

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
ESCOLA DE ENFERMAGEM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENFERMAGEM**

HERCÍLIA NAJARA FERREIRA DE SOUZA

**REPRESENTAÇÕES DE MOTOCICLISTAS SOBRE RISCOS E
ACIDENTES DE TRÂNSITO, BELO HORIZONTE, MINAS GERAIS**

Belo Horizonte – MG

2015

HERCÍLIA NAJARA FERREIRA DE SOUZA

**REPRESENTAÇÕES DE MOTOCICLISTAS SOBRE RISCOS E
ACIDENTES DE TRÂNSITO, BELO HORIZONTE, MINAS GERAIS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Enfermagem da Escola de Enfermagem da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Enfermagem.

Área de concentração: Saúde e Enfermagem

Linha de Pesquisa: Promoção da Saúde, Prevenção e Controle de Agravos

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Maria Imaculada de Fátima Freitas, Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte – MG

2015

S731r Souza, Hercilia Najara Ferreira de.
Representações de motociclistas sobre riscos e acidentes de trânsito,
Belo Horizonte, Minas Gerais [manuscrito]. / Hercilia Najara Ferreira de
Souza. - - Belo Horizonte: 2015.
152f.: il.
Orientador: Maria Imaculada de Fátima Freitas.
Área de concentração: Saúde e Enfermagem.
Dissertação (mestrado): Universidade Federal de Minas Gerais, Escola
de Enfermagem.

1. Acidentes de Trânsito/prevenção & controle. 2. Risco. 3.
Comportamento Perigoso. 4. Motocicletas. 5. Dissertações Acadêmicas. I.
Freitas, Maria Imaculada de Fátima. II. Universidade Federal de Minas
Gerais, Escola de Enfermagem. III. Título.

NLM: WA 275

**Escola de Enfermagem
Programa de Pós-Graduação
Mestrado em Enfermagem**

Dissertação intitulada “**Representações de motociclistas sobre riscos e acidentes de trânsito, Belo Horizonte, Minas Gerais**” de autoria da mestrandia Hercília Najara Ferreira de Souza aprovada pela banca examinadora composta pelos seguintes professores:

Profª Drª Maria Imaculada de Fátima Freitas –
Escola de Enfermagem da Universidade Federal de Minas Gerais
(Orientadora e presidente).

Profª Drª Deborah Carvalho Malta –
Ministério da Saúde/Secretaria de Vigilância em Saúde

Profª Drª. Elza Machado Melo –
Faculdade de Medicina da Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte, 27 de fevereiro de 2015

Dedico esse trabalho a todos os protagonistas do
trânsito, em especial, aos motociclistas
que gentilmente compartilharam
as suas histórias.

AGRADECIMENTOS

Aos meus amados pais, Nailê e José, pelo amor incondicional. Obrigada por acreditarem nos meus sonhos e por me incentivarem a alçar voos cada vez mais altos independente dos obstáculos. Vocês são meu exemplo de vida.

Aos meus irmãos Adail e Ulysses pelo companheirismo, amizade e apoio durante essa jornada. Aos meus familiares por respeitarem e valorizarem minhas escolhas, em especial Tia Maria, por permanecer sempre ao meu lado.

À Profª Maria Imaculada pela acolhida e por acreditar em meu potencial. Obrigada pela competência, convivência, pelo rigor na condução da pesquisa e por contribuir em minha formação profissional e pessoal.
Agradeço os momentos ímpares de aprendizado.

À minha amiga-irmã Talline Hang pela parceria vigorosa desde a época da graduação. Obrigada por me incentivar a “montar no cavalo selado” e por acreditar que podemos sempre mais. Você torna a “minha vida mais leve”.
“Só enquanto eu respirar”.

À Eliane Drumond por me ajudar a dar o primeiro passo e por contribuir de forma direta na minha formação como pesquisadora. Obrigada por me ensinar o rigor ético e científico, imprescindível para todas as pesquisas.
Você é uma fonte de inspiração para mim.

Aos amigos pelo carinho, solidariedade e torcida. Em especial, Nayara, Felipe, Ana Paula, Guilherme, Pedro Henrique e Alessandra, obrigada pelas risadas, jogatinas e pelos encontros sempre muito agradáveis.

À Erika Leitão por contribuir de modo tão direto em minha formação. Obrigada pela confiança, parceria, apoio, convivência e por ser uma fonte de inspiração contínua.

Aos eternos mestres fontes de inspiração: Mércia Leite, Meire Chucre,
Ana Maria Pinheiro e Silma Pinheiro.
Vocês são parte dessa trajetória.

À Escola de Enfermagem da Universidade Federal de Minas Gerais pela acolhida e
pela oportunidade de aprendizado.

Aos pesquisadores do Núcleo de Pesquisa e Estudos em Saúde Coletiva (NUPESC)
pelo apoio e trocas de experiências.

À Gleyka, bolsista de Iniciação Científica, pelo suporte e colaboração.

