



ARTIGO ORIGINAL

Sonolência diurna e atenção em motoristas de ônibus urbanos de 2 capitais do Brasil

D. Brasil Santos^{a,*}, L. Gonçalves Bittencourt^b, C.A. de Assis Viegas^{b,◇} e E. Gaio^{b,◇}

^a Centro de Fisioterapia e Reabilitação, Hospital Universitário de Brasília, Universidade de Brasília, Brasília-Distrito Federal, Brasil

^b Unidade de Pneumologia, Hospital Universitário de Brasília, Universidade de Brasília, Brasília-Distrito Federal, Brasil

Recebido a 1 de agosto de 2012; aceite a 17 de janeiro de 2013

Disponível na Internet a 30 de abril de 2013

PALAVRAS-CHAVE

Distúrbios de sonolência excessiva;
Atenção;
Direção de automóveis;
Transportes

KEYWORDS

Disorders of excessive somnolence;
Attention;
Automobile driving;
Transportation

Resumo O Brasil é um dos líderes mundiais em acidentes de trânsito. O presente artigo estudou a sonolência diurna excessiva de motoristas de transportes públicos de 2 capitais brasileiras, bem como seus níveis de atenção. O presente estudo foi do tipo descritivo transversal, com amostra de conveniência. Para avaliação foram utilizados: variáveis antropométricas, um Questionário de Sono, a Escala de Sonolência de Epworth (ESS), o Teste de Atenção Difusa (TADIM) e o Teste de Atenção Concentrada (TACOM-A). Foram avaliados 300 motoristas das cidades de Brasília e Florianópolis. A maior parte dos indivíduos apresentava sobrepeso e sonolência. A circunferência do pescoço foi menor em Brasília, onde os motoristas também eram mais sonolentos e apresentaram pior desempenho no TACOM-A. A análise de correlação foi significativa entre os testes de atenção e idade e entre índice de massa corporal (IMC) e ESS. Fatores como diferenças nas jornadas de trabalho, bem como diferenças no tráfego entre as 2 cidades podem estar associados aos nossos achados. Concluímos que a sonolência é fator de risco comum entre motoristas profissionais de ônibus e esta se correlacionou com o IMC, bem como a atenção também se correlacionou com a idade.

© 2012 Sociedade Portuguesa de Pneumologia. Publicado por Elsevier España, S.L. Todos os direitos reservados.

Daytime sleepiness and attention in city bus drivers of two capitals of Brazil

Abstract Brazil is one of the world leaders on traffic accidents. The present article studied the excessive daytime sleepiness of public transport drivers in two Brazilian's capitals and their level of attention. It was conducted here a descriptive transversal study of a convenient sample. For the evaluation were used: anthropometric variables, a Sleep Questionnaire, Epworth Scale of Sonolency (ESS), Diffused Attention Test (TADIM), and Concentrated Attention

* Autor para correspondência.

Correios eletrônicos: dante@unb.br, dantebsantos@gmail.com (D. Brasil Santos).

◇ Dante Brasil Santos, Eduardo Gaio e Carlos Alberto de Assis Viegas são funcionários do governo brasileiro na Universidade de Brasília.

Test (TACOM-A). There were evaluated 300 drivers from Brasilia and 104 from Florianopolis. The majority of the individuals were overweight and presented somnolence. The neck circumference was smaller in Brasília, where the drivers were also more sleepiness and presented worst attention on TACOM-A. The analysis of correlation was significant between attention tests and age and between BMI and ESS. Factors as differences in work journeys as well differences between the traffic in these two cities may be associated to our findings. We concluded that sleepiness is a common factor of risk between professional bus drivers and that was correlated with BMI, as well as the attention was correlated with age.

© 2012 Sociedade Portuguesa de Pneumologia. Published by Elsevier España, S.L. All rights reserved.

