

TRAUMATISMO CRANIOENCEFÁLICO OCASIONADO POR ACIDENTE MOTOCICLISTICO: UMA REVISÃO INTEGRATIVA

Lara Amanda Barbosa¹; Tamires Carla Comin²; Charlene Pompermaier³

Resumo

O grande número de acidentes automobilísticos tem sido motivo de grande discussão na atualidade, sendo uma das principais causas de morbimortalidade e é descrita como um problema de saúde pública para alguns autores, pois afeta principalmente a faixa etária ativa da população. O principal trauma e o que causa mais vítimas é o trauma craniano. Tem-se como objetivo demonstrar o perfil epidemiológico das vítimas de acidentes motociclísticos com traumatismo cranioencefálico. Trata-se de uma revisão integrativa da literatura, que buscou evidenciar e discutir a o TCE em acidentes automobilísticos envolvendo motocicletas. Houve predominância do sexo masculino, em idade ativa (jovens adultos), a falta de equipamentos de proteção individual, sexo, idade, uso do álcool e drogas ilícitas sinalizam para o risco de acidentes, tendo como consequência maior gravidade das lesões temporárias ou definitivas.

Palavras-chave: Acidentes de Trânsito. Motociclistas. Traumatismo Crânioencefálico.

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos anos houve um aumento considerável no número de motocicletas nas cidades e rodovias do Brasil. A consequência negativa desse fato está no aumento progressivo de vítimas de traumas mecânicos, dentre eles, o Trauma Crânioencefálico (TCE). O TCE é o principal determinante de óbito e sequelas em politraumatizados, sendo por isso definido pela Organização Mundial de Saúde como um problema de saúde pública (CANOVA ET AL, 2010).

Entende-se o traumatismo cranioencefálico (TCE), segundo o Ministério da Saúde, como qualquer lesão oriunda de um trauma externo que gere alterações anatômicas no couro cabeludo, meninges, encéfalo ou vasos sanguíneos resultando em alterações cerebrais momentâneas ou permanentes. Revela-se que o TCE é uma das causas mais frequentes de morbimortalidade em todo o mundo e gera forte impacto social (ISRAEL ET AL, 2019).

Contudo, sabe-se que os acidentes de trânsito podem trazer consequências de diversas naturezas, não estando limitado apenas ao campo físico, mas podendo acometer os campos psicológico, econômico, político, social, cultural, todos eles repercutindo intensamente sobre a vida dos acidentados. Além disso, podem causar imenso número de óbitos, incapacidades permanentes e temporárias, alto dispêndio de recursos financeiros, problemas psicológicos e pessoais, acrescidos ainda de dor e sofrimento das vítimas, seus familiares e outros (SOUZA; SILVA; CARVALHO, 2010).

2 DESENVOLVIMENTO

Este estudo tem o objetivo de identificar a incidência de traumatismo cranioencefálico em pacientes envolvidos em acidentes automobilísticos por motocicleta, bem como os fatores relacionados ao óbito e perda de capacidade física, cognitiva e comportamental dos acidentados.

Trata-se de uma revisão integrativa da literatura, que buscou evidenciar e discutir a o TCE em acidentes automobilísticos envolvendo motocicletas. Segundo Silveira (2005), a revisão integrativa determina o conhecimento atual sobre uma temática específica, já que é conduzida de modo a identificar, analisar e sintetizar resultados de estudos independentes sobre o mesmo assunto, contribuindo, pois, para uma possível repercussão benéfica na qualidade dos cuidados prestados ao paciente. Pontua-se, então, que o impacto da utilização da revisão integrativa se dá não somente pelo desenvolvimento de políticas, protocolos e procedimentos, mas também no

pensamento crítico que a prática diária necessita. É dividida em 6 etapas, sendo elas: elaboração da pergunta norteadora; busca ou amostragem na literatura; coleta de dados; análise crítica dos estudos incluídos; discussão dos resultados e apresentação da revisão integrativa. A partir de publicações científicas indexados na base de dados Biblioteca Virtual em Saúde (BVS) no dia 05 a 12 de março foi realizada a pesquisa bibliográfica utilizando os descritores: traumatismo crânio cerebrais and motocicletas, totalizando 278 artigos. Como critério de inclusão, foram selecionados artigos disponíveis em português entre os anos de 2010 a 2019, tendo como assunto principal motocicletas, traumatismos crânio cerebrais e acidentes de trânsito, totalizando em 10 artigos. Após a leitura dos resumos, 5 artigos foram excluídos, 3 por estarem repetidos e 2 por abordarem outra temática. Procedeu-se a leitura na íntegra dos artigos e foram analisados os seguintes pontos: impactos psicossociais em pacientes vítimas de acidentes, possibilidades de TCE em pacientes vítimas de acidentes automobilísticos, incidência de mortalidade em pacientes vítimas de TCE.

Ao todo foram utilizados cinco artigos para a revisão, sendo dois publicados em São Paulo, dois no Rio de Janeiro e um artigo em Pernambuco.

