

Programa de conscientização sobre traumas faciais causados por acidentes motociclísticos na cidade de Lagarto-SE

Gilberth Tadeu dos Santos Aciole
 Joubert Mateus dos Santos Aciole
 Layana Fontes de Brito Rodrigues
 Fabricio Eneas Diniz de Figueiredo
 Rayssa Even Matos de Souza
 Ana Carla Ferreira Guedes da Cruz

Resumo

Objetivo: Implantar um programa de conscientização sobre traumas faciais causados por acidentes motociclísticos no território de Lagarto-SE. **Método:** Trata-se de um projeto de intervenção que, através da educação em saúde por meio de atividades educativas, tem como objetiva a prevenção dos acidentes motociclísticos, e conseqüentemente, a redução do número de traumas faciais. O programa de prevenção terá uma duração de seis meses. **Conclusão:** Após a realização do programa de prevenção, em um segundo momento, será realizado um levantamento que corresponderá ao ano de 2021, para verificar se houve uma diminuição do número de acidentes motociclísticos com traumas dos ossos faciais comparados ao ano anterior, o qual já está catalogado.

Palavras-Chave: Inquérito Epidemiológico; Ossos Faciais; Prevenção de acidentes.

Awareness program about facial trauma caused by motorcycling accidents in the city of Lagarto-SE

Abstract

Objective: Implement an awareness program on facial trauma caused by motorcycle accidents in the territory of Lagarto-SE. **Methods:** It is an intervention project that, through health education through educational activities, aims to prevent motorcycle accidents, and consequently, reduce the number of facial traumas. The prevention program will last for six months. **Conclusion:** After carrying out the prevention program, in a second moment, a survey will be carried out that will correspond to the year 2021, to verify if there was a decrease in the number of motorcycle accidents with trauma to the facial bones compared to the previous year, which is already cataloged.

Keywords: Epidemiological Survey; Facial Bones; Accidents prevention.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito causam problemas sociais, psicológicos, econômicos, previdenciários, ambientais e no âmbito do setor saúde, devido à alta morbimortalidade, principalmente da população jovem e do sexo masculino. Estudos transversais, retros-

pectivos e descritivos, verificaram que, dentre os acidentes de trânsito, o mais predominante é o motociclístico, visto que se trata de um meio de transporte mais rápido e de baixo custo (MONTE *et al.*, 2019; FARIAS *et al.*, 2017; SANTOS *et al.*, 2016; ZABEU *et al.*, 2013;).

Os condutores de motocicletas pos-

Recebido: 26/06/2022

Aprovado: 04/07/2022

suem sete vezes mais chances de óbito, quatro vezes de lesão corporal e duas vezes de atropelar um pedestre, quando comparado com condutores de outros tipos de veículos automotores e, por isso, são considerados como público-alvo prioritário em programas de promoção e prevenção (MONTE *et al.*, 2019; FARIAS *et al.*, 2017; SANTOS *et al.*, 2016; ZABEU *et al.*, 2013;).

Nestes acidentes, a região craniofacial é a mais acometida dos membros superiores, correspondendo a 22,7% das lesões corporais. Estes estavam associados ao uso de álcool e a não utilização do equipamento de proteção individual (EPI), o que aumentou em 3,99 e 8,54 vezes a chance do evento traumático acontecer, respectivamente (ARAÚJO *et al.*, 2017; SANTOS *et al.*, 2016). Das fraturas faciais, o complexo zigomático é o mais acometido com 44,5%, seguido do osso mandibular com 42,5%; em menor proporção é acometida a maxila, ossos próprios do nariz e o arco zigomático com 5,2%, 4,5% e 3,3%, respectivamente (ZAMBONI *et al.*, 2017).