Introdução

Embora o Brasil tenha desenvolvido novo código de trânsito, ainda continua como destaque global nas estatísticas de acidentes automobilísticos¹, sendo grande a quantidade de mortos e feridos². A análise dos dados oficiais revela apenas parcialmente o número dos acidentes de trânsito (AT), devido à dificuldade em se registrar todos os eventos, já que as autoridades de trânsito nem sempre são comunicadas, os relatos de acidentes não são sempre realizados e o acidente nem sempre é contabilizado³. Por definição, acidente é resultado indesejado de uma combinação de causas inseguras, intencionais ou não, que se traduzem em situação de emergência e resultam em prejuízos materiais, humanos, financeiros, psicológicos ou sociais⁴. Em relação aos AT, os motoristas profissionais, especialmente os de ônibus, estão comumente envolvidos nos AT. Já se sabe que a maior parte destas ocorrências está relacionada com falhas nas tomadas de decisão e no processamento das informações, o que expõe a importância do fator humano neste contexto e também a desatenção dos motoristas⁵. O presente estudo propôs medir a sonolência em motoristas de transportes coletivos urbanos em 2 capitais brasileiras, quantificar seus níveis de atenção e seus resultados nos testes de atenção, bem como correlacionar as variáveis estudadas.

Métodos

Trata-se de um estudo observacional, descritivo, do tipo transversal, envolvendo motoristas profissionais de ônibus coletivos das cidades de Brasília e Florianópolis, capitais do Distrito Federal e de Santa Catarina respectivamente, conduzido entre Agosto e Outubro de 2008. Com base na resolução do Conselho Nacional de Saúde do Ministério da Saúde (CNS/MS) n.º 196/96, que regulamenta a material, a coordenação do Comitê de Ética em Pesquisa da Faculdade de Medicina da Universidade de Brasília aprovou *ad referendum* o projeto de pesquisa desenvolvido por este estudo quanto aos seus aspectos éticos. As empresas de transportes urbanos foram convidadas a liberar alguns de seus motoristas para participarem de uma palestra cujo tema era «Sonolência Excessiva e Acidentes de Trânsito», sendo neste momento aplicado 4 instrumentos de avaliação. As duas capitais têm o mesmo número de empresas de

transportes coletivos e aproximadamente o mesmo número de motoristas. A escolha de Brasília foi por conveniência do autor, e a de Florianópolis, por apresentar características próximas das encontradas na capital federal. Foram considerados critérios de inclusão o facto de ser motorista regular de transportes coletivos urbanos, estar disponível para participação da palestra e para avaliação por meio dos instrumentos e, ainda, aceitar, mediante consentimento escrito, participar neste protocolo de pesquisa. Foram excluídos motoristas ocasionais, bem como aqueles que não eram registados formalmente como empregados regulares das empresas.

Seguindo a referida palestra, os motoristas foram avaliados em 4 etapas: identificação dos participantes, sendo mensurados variáveis antropométricas (peso, altura, índice de massa corporal [IMC] e circunferência do pescoço [CP]); aplicação do Questionário de Sono que consistia no levantamento sobre histórico de ressonar, ou sensação de asfixia, ou sufocamento e/ou apneia, bem como hábitos de vida que pudessem afetar no sono (alcoolismo, tabagismo, uso de estimulantes como: chás, café, refrigerantes derivados de cola, chocolate e estimulantes farmacológicos); presença de comorbidades como hipertensão arterial sistêmica (HAS), cardiopatias, infarto agudo do miocárdio, acidente vascular encefálico, diabetes, doença pulmonar obstrutiva crônica (DPOC), asma brônquica, rinite alérgica, fibromialgia, epilepsia, depressão, ansiedade e distúrbios do pânico e, ainda uso de medicamentos que pudessem afetar ou influenciar o sono⁶. Além deste questionário, foram ainda aplicados a Escala de Sonolência de Epworth (ESE) e os testes de atenção difusa (TADIM) e concentrada (TACOM-A). Com a finalidade de analisar possíveis diferenças entre os motoristas quanto à gravidade dos preditores clínicos da síndrome da apneia obstrutiva do sono (SAOS), o grau de sonolência excessiva diurna e os AT, foram empregadas as variáveis a seguir, cujos pontos de corte foram: IMC < 30 e ≥ 30 kg/m²; CP < 42 e ≥ 42 cm⁷; ESE < 10 e ≥ 10 pontos; ressonar intenso (sim ou não); relatos de acidentes de trânsito (sim ou não); nível de atenção difusa no TADIM (zona inferior ou media inferior); nível de atenção concentrada no TACOM-A (zona inferior ou media inferior). No que diz respeito ao TADIM, de acordo com a escolaridade dos motoristas, foi estabelecida a categoria B, isto é, de quinta a oitava série (escolaridade). A zona inferior refere-se ao intervalo de 15-27 pontos e a zona média inferior ao de 28-31 pontos; quanto ao grau medido

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/4213693>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/4213693>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)