Aos colegas do mestrado, em especial a Nayara, Diego, Nathália, Crizian e Marcelo
pelos momentos de descontração, compartilhamento
de vivências e trocas de angústias.

Ao Hospital de Pronto-Socorro João XXIII por abrir as portas das unidades
e consentir com a realização da pesquisa.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) pelo
financiamento da pesquisa e à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de
Nível Superior (CAPES) pela bolsa de mestrado.

“A menos que modifiquemos a nossa maneira de pensar, não seremos capazes de resolver os problemas causados pela forma como nos acostumamos a ver o mundo.”

Albert Einstein

RESUMO

SOUZA, H. N. F. **Representações de motociclistas sobre riscos e acidentes de trânsito, Belo Horizonte, Minas Gerais**. 2015. 147 f. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Escola de Enfermagem, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

Os acidentes de trânsito no Brasil e no mundo, em especial os acidentes envolvendo motociclistas, emergem de um cenário complexo e violento que transcende a magnitude no número de vidas ceifadas ou o poderio incapacitante. A dinâmica e a multicausalidade desse fenômeno revelam a importância de focar e aprofundar aspectos psicossociais para compreensão de como os sujeitos percebem e assimilam os riscos incorridos no trânsito. O objetivo desse estudo foi compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito em Belo Horizonte, Minas Gerais, acerca dos riscos e ocorrência de acidentes. Trata-se de pesquisa qualitativa, fundamentada na Teoria das Representações Sociais, a partir das proposições de Alain Giami. Foram realizadas entrevistas individuais abertas e em profundidade com 16 motociclistas que sofreram acidente de trânsito, atendidos em um hospital de referência para o trauma em Belo Horizonte. A Análise Estrutural de Narração foi utilizada para desvelar o conteúdo dos dados. Os resultados foram organizados em três categorias: 1) Representações sobre acidentes de motocicletas; 2) Representações sobre os meios de transporte; 3) Representações sobre o trânsito. A análise dos dados revelou que os motociclistas interpretam e justificam o seu envolvimento em acidentes a partir da incessante busca por causas, culpados ou fatores influenciadores para a ocorrência do fato. Dessa forma, o acidente é representado seja pela sua ocorrência inesperada, pela culpabilização do outro e raramente na assunção de sua própria culpa. A projeção de responsabilidades está fortemente presente nas representações sobre acidentes de trânsito. As experiências cotidianas, os atributos observados nos veículos e, sobretudo, o envolvimento em acidentes de trânsito são utilizados como arcabouço para representar os transportes como “seguros” ou “inseguros”. Aspectos ligados à estrutura e ao porte do veículo compõem a base de representações acerca dos meios de transportes seguro, entretanto, a demora na realização dos deslocamentos, a lotação dos transportes coletivos e a opção restrita de deslocamentos percorrida pela malha ferroviária são vistos como aspectos impeditivos para opção por transportes seguros no dia a dia. Por sua vez, a rapidez, agilidade, economia e a capacidade de ‘driblar’ o trânsito são atributos da motocicleta apontados como vantajosos. No entanto, a ausência de segurança ou proteção conferida pela motocicleta é representada como um perigo devido à maior possibilidade de envolver-se em circunstâncias de risco, resultantes, sobretudo, de acidentes, que ocasionem lesões. O fenômeno do trânsito revela um cenário “caótico” entre os atores no cotidiano, que têm posturas psicossociais fortalecidas em um contexto de supervalorização do transporte individual, sentimento de invulnerabilidade pela crença de que os acidentes somente ocorrerão com os outros e o enfraquecimento de relações de equidade no trânsito. As representações acerca das situações no trânsito que envolvem motociclistas servem como arcabouço para prever as condutas a serem adotadas: a transgressão das leis de trânsito ou o seu cumprimento são julgados a partir das noções de risco que envolvem a situação. A

aquisição de habilidades para controlar e superar as adversidades do trânsito fortalece posturas dos entrevistados centradas em suas capacidades de rechaçar o risco de acidentes ou de experiências que lhe causem medo. A consciência acerca dos riscos existe, entretanto esses são representados como algo distante de si ou que não lhe diz respeito porque apenas acontecerá com o outro. Os resultados mostram a necessidade de se considerar aspectos psicossociais envolvidos nas interações estabelecidas no trânsito e no modo como o risco é introjetado e interpretados pelos motociclistas. Ações de vigilância com vistas à promoção da saúde e prevenção dos acidentes de trânsito, em especial os acidentes que envolvem motociclistas, devem ser planejadas e orientadas para considerar a complexidade que envolve a ocorrência de acidentes, bem como desvelar pontos de vulnerabilidade dos envolvidos para subsidiar ações para redução desses eventos.

Palavras-chave: Acidentes de Trânsito; Prevenção de acidentes; Risco; Motocicletas; Comportamento perigoso; Saúde Pública.