O trauma é o problema de saúde pública com maior potencial de ser prevenido e tratado, sendo os acidentes de trânsito e as agressões físicas os principais agentes etiológicos das fraturas faciais. Em alguns países, foram instituídas medidas de segurança e legislações para punição de irregularidades na condução de veículos, havendo a redução dos acidentes automobilísticos e ficando evidente a necessidade da interprofissionalidade, através dos diversos setores profissionais da saúde e dos órgãos de trânsito, que vão da gestão ao técnico, articular-

do novos arranjos de formação interdisciplinar e intercultural, em processos de experimentação e produção dos elementos constitutivos do trabalho coletivo em saúde, agindo de forma integral, na produção de ferramentas e organizações, vinculadas ao desenvolvimento da saúde e da educação, objetivando o desenvolvimento de campanhas de prevenção dos principais agentes etiológicos dos traumatismos faciais, contribuindo para a redução deste tipo de ocorrência (PEREIRA, 2018; ARAÚJO *et al.*, 2017).

Dentre os traumas dos membros superiores promovidos por acidentes motociclisticos, os traumatismos faciais são predominantes (52,24%) e dentre as injúrias faciais destaca-se a fratura do complexo zigomático, representando 29,1% dos casos, sendo na maioria dos casos tratados cirurgicamente (CHOI *et al.*, 2020).

O uso do capacete é o fator de proteção mais importante para prevenir ou reduzir a gravidade dos traumas maxilofaciais. Alguns estudos demonstram que os capacetes reduzem o risco de lesões craniofaciais em torno de 69% e risco de morte em 42%. Apesar das leis de uso do capacete, aproximadamente de 41% a 69% dos motociclistas, em países de baixa e média renda, não usam capacetes, podendo ser relacionado ao custo, peso do capacete, limitações auditivas/visuais, temperatura regional aumentada ou normas culturais (CHOI *et al.*, 2020).

Levando em consideração os dados das ocorrências de acidentes motociclisticos, demonstram uma maior particularidade e necessidade de atenção devido a motivos

como: a falta de fiscalização de trânsito na cidade, a cultura instaurada do não uso do capacete, o uso de celular, fácil acesso às motocicletas por menores de idade, além do crescente uso de álcool e drogas, fator diretamente ligado aos acidentes de trânsito (BOVA *et al.*, 2005).

Ações de fiscalização, medidas repressivas e punitivas são necessárias para que haja a promoção da segurança no trânsito. Além disso, a questão cultural tem forte implicação, como a ideia de liberdade ou de afirmação sexual, que é associada à alta velocidade e ao desempenho de determinadas marcas/modelos de veículos. Daí a importância de se considerar a informação e a comunicação como instrumentos indispensáveis ao sucesso das políticas e o fortalecimento das ações de educação para o trânsito, desde a infância até a velhice, já que o fenômeno do envelhecimento da população e do uso de medicamentos que possam afetar a capacidade de condução segura sofre um aumento (BARROS, 2017).

Diante disso, foi verificado que a principal forma de prevenção dos acidentes de trânsito e suas consequências é a educação, promovendo a mudança de comportamento, mesmo sendo um trabalho exige tempo. A educação em saúde é uma aprendizagem através da qual se procura modificar favoravelmente hábitos e atitudes influenciando o comportamento com respeito à saúde (BOVA *et al.*, 2005). Essa aprendizagem é um processo lento e, muitas vezes, encontra resistência. Apesar das estatísticas fornecerem números crescentes, poucas são as referências de trabalhos existentes que rea-

lizem discussões sobre os conceitos de prevenção de acidente de trânsito e intervenções específicas, cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito e que favoreça a análise e a reflexão de comportamentos seguros no trânsito (COUTO, 2016).

Em se tratando das profissões das vítimas, as que mais se destacam são: comerciários, trabalhadores rurais, trabalhadores da construção civil, autônomos, trabalhadores domésticos, industriários e motoboys, ou seja, aqueles que utilizam a motocicleta como instrumento de locomoção até os lugares de execução das suas atividades laborais (SILVA *et al.*, 2017).

É interessante ressaltar que, ao evidenciar um contexto de vulnerabilização aos acidentes, nota-se que o uso da motocicleta como instrumento de trabalho por parte, por exemplo, dos motoboys, serviços de entrega de mercadorias (motofrete) e transporte de passageiros realizado pelos mototaxistas, é um dos que mais se mostra como um momento propício. Assim, ao tratar especificamente da sociedade, esta, por sua vez, utiliza e aprecia os serviços de entrega rápidas feitas pelos motoboys, mas por outro lado, coloca-os como os principais culpados pelos acidentes de trânsito (SANTOS *et al.*, 2018).

