília: editora MS 2007.

_____. Portaria nº 1.600, de 7 de julho de 2011. Reformula a política nacional de atenção às urgências e institui a rede de atenção às urgências no sistema único de saúde (SUS). **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília (DF), 8 de jul. 2011 Disponível em:<http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/gm/2011/prt1600_07_07_2011.html>. Acesso em: 13 set. 2016.

DUTRA, V. C.; CAREGNATO, R. C. A.; FIGUEIREDO, M. R. B.; & SCHNEIDER, D. S. –
Traumatismos Craniocerebrais em Motociclistas: relação do uso do capacete e gravidade. Acta Paul Enferm. 2014.

FILHO, N. A. & BARRETO, M. L. – **Epidemiologia & Saúde:** Fundamentos, Métodos, Aplicações.Rio de Janeiro: editora Guanabara Koogan, 2011.
<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=230440&idtema=153&search=ceara|fortaleza|frota-2015.> Acesso em: 02 set.2016.

Faculdade Metropolitana da Grande Fortaleza**. Manual de normas para a elaboração de trabalhos acadêmicos: revisado e atualizado**, Biblioteca FAMETRO. – Fortaleza, 2013.

OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. – Fatores associados ao Óbito de Motocicletas nas Ocorrências de Trânsito. **Rev Esc Enferm** USP v. 46, n. 6, p. 1379-86, 2012.

PINHEIRO, A. L. F. B. *et al.* – **Educação para o trânsito e responsabilidade social** Anais doXXXIV COBENGE. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, Setembro de 2006.

SMELTZER, S. C. *et al.* – **Brunner & Suddarth Tratado de Enfermagem Médico-Cirúrgica.**12. ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2012.

ZABEU, J. L. A. *et al.* – Perfil de Vítima de Acidente Motociclístico na Emergência de um HospitalUniversitário. **Rev. Bras. Ortop**. v. 48, n. 3, p. 242-245, 2013.