ABSTRACT

SOUZA, H. N. F. **Social representations of risks and traffic accidents among motorcyclists, Belo Horizonte, Minas Gerais.** 2015. 147 f. Dissertation (Master Degree in Nursing) – School of Nursing, Federal University of Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

Traffic accidents in Brazil and worldwide, particularly those involving motorcyclists, emerge in a complex and violent environment that involves more than just the number of people wounded or killed. The multicausality of those accidents shows the importance of focusing on the psychosocial aspects in order to understand how the subjects perceive and react to the risks of traffic. The goal of the study was to understand the social representations of risks and traffic accidents among motorcyclists involved in accidents in Belo Horizonte, Minas Gerais. A qualitative interview study was conducted, grounded on the theory of social representations and building on top of Alan Giami's propositions. Individual, in-depth open interviews were conducted with 16 motorcyclists involved in traffic accidents and subsequently hospitalized in a reference trauma center in Belo Horizonte. Structural analysis of narratives was used to interpret the collected data. The results were separated into three categories: 1) Representations of accidents involving motorcycles; 2) Representations of types of transportation; 3) Representations of city traffic. The analysis reveals that motorcyclists interpret and justify their involvement in accidents in a constant search for cause, blame and factors contributing to the event. The accident is thus represented by its sudden occurrence, by the blame of others and rarely by admitting guilt. Projecting the responsibility for the event is very common in representations of traffic accidents. Everyday experiences, attributes of different vehicles, and most of all involvement in traffic accidents are the basis used to classify transportation types as "safe" or "unsafe". Aspects connected to the structure and size of the vehicle are fundamental to the representations of safe transportation types, but long waiting times, crowded vehicles and limited reach of public rail are seen as obstacles to relying on safe transportation types for daily usage. On the other hand, the speed, agility, fuel savings and ability to 'cheat' traffic are seen as advantages of motorcycles. The fragility of motorcycles, however, is represented as dangerous due to the higher possibility of involvement in risky situations, particularly those that could result in injury to the motorcyclist. Traffic is seen as a "chaotic" environment, with actors having psychosocial characteristics reinforced by the overvaluation of personal transportation, the feeling of invulnerability created by believing traffic accidents only happen to others and the weakened value fairness in interactions in traffic. The representations of traffic situations involving motorcyclists can be used to predict the behavior of the actors: the decision of whether to respect traffic laws or not is based on the risks involved. The ability to handle and overcome adversities in traffic strengthens subjects' ideas of being able to avoid accidents or experiences that induce fear. Subjects are aware of the risks, but those are represented as something that does not concern them because it only happens to others. The results show the necessity of considering the psychosocial aspects of interactions in traffic and how risk is introjected and interpreted by motorcyclists. Programs intended to promote health and prevention of accidents, specially those

involving motorcyclists, should be planned with consideration of the complexity of those events, and should strive to reveal the vulnerabilities in the actors in order to promote actions that will reduce the risk of traffic accidents.

Keywords: Accidents Traffic; Accident Prevention; Risk; Motorcycles; Dangerous Behavior; Public Health.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADRO

QUADRO 1	Perfil dos Entrevistados	49
----------	--------------------------------	----

FIGURAS

FIGURA 1	Representações de motociclistas acerca de acidentes e riscos incorridos no trânsito	50
FIGURA 2	Representações sobre acidentes de motocicleta sob a ótica dos motociclistas que sofreram acidentes de trânsito e foram atendidos em hospital de referência para trauma em Belo Horizonte	67

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ATT** – Acidentes de Transporte Terrestre
- ONU** – Organização das Nações Unidas
- VIVA** – Sistema de Vigilância de Violência e Acidentes
- OMS** – Organização Mundial de Saúde
- OPAS** – Organização Pan-Americana de Saúde
- PIB** – Produto Interno Bruto
- OCDE** – Organisation for Economic Co-operation and Development
- IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- DENATRAN** – Departamento Nacional de Trânsito
- IPEA** – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- DPVAT** – Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre
- CTB** – Código de Trânsito Brasileiro
- MS** – Ministério da Saúde
- PNT** – Política Nacional de Trânsito
- PNPS** – Política Nacional de Promoção da Saúde
- PVNT** – Projeto Vida No Trânsito
- RS-10** – Road Safety in Ten Countries
- ODS** – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
- BH** – Belo Horizonte
- SMS/BH** – Secretaria Municipal de Saúde de Belo Horizonte
- BHTRANS** – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A
- TRS** – Teoria das Representações Sociais
- RS** – Representações Sociais
- CID-10** – Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde
- CNH** – Carteira Nacional de Habilitação
- TCLE** – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
- FHEMIG** – Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais
- UFMG** – Universidade Federal de Minas Gerais
- AEN** – Análise Estrutural de Narração
- F** – Fatos
- P** – Personagens