As características dos acidentes descritas, até aqui, não são diferentes no município de Lagarto/SE, onde é verificado, no setor de Cirurgia e Traumatologia Buco Maxilo Facial do Centro de Especialidades Odontológicas (CEO), a ocorrência de demanda importante de pacientes com seque-

las dos traumas faciais decorrentes dos acidentes motociclísticos. O município possui um Hospital Universitário, onde foi realizado um levantamento epidemiológico com pacientes atendidos no período de janeiro de 2016 a junho de 2017 e verificou-se as causas e variáveis associadas aos acidentes motociclísticos, que poderão ser tratados com orientações pertinentes às vítimas e à comunidade, bem como subsidiar políticas públicas no sentido de minimizar as ocorrências e as suas possíveis sequelas (SANTOS *et al.*, 2018). Este município está localizado na região centro-sul do estado de Sergipe, sendo o terceiro município mais populoso e tem como atividades econômicas a agricultura, pecuária e a indústria.

Diante dos altos índices de acidentes de trânsito, em 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas emitiu uma resolução designando o período de 2011 a 2020 como a “Década de Ação pela Segurança Viária” (DARS), com o objetivo de reduzir as mortes e lesões por acidentes com veículos automotores por meio da adoção de ações coordenadas em diferentes níveis, com ênfase nos níveis local e nacional. Ações estas agrupadas em cinco pilares: gestão da segurança viária; estradas mais seguras e mobilidade; segurança veicular; comportamento do usuário da estrada; e resposta pós-acidente. Desde então, a situação tem sido monitorada pela OMS (ANDRADE *et al.*, 2019; ARAÚJO *et al.*, 2017).

A DARS não envolve apenas acidentes em rodovias, mas é importante estudá-los, pois envolvem mais energia (maior velocidade), resultam em casos de fatalidades

mais graves que os acidentes urbanos e representam mais de 70% dos custos totais dos acidentes de trânsito no Brasil. Em outras palavras, comparado a outros tipos, os acidentes rodoviários tendem a ser fatais, de forma que uma redução no número de acidentes rodoviários graves é um alvo primordial para a DARS (ANDRADE *et al.*, 2019; ARAÚJO *et al.*, 2017).

Outro movimento preventivo é o “Maio Amarelo: nós somos o trânsito”, originado com a proposta de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo, escolhido em virtude do 11 de maio de 2011, devido o decreto da ONU da Década de Ação para Segurança no Trânsito, sendo referência mundial para balanço das ações que o mundo inteiro realiza, sendo a cor amarela a sinalização de atenção e advertência no trânsito (MAIO AMARELO, 2021).

Baseado na Educação em Saúde e com a visão da prevenção das lesões promovidas pelos acidentes motociclísticos, destacam-se as análises sobre a previsibilidade dos eventos geradores de traumas no trânsito e a vulnerabilidade do corpo humano como um parâmetro determinante para ações preventivas, enfatizando em eventos, campanhas, projetos, formações, desenvolvimento de capacitações, publicações, mobilizações, cooperações e/ou encontros estratégicos, com o objetivo de sensibilização e conscientização da dinâmica periculosa mantida no trânsito, devendo estes ocorrerem de forma abrangente, inclusiva e baseados em evidências, levando em consideração que estas ações devem ter um caráter

continuado, com o objetivo de criar um ambiente de circulação e social pacífico (PAVARINO FILHO, 2016).

Desta forma, a importância da saúde pública para a redução das mortes e lesões no trânsito e para a melhoria dos resultados na área da saúde, assim como o papel dos sistemas de saúde, é indiscutível, pois estes, passam a assumir lugar de destaque em ações que geralmente eram restritas a outros setores, como segurança pública, engenharias ou assistência social, com destaque para as contribuições das áreas de epidemiologia e ênfase na abordagem intersetorial do problema e agindo de forma interprofissional (PAVARINO FILHO, 2016).