Segundo Canova (2010), em um de seus estudos realizados, revela que em algumas cidades de médio porte á grande porte, os motociclistas prevalecem entre as outras categorias das vítimas de acidentes de trânsito, porém os percentuais variam de um local para outro. Na instituição onde se desenvolveu este estudo, durante o ano de 2010, foram admitidas, de acordo com dados do Serviço de Arquivo Médico (SAME) da instituição, 6.053 vítimas de acidentes de motocicleta, e, destes, 21 vieram a óbito, 4.617 foram liberados com menos de 24 horas por apresentarem lesões leves e 1.415 necessitaram de internamento hospitalar.

Impactos psicossociais em pacientes vítimas de acidentes

A reação a situações de estresse é uma resposta neuroquímica e neurofisiológica do cérebro ao perceber que está em perigo. Trata-se de uma resposta fisiológica com liberação de hormônios e que nos permite sobreviver,

sendo uma resposta extremamente adaptativa e adequada. Ela engloba o aceleração dos batimentos cardíacos e a contração de músculos, por exemplo (BARROS; FURTADO; BONFIM, 2015).

Os acidentes de trânsito tornam-se acontecimentos traumáticos quando há percepção de ameaça à vida; quando há confronto com o sofrimento ou com a morte de outros; e diante de acontecimentos repentinos de impacto extremo, gerados por causas externas, que desencadeiam respostas de medo intenso, que podem culminar em evitamento, reexperiência, dissociação e hipervigilância (BARROS; FURTADO; BONFIM, 2015).

Estima-se que 11,5% dos acidentados de trânsito desenvolvam Transtorno de Estresse Pós Traumático. Outro estudo, que investigou três milhões de pessoas envolvidas em acidentes rodoviários, estimou que entre 8 e 40% das mesmas terão transtorno de estresse pós-traumático no primeiro ano após o acidente. Secchi nos trouxe em vítimas de acidentes de trânsito a ocorrência das seguintes perturbações: ansiedade fóbica a viagens (52%); ansiedade generalizada (58%), transtorno de estresse pós-traumático (50%) e depressão (39%) (SECCHI; MORAES; CASTRO, 2012).

A maioria dos casos de acidentes aconteceu com indivíduos ativos, nos quais a gravidade do trauma foi de alta morbidade causando sequelas dificultado a interação social devido aos distúrbios comportamentais e cognitivos causando sérios impactos psicossociais (ISRAEL ET AL, 2019).

Há pessoas mais vulneráveis para viverem situações de trauma do que outras. Observa-se no estudo de Constâncio que nos trouxe a história de uma jovem de 25 anos, gestante, que sofreu acidente automobilístico a qual não teve danos físicos porem grandes problemas psicológicos após o trauma (CONSTÂNCIO ET AL, 2019).

Por outro lado, há pessoas que vão lidar melhor com as experiências negativas, que demonstrarão mais competência, maior autoestima, sentimentos de auto eficácia, revelando-se mais positivas em relação à vida, com capacidade de dar significado às experiências. Os fatores protetores e resilientes são aqueles que amenizam a reação ao estresse, reduzem a

chance de perturbação e podem até gerar o "crescimento pós-traumático", com mudanças de valores e uma nova atitude de maior valorização da vida (BARROS; FURTADO; BONFIM, 2015).

A gravidade do acidente também influencia o desenvolvimento ou não do transtorno de estresse pós-traumático. Avalia-se a gravidade do acidente tal como a pessoa o descreve, por exemplo, quantas pessoas ficaram envolvidas, quantas ficaram gravemente feridas, quantas morreram o lugar ocupado no acidente, entre outros. O fato de a pessoa ser passageiro ou condutor afeta sua percepção do acidente. Ser passageiro, por exemplo, é pior porque passageiros normalmente não se apercebem tão rapidamente da situação e, mesmo quando se apercebem, não têm controle sobre a situação. Canova diz que o impacto traumático depende de como a pessoa avalia o quanto sua vida esteve em risco naquele acidente, uma apreciação inteiramente subjetiva (CANOVA ET AL, 2010).

Possibilidades de TCE em pacientes vítimas de acidentes automobilísticos

Israel (2019) relata que no seu estudo o maior número de casos ocorreu com pacientes do sexo masculino, menores de 40 anos de idade, entretanto, Canova relata que seu estudo apontou que a maior incidência de TCE em acidentados foi com pacientes do sexo masculino, predominando a faixa etária de 15 a 25 anos se destacando o mês de dezembro no período noturno, finalizando o exposto dos artigos, Barros relata que a maioria dos motociclistas acidentados era do sexo masculino, na faixa etária de 15 a 34 anos e a maioria dos TCE foram considerados leves. Secchi (2012) colabora complementando com o estudo dispostos, apresentando uma pesquisa de sua autoria onde aponta que a fratura do osso temporal presente em alguns casos de TCE ocorrem em pacientes entre 3 a 75 anos de idade e o lado mais afetado da fratura foi o lado direito. Canova (2010) apontou que a mortalidade dos pacientes devido á TCE presentes no seu estudo, variaram de 20% a 50 % não inclusos as vítimas que foram a óbito antes de chegar ao hospital e quanto aos pacientes que receberam atendimento hospitalar para realização de exames foram liberados em menos de 24 horas e Barros (2015) complementa

que a maioria dos TCE foram considerados leves e o óbito ocorreu em apenas 5% dos casos onde mais de 80% dos casos tiveram boas melhoras e receberam alta clínica.