J – Julgamentos

S – Sequência

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte

ANTP – Associação Nacional de Transporte Público

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
1.1 Contextualização do problema	18
1.2 Objetivo	21
2. REFERENCIAL TEÓRICO	22
2.1 Panorama global dos acidentes de trânsito no mundo	23
2.2 Situação dos acidentes de trânsito no Brasil e políticas de enfrentamento	28
2.3 Representações sociais – o modo de ver e agir no mundo	33
3. PERCURSO METODOLÓGICO	36
3.1 Referencial metodológico	37
3.2 Sujeitos do estudo	38
3.3 Cenário do estudo	39
3.4 Aspectos éticos	40
3.5 Técnica e instrumento de coleta de dados qualitativos	41
3.6 Análise e tratamento dos dados	44
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS	46
4.1 Caracterização dos sujeitos.....	47
4.2 Construção das categorias.....	50
4.3 CATEGORIA: Representações sobre acidentes de motocicleta ...	51
4.3.1 Envolvimento em acidente(s)	51
4.3.1.1 Acidente como evento inesperado	52
4.3.1.2 Ocorrência do(s) acidente(s) como culpa apenas do outro <i>versus</i> culpa apenas do entrevistado.....	53
4.3.1.3 Representações de acidentes pela sua gravidade e lesões sofridas	57
4.3.1.4 Lesão sofrida <i>versus</i> decisão de parar de pilotar ...	62
4.3.2 Propostas para “controle” dos acidentes	64
4.4 CATEGORIA: Representações sobre os meios de transporte.....	68
4.4.1 Meio de transporte seguro	68
4.4.1.1 Vantagens dos veículos seguros	70

4.4.1.2 Desvantagens dos veículos seguros.....	71
4.4.2 Transporte inseguro, perigoso e arriscado	73
4.4.2.1 Vantagens do veículo inseguro	74
4.4.2.2 Desvantagens dos veículos seguros.....	79
4.4.3 Representações da motocicleta	81
4.5 CATEGORIA: Representações sobre o trânsito	86
4.5.1 O trânsito e o motociclista	86
4.5.2 Riscos vivenciados no trânsito mudaram suas condutas?	104
4.5.2.1 Condutas assumidas no trânsito como fonte de proteção	109
4.5.2.2 Propostas de melhoria no trânsito	111
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	114
REFERÊNCIAS	124
APÊNDICES	140
Apêndice A	141
Apêndice B	143
Apêndice C	144
ANEXOS	145
Anexo A	146
Anexo B	150

CAPÍTULO 1 – Introdução

1.1 Contextualização do Problema

Os acidentes de trânsito representam um crescente problema de saúde pública em todo o mundo. Destaca-se o cenário complexo e violento que transcende a magnitude no número de vidas ceifadas e o poderio incapacitante. Aproximadamente, 1,24 milhão de pessoas são mortas por ano e entre 20 e 50 milhões ficam feridas em decorrência de acidentes de trânsito, em todo o mundo (WHO, 2013; 2004). Cabe salientar que metade das mortes registradas no mundo envolvem os usuários denominados “vulneráveis”: motociclistas (23%), pedestres (22%) e ciclistas (5%) (WHO, 2013).

O Brasil ocupa a 5^o posição entre os países com maior número de mortes no trânsito, precedido por Índia, China, Estados Unidos e Rússia (WHO, 2009a). As causas externas representam a terceira causa de morte entre a população brasileira (BRASIL, 2014) e um terço dessas mortes são referentes à lesões/traumas decorrentes dos acidentes de trânsito (BRASIL, 2013a; MORAIS NETO et al., 2012). O número de óbitos por Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) no Brasil, em 2012¹, foi de 44.812 óbitos. Desse total, 28% ocorreram entre motociclistas.

Em 2010, a Organização das Nações Unidas (ONU), após a publicação do Relatório Mundial Sobre o Estado da Segurança Viária (WHO, 2009a) e a aprovação da Declaração de Moscou na Primeira Conferência Global de Ministros para a Segurança no Trânsito (WHO, 2009b) proclamou o período 2011-2020 como o Decênio de Ação para a Segurança Viária (ONU, 2010). A meta da década é estabilizar e reduzir a tendência crescente de mortes no trânsito, economizando cerca de cinco milhões de vidas no período (ONU, 2010).

Apesar dos esforços para reduzir o número de vítimas no trânsito, observa-se o crescimento na frota de veículos, sobretudo o crescimento da frota de motocicletas. Estudo realizado por Montenegro et al. (2011) revelou que o aumento da frota de motocicletas, e conseqüentemente de motociclistas, resultou, para esses sujeitos, maior susceptibilidade a acidentes e eventual acréscimo no número absoluto de óbitos por essa causa. A população, sobretudo de jovens, em sua maioria atraída pelo rápido deslocamento, principalmente nos grandes centros

¹ BRASIL. Ministério da Saúde (MS). Informações de Saúde [Internet]. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def> Acesso: 01 dez 2014.

urbanos e em busca das vantagens oferecidas pela motocicleta como o baixo custo e a economia de combustível, ocasionaram a multiplicação de motocicletas em vários países (CHUNG; WONG, 2012). Nos Estados Unidos, estima-se que a frota de motocicletas, em 2012, era de mais de 8,4 milhões (NHTSA, 2014). Ainda de acordo com esses dados, 15% das fatalidades nas estradas foram registradas entre motociclistas. Seguindo o panorama americano, o Brasil registrou, em 2013, frota de 21,1 milhões de motocicletas (FENABRAVE, 2013). No período de 1998 a 2011, constatou-se o aumento de 491% da frota de motocicletas acompanhados pelo crescimento exponencial de 610% de mortes entre motociclistas (WAISELFISZ, 2013).