De acordo com os níveis de atendimento à vítima com trauma facial, na maioria dos casos, o politraumatizado procura prioritariamente o nível terciário e, posteriormente, o secundário da atenção, por se relacionar mais a internações, intervenções cirúrgicas e quadros de reabilitação, ocasionando gastos exorbitantes com os tratamentos realizados (COUTO, 2016).

Assim, levando em consideração a ocorrência e as características dos acidentes motociclísticos no município e ancorados no pilar do comportamento do usuário proposto na DARS, este estudo tem como objetivo implantar um programa de conscientização sobre traumas faciais causados por acidentes motociclísticos na cidade de Lagarto-SE.

PLANO DE INTERVENÇÃO

Este projeto de intervenção será reali-

zado na cidade de Lagarto, localizado na região Centro-Sul do estado de Sergipe, Brasil, e terá a duração de seis meses. Para tanto, serão realizadas atividades de educação em saúde com uma reunião prévia do coordenador com a Secretária de Saúde para levar conhecimento sobre o projeto e, posteriormente, com a equipe que executará as atividades, através da exposição do trabalho com os dados, objetivos e resultados esperados, para fins de conscientização e sensibilização de toda a equipe. Diante disso, será elaborada uma propaganda, com informações preventivas e fotos de traumas faciais (sem identificar o paciente) decorrentes de acidentes de moto; impressão de panfletos (*folder* informativo/reflexivo) educativos, que serão distribuídos em locais e horários estratégicos na cidade ao público-alvo, com o apoio das auxiliares de saúde bucal do CEO; publicação de anúncios em emissoras de rádio e redes sociais, isto em parceria com a Secretaria Municipal de Comunicação e junto à Secretaria Municipal de Saúde; realização de palestras educativas com apresentação de vídeos de curta duração que possibilitem a reflexão e, após, propor roda de conversa sobre o tema que serão realizadas no Departamento estadual de Trânsito de Sergipe (DETRAN-SE), mostrando a forma correta da direção defensiva e os inúmeros casos de vítimas de acidentes motociclísticos com as diversas fraturas faciais, enfatizando sempre a importância do uso do EPI e a não ingestão de bebida alcoólica durante a condução do veículo, pois são os fatores etiológicos que mais predisõem aos traumas faciais nos acidentes motociclísti-

cos, sendo isso para os que almejam adquirir a carteira de habilitação categoria A, como também para os que realizarão a sua renovação.

Com o apoio da Prefeitura Municipal de Lagarto, junto à Secretaria Municipal de Saúde, Comunicação e Transportes, apoio de uma equipe de saúde disponibilizada pelo Hospital Universitário da UFS, realizar-se-ão as atividades educativas nas salas de espera das Unidades Básicas de Saúde, escolas e outros locais, onde se identificar o público-alvo (motofrete e mototaxistas). Todo o material educativo (projeto de slides, computador, material didático, *banner*, panfletos e custeio com a propaganda) será disponibilizado pela prefeitura.

Após a realização do programa de prevenção, em um segundo momento, será realizado um levantamento que corresponderá

ao ano de 2021, para verificar se houve uma diminuição do número de acidentes motociclisticos com traumas faciais comparados ao ano anterior, onde os dados já se encontram catalogados.

RESULTADO ESPERADOS

Após todo trabalho educativo, espera-se sensibilizar as equipes de saúde e o público-alvo sobre a importância do tema, para torná-los multiplicadores com o propósito de desenvolverem outras ações de educação em saúde e de educação no trânsito para prevenção dos traumas faciais, identificando os diferentes públicos-alvo e suas características, como também saber a sua contabilidade, objetivando sempre a diminuição significativa do número de politraumatizados, que se fará através da compa-