Incidência de mortalidade em pacientes vítimas de TCE

A maior ocorrência dos óbitos por acidentes de trânsito em indivíduos do sexo masculino e na faixa etária jovem pode estar relacionada a algumas características referentes a esta população, como imaturidade, sentimentos de onipotência, que podem ser potencializados pelo uso de álcool e drogas associado à direção, assim como pelo excesso de velocidade, manobras imprudentes e o não uso dos equipamentos de segurança. O trauma é a principal causa de óbito nas primeiras 4 décadas de vida e representa um enorme e crescente desafio ao País em termos sociais e econômicos. Os acidentes e as violências no Brasil configuram um problema de saúde pública de grande magnitude e transcendência, que tem provocado forte impacto na morbidade e na mortalidade da população (BARROS; FURTADO; BONFIM, 2015).

Estima-se que, no Brasil, a taxa de mortalidade por TCE esteja entre 26,2 a 39,3 casos para cada 100 mil habitantes, sendo responsável por taxas de mortalidade elevadas, com maior prevalência em jovens do sexo masculino. Alerta-se que, a cada meio milhão de indivíduos que dão entrada nos hospitais brasileiros por TCE, cerca de 75 a 100 mil evolirão a óbito (ISRAEL ET AL, 2019).

3 CONCLUSÃO

Os resultados aqui apresentados mostram um predomínio de homens jovens com vidas ativas que sofreram acidente de trânsito ou violência externa e, além disso, apontaram a predominância de casos de TCE ocasionados pelos acidentes mesmo sendo de caráter leve a moderado.

Diante dos casos, reforça-se a necessidade de medidas mais eficazes de prevenção que possam contribuir para o auxílio ao enfrentamento desse

problema de saúde pública, como por exemplo, a realização de campanhas educativas que alcancem as pessoas que utilizam a motocicleta como meio de transporte prevenindo assim possíveis situações de acidentes.

REFERÊNCIAS

BARROS, Mariana Sousa Arruda; FURTADO, Betise Mery Alencar Sousa Macau; BONFIM, Cristine Vieira do. **Características clínicas e epidemiológicas de motociclistas com trauma cranioencefálico atendidos em hospital de referência**. Rev. enferm. UERJ; 23(4): 540-547, jul.-ago. 2015. Tab.

CANOVA, Jocilene de C.M.; BUENO, Maressa F.R.; OLIVER, Célia C.D.; SOUZA, Lucinéia A; BELATI, Ludimila A.; CESARINO, Cláudia B.; RIBEIRO, Rita de Cássia H.M. **Traumatismo cranioencefálico de pacientes vítimas de acidentes de motocicletas**. Arq Ciênc Saúde 2010 jan-mar; 17(1):9-14.

CONSTÂNCIO, Tatiane Oliveira de Souza; ROCHA, Roseane Montargil; NERY, Adriana Alves; CONSTÂNCIO; Jocinei Ferreira. **Repercussões psicossociais do traumatismo cranioencefálico causado por acidente motociclístico**. Rev Fun Care Online. 2019 jul/set; 11(4):914-920.

ISRAEL, Jakeline de Lima; QUEIROZ, Francisco José Oliveira de; AMARAL, Thatiana Lameira Maciel; CASSIANO, Kelly Regina Pires da Silva; PRADO, Patrícia Rezende do. **Fatores relacionados ao óbito em pacientes com traumatismo cranioencefálico**. Rev enferm UFPE on line., Recife, 13(1):9-14, jan., 2019.

SECCHI, Myrian Marajó Dal; MORAES, Juliana Furno Simões; CASTRO, Fabrício Barbosa de. **Fratura de osso temporal em pacientes com traumatismo cranioencefálico**. Arquivos Int. Otorrinolaringol. vol.16 no.1 São Paulo fev./mar. 2012.

SOUZA, Marcela Tavares de; SILVA, Michelly Dias da; CARVALHO, Rachel de. **Revisão integrativa: o que é e como fazer**. Einstein. 2010; 8(1 Pt 1):102-6.

Sobre o(s) autor(es)

Lara Amanda Barbosa¹ - Acadêmica do curso de graduação em enfermagem - barbosaalaraa@gmail.com

Tamires Carla Comin² - Acadêmica do curso de graduação em enfermagem - tami_comin@hotmail.com

Charlene Pompermaier³ - Mestre em Biociências e Saúde. Docente do Curso de Graduação em Enfermagem - contato@preveconsultoria.com.br