A motocicleta (56,8%) foi o meio de locomoção utilizado pela maioria das vítimas de acidentes de transporte registrados pelo Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes - VIVA (BRASIL, 2013b). Chama a atenção o fato de que os acidentes envolvendo motociclistas apresentaram probabilidade oito vezes maior de esses sofrerem lesões fatais ou graves quando comparadas aos motoristas de carros (KELL; NEWSTEAD, 2012).

O aumento do consumo de carros particulares e de motos que disputam o espaço no trânsito, as dificuldades para a efetivação de transportes de massa de qualidade e a pressão das empresas para a rapidez nas entregas de encomendas, levando a formas perigosas de dirigir pelos motociclistas, são fatores explicativos do aumento de acidentes neste grupo. Além disso, na sociedade moderna, há uma supervalorização do transporte individual acompanhado de um sentimento de invulnerabilidade pela crença de que os acidentes somente ocorrerão com os outros, além do desejo de infringir normas, que podem estar presentes na estruturação psicossocial dos sujeitos que utilizam as motocicletas. Pressupõe-se que os testemunhos daqueles que sofreram acidentes, como os motociclistas, poderão revelar questões subjetivas que levam a mais ou a menos risco de acidentes, para além daqueles fatores estruturais e de contexto material. Quais são as representações presentes nas decisões e condutas no trânsito acerca dos riscos e dos acidentes no percurso de vida dos motociclistas? São elas tão importantes para justificar esses acidentes tanto quanto os fatores objetivos sobre os quais o sujeito tem baixa ou nenhuma governabilidade?

Nesse sentido, propõe-se um olhar sociológico sobre o risco que ultrapasse as condições materiais da organização social, centrando-se nas características

singulares das pessoas, nos valores de seu grupo cultural, nas representações e interações sociais que contribuem para sua identidade e identificação em seu contexto de vida (LE BRETON, 1995).

A questão norteadora do presente estudo contempla, portanto, a compreensão dos pensamentos e julgamentos de motociclistas a respeito dos riscos incorridos durante a pilotagem e dos acidentes em que estiveram envolvidos. As representações contidas em suas narrativas constituem o objeto deste estudo.

A dinâmica e a multicausalidade desse fenômeno revelam a importância de enfocar e aprofundar aspectos psicossociais para compreensão de como os sujeitos percebem e assimilam os riscos incorridos no trânsito. Para esta finalidade, e considerando que a promoção da saúde e prevenção de agravos exigem conhecimentos para além de dados relacionando eventos e fatores, que constituem a base de estudos quantitativos, destaca-se a necessidade de estudos qualitativos que enfoquem as formas de viver das pessoas, levantando questões acerca da subjetividade envolvida nos riscos e nos acidentes.

Acredita-se que estes conhecimentos, juntamente com os epidemiológicos e clínicos, podem contribuir para melhorar a assistência integral de saúde, aumentando as possibilidades de intervenção preventiva, pela compreensão de aspectos de vulnerabilidade social da população envolvida em acidentes de trânsito, especialmente os motociclistas. Além disso, espera-se colaborar na construção de subsídios para a formulação de políticas públicas de saúde que enfoquem a promoção da saúde, redução e prevenção dos acidentes de trânsito.

1.2 Objetivo

Compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito em Belo Horizonte, Minas Gerais, acerca dos riscos e ocorrência de acidentes.

CAPÍTULO 2 – Referencial Teórico

2.1 Panorama Global dos Acidentes de Trânsito no Mundo

Estima-se que em 2030, se nenhuma medida for instituída para reduzir o impacto da morbimortalidade, os acidentes de trânsito serão responsáveis pela 5ª causa de morte entre a população mundial (WHO, 2008). Dados da Organização Mundial de Saúde - OMS (2013; 2009a; 2008) revelam que os acidentes de trânsito representam a primeira causa de morte na faixa etária de 15 – 29 anos, a segunda causa entre 5 – 14 anos e a terceira causa entre 30 – 44 anos.

Apesar dos números alarmantes dos acidentes de trânsito e seu impacto direto no setor saúde, projeta-se um cenário amplamente complexo entre países de baixa e média economia (WHO, 2013; 2009a). A falta de engenharia rodoviária adequada e programas de prevenção de lesões no setor de saúde pública, aliado a rápida urbanização e motorização nos países em desenvolvimento já eram apontados em 2001 como possível responsável por boa parte de vítimas fatais no trânsito no futuro (PEDEN et al., 2001).