Quadro 1 – Recursos humanos

ATIVIDADES	RESPONSÁVEL
ELABORAÇÃO DA PROPOSTA PARA SENSIBILIZAÇÃO DA EQUIPE GESTORA	COORDENADOR DO CEO
PALESTRAS PARA FORMAR MULTIPLICADORES NA EQUIPE DE SAÚDE	COORDENADOR DO CEO
MAPEAR O PÚBLICO-ALVO (ESCOLAS, EMPRESAS DE MOTOTAXI)	EQUIPE DO PROJETO
PALESTRAS NO DETRAN	CIRURGIÃO BUCOMAXILOFACIAL / FUNCIONÁRIO DETRAN
PANFLETAGEM EM LOCAIS ESTRATÉGICOS	AUXILIARES DE SAÚDE BUCAL
PROPAGANDA EM MEIOS DE COMUNICAÇÃO	SECRETÁRIO DE COMUNICAÇÃO/SAÚDE
PALESTRAS EM ESCOLAS	EQUIPE DO PROJETO
AVALIAÇÃO DO EVENTO	CIRURGIÃO BUCOMAXILOFACIAL

Fonte: autoria própria (2021).

ração com os dados obtidos no estudo de Santos e Silva (2018) e, conseqüentemente, espera-se que haja o decréscimo dos traumas faciais oriundos dos acidentes motociclisticos, além de conter gastos públicos, podendo ser aplicados em outros setores da saúde.

MONITORAMENTO E AVALIAÇÃO

Planeja-se que todo trabalho educativo como as palestras sejam gravados e que seja produzido um relatório discriminando tudo o que foi abordado no evento. Já as propagandas em rádios e redes sociais serão gravadas e retransmitidas diariamente. Para a ação de distribuição de panfletos em via pública, será realizado registro (fotos) *in loco*, como forma de monitoramento da ação.

Com a finalização das ações elencadas, dá-se início então ao levantamento dos índices epidemiológicos locais gerados a partir da finalização das intervenções, com relação a acidentes e as lesões faciais. A partir dos dados obtidos com a realização do acompanhamento, será proposta a explanação dos resultados, primeiramente para a equipe local/gestão e, após isto, explanadas para os motociclistas do município como uma forma de retorno da informação e visualização da mudança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo em vista as superlotações dos grandes hospitais e os grandes gastos públicos com os acidentes motociclisticos que ocasionaram lesões do complexo bucomaxilofacial, foi idealizado esse projeto de inter-

venção para promover a segurança e prevenir os acidentes, mais precisamente direcionados aos motociclistas da cidade de Lagarto, objetivando a conscientização das normas de segurança no trânsito focando nos traumas faciais. Apesar de ser uma proposta intersetorial, não comumente relacionada ao setor saúde, observa-se a necessidade de incluir a educação voltada para o acidente motociclistico e para a prevenção do trauma facial, relacionando e baseando a proposta em ideias vinculadas à Educação em Saúde para os motociclistas, com ações preventivas e informativas.

Com isso, visou-se iniciar a execução e implementação das intervenções no mês de julho do ano de 2021. Algumas possíveis dificuldades para implementação da proposta poderão ser de aceitação ou organização dentro do planejamento interno, causando resistências, que poderão ser superadas ao serem colocadas a grande demanda do município, as ocorrências obtidas e discutido-se sobre como os índices afetam o setor e como poderiam ser melhor trabalhadas. Com isso, a partir desse projeto, vislumbra-se a ocorrência de novas ações de promoção para outro público-alvo ou com ênfase em outra região do corpo humano, dando continuidade aos estudos e intervenções na área para que se viabilizem maiores resultados.