Atendendo às expectativas alarmantes anteriores, o Relatório Mundial Sobre Prevenção de Lesões Causadas no Trânsito, divulgado em 2004 pela OMS revelou que 1,24 milhão de pessoas morrem por ano devido acidentes de trânsito (WHO, 2004). Isso significa que, em média, foram 3.242 óbitos a cada dia nas vias terrestres em todo o mundo. Concomitante, estima-se que entre 20 e 50 milhões de pessoas sofreram lesões ou ficaram incapacitadas devido às colisões no trânsito (WHO, 2004).

No Relatório Mundial Sobre o Estado da Segurança Viária (WHO, 2009a) evidenciou-se que mais de 90% das fatalidades em estradas do mundo ocorrem nos países com baixa e média renda, embora representem apenas 48% da frota de veículos do mundo. Ainda de acordo com esse relatório, aproximadamente 62% das mortes relatadas decorrentes de acidentes de trânsito ocorrem em 10 países que representam 56% da população mundial, citados a seguir por ordem de magnitude: Índia, China, Estados Unidos, Rússia, Brasil, Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito.

As disparidades entre as regiões do mundo também são observadas nas taxas de mortalidade de acidentes de trânsito. A região Africana apresentou em 2010 taxa de mortalidade média entre os países de 24,1 por 100.000 habitantes, seguida pela região Mediterrânea Oriental (21,3 por 100.000 habitantes), pelas

regiões Pacífica Ocidental e Sudeste Asiático com 18,5 por 100.000 habitantes cada uma. As taxas de mortalidade nas regiões das Américas e Europeia finalizam o contexto diversificado entre as regiões com, respectivamente, 16,1 e 10,3 por 100.000 habitantes (WHO, 2013).

Ressalta-se, ainda, a existência de disparidades consideráveis entre países dentro de uma mesma região. Considerando a região das Américas, informe publicado pela Organização Pan-Americana de Saúde - OPAS (OPAS, 2009) revelou variações entre países da região. Os traumatismos causados pelo trânsito na América são responsáveis por aproximadamente 150 mil mortes e mais de cinco milhões de lesionados ao ano (OPAS, 2009). Países considerados de média renda, a exemplo de Argentina e México, registraram taxas de mortalidade por acidentes de trânsito entre 13,7 e 20,7 por 100.000 habitantes. Por sua vez, o Canadá, país de alta renda, registrou taxa de 8,8 por 100.000 habitantes (WHO, 2009a). O cenário torna-se ainda mais contundente quando o país é considerado de baixa renda (WHO, 2009a). A região Europeia apresenta as maiores desigualdades nas taxas de mortalidade por acidente de trânsito. Países de baixa renda registram taxas cerca de três vezes maiores do que países de alta renda nessa região (WHO, 2013). Países considerados desenvolvidos como Japão, Grã-Bretanha e Alemanha atingiram patamares de mortalidade, em 100.000 habitantes, entre 5,0; 5,4 e 6,0 respectivamente.

Com este contexto de violência, aumento de mortes e lesões relacionadas com os acidentes de trânsito, organizações internacionais consideraram a necessidade de difundir a cultura de seguridade preventiva em todo mundo (OPAS, 2009).

A Primeira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança Rodoviária, sediada na Rússia em 2009, representou uma oportunidade histórica de avançar na luta contra o enfrentamento do crescente impacto global dos acidentes de trânsito. A Conferência culminou com a aprovação da Declaração de Moscou, que convida a Assembleia Geral da ONU a declarar uma Década de Ação para Segurança Viária 2011-2020 (WHO, 2009b).

Em seguida, na tentativa de estabilizar e, posteriormente, reduzir as cifras previstas de vítimas fatais em acidentes de transporte, a ONU proclamou o período 2011-2020 como o “Decênio de Ação para a Segurança Viária” (ONU, 2010). Uma vez promulgada em 2010, as ações para o alcance da segurança rodoviária foram

traçadas, com vistas a atingir objetivos ambiciosos para redução do número de vítimas de acidentes de trânsito.

Ainda em 2010, um consórcio formado por seis instituições – OMS; Global Road Safety Partnership; Johns Hopkins University; Association for Safe International Road Travel; WRI Ross Center for Sustainable Transport e World Bank – receberam financiamento da Bloomberg Philanthropies para realizar atividades que viabilizassem melhorias na segurança rodoviária em 10 países classificados em baixa e média renda. Denominado ‘Road Safety in Ten Countries’ (RS 10), o projeto tem o objetivo de incluir iniciativas de prevenção de lesões nas estradas dos seguintes países: Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã (PENDEN, 2010). Esses países foram escolhidos porque respondem por quase metade de todas as mortes nas estradas do mundo e enfrentar o problema seria potencialmente uma forma de salvar milhares de vidas (PENDEN, 2010).

Além do impacto das mortes nesses países, ressalta-se, no entanto, que os custos sociais envolvidos com as hospitalizações e incapacidades físicas oneram o setor de saúde, impactam no perfil de morbimortalidade das vítimas envolvidas e ao mesmo tempo levam à perda da força produtiva dos países. Estima-se que o custo com os acidentes de trânsito alcance valores na ordem de 518 bilhões dólares no mundo e especialmente nos países em desenvolvimento, os custos podem chegar a 65 bilhões de dólares (JACOBS; AERON-THOMAS; ASTROP, 2000). Calcula-se que em 2005, os custos relacionados a lesões fatais e não fatais com veículos a motor nos Estados Unidos ultrapassaram 99 bilhões de dólares (NAUMANN et al., 2010). Não obstante, os acidentes de trânsito consomem entre 1% e 2% do Produto Interno Bruto (PIB) de países de baixa e média renda (WHO, 2004). Esse valor por sua vez, representa mais do que o total da ajuda recebida para o desenvolvimento destes países (WHO, 2004).

Na tentativa de diminuir o número de vítimas no trânsito, reduzir os custos relacionados aos acidentes e continuar acompanhando os progressos da Década de Ação, em 2015, a Assembleia Geral da ONU convidará Estados-Membros e a comunidade internacional para avaliação dos progressos nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e para a definição de uma Agenda de Desenvolvimento Global Pós-2015 (ONU, 2014). Segundo Buss et al. (2014), serão propostos 17 ODS, cada um deles contendo metas e indicadores. Dentre os

objetivos, destaca-se a inclusão de meta específica que envolve os acidentes de trânsito: “Reduzir à metade as mortes e lesões por acidentes de tráfego, em nível global, até 2020”. Além desta iniciativa, no segundo semestre de 2015 ocorrerá no Brasil a 2ª Conferência Ministerial Global sobre Segurança Viária (ONU, 2014). O encontro contará com a participação de ministros e representantes dos setores de transporte, saúde, entre outros, para revisão dos compromissos anteriormente assumidos para redução dos acidentes de trânsito e para reafirmação das metas a serem alcançadas (ONU, 2014).

De um lado, as estatísticas vêm confirmando a epidemia crescente de mortes no trânsito (WHO, 2013; 2009a; 2004) e, de outro, buscam-se estabelecer fatores e aspectos sociais, políticos e econômicos que justifiquem a epidemia e sua continuidade (VASCONCELOS, 1985).

O crescimento mundial da frota de veículos ter ultrapassado, em 2010, a marca de um bilhão de veículos é um dos fatores apontados (SOUSANIS, 2011). Esse número inclui todos os tipos de modelos, com exceção dos modelos *off-road* (SOUSANIS, 2011). Destaca-se que não houve menção a modelos de duas ou três rodas neste levantamento.

Além disso, estruturas urbanas inadequadas, a rápida urbanização e motorização desencadeiam relações de conflito entre os atores do trânsito. Vasconcelos (1985) afirma que o trânsito é feito por homens, inseridos dentro de uma sociedade específica, com grandes diferenças sociais e políticas, com interesses diversos, surgindo como elemento básico, inevitável, o conflito: o trânsito é uma constante disputa pelo espaço físico.

Essa disputa confere aos “usuários mais vulneráveis” o registro de metade das mortes em todo mundo por acidentes de trânsito, dentre eles os motociclistas (23%), os pedestres (22%) e os ciclistas (5%) (WHO, 2013).

Ressalta-se que, ainda, há disparidades entre os países nas proporções de mortes no trânsito, quando observado também o tipo de usuário da via. Variações de riscos de acordo com as diferentes classes de utilização da estrada foram observadas entre os 27 países integrantes da Organisation for Economic Cooperation and Development – OCDE (IRTAD, 2013). Nesta categoria de análise, os pedestres representaram mais de um terço de todas as mortes na Coreia, Israel, Japão e Polônia, diferente dos cerca de 10% de mortes na Nova Zelândia, Holanda e Noruega. Os ciclistas, por sua vez, foram responsáveis por uma parcela mais

ampla de todas as mortes nos Países Baixos (22%), Japão (16%) e Hungria (13%), no entanto, refletiram apenas de 1 a 2% das mortes nos EUA, Grécia e Irlanda do Norte. Ainda segundo o relatório, os motorizados de duas rodas responderam pela parcela mais ampla de fatalidades na Grécia (33%), Itália (30%), França (26%) e Suíça (24%).

Entre os 'usuários vulneráveis' os motociclistas, representam, portanto, boa parte das mortes registradas em todo o mundo, com taxas de mortalidade maior do que qualquer tipo de usuário nas estradas, em torno de 30 vezes maior do que para os ocupantes do carro e três vezes maior do que os ciclistas (DfT, 2010; LIN; KRAUSS, 2009; 2008).