REFERÊNCIAS

- ANDRADE, F. R.; ANTUNES, J. L. F. Trends in the number of traffic accident victims on Brazil's federal highways before and after the start of the Decade of Action for Road Safety. **Reports in public health**, v. 35, n. 8, p.218-250, 2019.
- ARAUJO, D. C.; PINHEIRO, F. G. M. S, MENESES, M. G. V., LIMA, S. G. S., TAVARES, C. S. S., VAEZ, A. C. Perfil e fatores associados ao trauma em vítimas de acidentes de trânsito atendidas por serviço móvel de urgência. **Arq. Ciênc. Saúde**, v. 24, n. 2, p. 65-70, 2017.
- BARROS, F. P. C.. Promoção da saúde: é preciso enfrentar a violência no trânsito. **CONSENSUS**. v. 23, n. 2, 2017.
- BOVA, V. B. R.; WALL, M. L. Educação em saúde no trânsito: uma contribuição da enfermagem. **Cogitare Enfermagem**, v.10, n. 1, p. 60-65, 2005.
- CHOI, W. S.; CHO, J. S.; JANG, Y. S.; LIM, Y. S.; YANG, H. J.; WOO, J. H. Can helmet decrease mortality of craniocerebral trauma patients in a motorcycle accident?: A propensity score matching. **PloS One**, v. 15, n. 1, 0227691, 2020.
- COUTO, L. L. M. Educação para o trânsito no ensino fundamental: contribuições da psicologia moral. **Revista de Educação do Ideau**. v. 11, n. 24, 2016.
- FARIAS, I. P. S.; BERNARDINO, I. M.; NÓBREGA, L. M.; GREMPEL, R. G.; D'AVILA, S. Maxillofacial trauma, etiology and profile of patients: An exploratory study. **Acta Ortopédica Brasileira**, v. 25, n. 6, p. 258–261, 2017.
- MOVIMENTO maio amarelo**. 2021. Disponível em: <https://maioamarelo.com/> Acesso em: 15 jun. 2021.
- MONTE, V. O.; COSTA, M. A. O.; LEMOS, M. H. S.; LEMOS, T. A. B.; MORAIS, C. L., REZENDE, T. B. V.; LIMA, M. Á. S.; JÚNIOR, A. L. S.; VERAS, V. M.; CHAVES, L. N. S.; QUEIROZ, B. F. S.; COSTA, I. S.; VIEIRA, J. L. Caracterização epidemiológica das vítimas de acidentes motociclísticos atendidas no estado do Piauí. **Revista Eletrônica Acervo Saúde**, v. 25, n. 738, p. 1-8, 2019.
- PAVARINO FILHO, R. V. As Declarações de Moscou e Brasília sobre a segurança no trânsito – um paralelo entre dois momentos no tema da saúde. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 21, n. 12, p. 3649-3660, 2016.
- PEREIRA, M. F. Interprofissionalidade e saúde: conexões e fronteiras em transformação. **Interface**, v. 22, n. 2, p. 1753-6, 2018.
- SANTOS, M. E. S. M.; SILVA, É. K. P.; ROCHA, W. B. S. S.; VASCONCELOS, J. M. Perfil epidemiológico das vítimas de traumas faciais causados por acidentes motociclísticos. **Rev. Cir Traumatol. Buco-Maxilo-FAC**, v. 16, n. 1, p. 29–38, 2016.
- SANTOS, L. S., SILVA, L. N. **Perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclísticos atendidas no Hospital Universitário de Lagarto, 2018**. Monografia (Graduação em Medicina) - Universidade Federal de Sergipe, Lagarto, 2018.

SANTOS, A. M. R.; MOURA, M. E. B.; NUNES, B. M. V. T.; LEAL, C. F. S.; TELES, J. B. M. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. **Cad. Saúde Pública**, v. 24, n. 8, p. 1927-1938, 2018.

SILVA, B. J. C.; SANTOS, J. D. M.; SANTOS, A. M. R.; MADEIRA, M. Z. A. GOUVEIA, M. T. O. Acidentes com motocicletas: Caracterização da ocorrência e suspeita do uso de álcool. **Revista Cogitare Enferm**, v. 3, n. 22, p. 507-515, 2017.

ZAMBONI, R. A.; WAGNER, J. C. B.; VOLKWEIS, M. R.; GERHARDT, E. L., BUCHMANN, E. M.; BAVARESCO, C. S. Levantamento epidemiológico das fraturas de face do Serviço de Cirurgia e Traumatologia Bucomaxilofacial da Santa Casa de Misericórdia de Porto Alegre-RS. **Revista Do Colégio Brasileiro de Cirurgiões**, v. 44, n. 5, p. 491–497, 2017.