São vários os motivos que aumentam o risco de acidentes entre motociclistas como, juventude (KEALL; NEWSTEAD, 2012; CHUNG; WONG, 2012; MARÍN-LEÓN et al., 2012), desatenção (RAGOT-COURT; MUNDUTÉGUY; FOURNIER, 2012; CHENG; NG; LEE, 2011), pouca prática na condução de veículos (CHUNG; WONG, 2012; CRUNDALL et al., 2008), personalidade com predisposição (CHUNG; WONG, 2012; WONG; BRANDAU et al., 2011; MONTENEGRO et al., 2011; JOHNSTON; CHUNG; HUANG, 2010; BROOKS; SAVAGE, 2008) e dificuldade para a obediência às normas jurídicas (CHUNG; WONG; 2012; WONG; ÖZKAN et al., 2012; CHENG; NG; LEE, 2011; MONTENEGRO et al., 2011; CHUNG; HUANG, 2010). Nos jovens, a falta de experiência, o limitado poder de decisão, a busca constante de sensações, a velocidade excessiva e as infrações associam-se a acidentes de trânsito (CHUNG; WONG, 2012; TUNNICLIFF et al., 2012; BJØRNSKAU; NAEVESTAD; AKHTAR, 2012).

Motocicletas representavam menos de 1% do total de veículos nas estradas da Grã-Bretanha em 2008, mas foram responsáveis por 19% das mortes no trânsito, 21% do total de lesões graves e 8% das lesões leves (DfT, 2010). No período de 2000 a 2011, dos 27 países membros da OCDE, 10 apresentaram incremento no número de motociclistas mortos, com destaque para os índices da Finlândia (100%), Polônia (64%) e Estados Unidos (59%) (IRTAD, 2013).

Segundo estudo realizado sobre 2.130 acidentes no Reino Unido (WHO, 1976), os fatores humanos representam 93% de causas de acidentes. Em estudo em cinco países europeus foram analisados 921 acidentes com motocicletas e verificou-se que, quando a responsabilidade do acidente era do motorista de carro, 72% foram em virtude das chamadas falhas de "detecção", porque o motorista não

viu a motocicleta e 20% foram erros de "decisão", porque detectaram a moto, mas fizeram julgamento errado da situação (ACEM, 2009).

No entanto, estudos que desvelam, a partir dos próprios condutores de motocicletas, como vivenciam o cotidiano no trânsito, como pensam e vivem os riscos, como se protegem ou não, apesar de considerados importantes (MUSSELWHITE et al., 2010), por favorecer o aprofundar de conhecimentos sobre aspectos psicossociais não são correntes. Sendo assim, considerar representações de sujeitos inseridos no cenário multifacetado do trânsito, principalmente no caso dos motociclistas, realça questões que se referem à subjetividade envolvida nos riscos e acidentes, além de extrapolar dados relacionados a eventos e fatores, como apresentado nos estudos citados.

2.2 Situação dos Acidentes de Trânsito no Brasil e Políticas de Enfrentamento

Dados divulgados recentemente apontam que entre 2007 e 2010 o número de mortes por acidentes de trânsito foi mitigado em 88 países, distribuídos em 42 países considerados de alta renda, 41 de média renda e cinco de baixa renda (WHO, 2013). No entanto, nesse mesmo período, o número de mortes relacionadas a acidentes de trânsito continuou aumentando em 87 países (WHO, 2013), dentre eles, o Brasil.

As taxas de mortalidade específicas por ATT oscilaram entre 18,3 e 23,7 por 100.000 habitantes de 1992 a 2012 no Brasil, sendo que o número de mortes em via pública passou de 27.212 para 46.051, representando incremento de 69,2% neste período (WAISELFISZ, 2014).

Incentivos ofertados às indústrias automotivas para a comercialização de veículos automotores facilitaram a compra de carros e motocicletas, tornando a aquisição desses veículos comum entre as classes mais populares, numa velocidade nunca vista antes no país (MINAYO et al., 2012; VASCONCELLOS, 2008).

Chama a atenção o crescimento exponencial de veículos em contraste ao crescimento populacional no Brasil. Vale lembrar, que a comparação entre os Censos Demográficos de 2000 e 2010, a população do Brasil apresentou crescimento relativo de 12,3% (IBGE, 2011). A projeção recente da população

brasileira é de 203.507.522 milhões de habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (IBGE, 2014a). Por conseguinte, levando em consideração a frota de veículos descrita anteriormente, a proporção de veículos por habitante é de aproximadamente 421 veículos para cada 1.000 habitantes no Brasil.

Segundo dados recentes do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, a frota brasileira, até outubro de 2014, foi estimada em 85.766.231 milhões de veículos (DENATRAN, 2014), representando mais que o dobro dos 34,9 milhões de veículos registrados em 2001 pelo Observatório das Metrôpoles (2013). A ausência de infraestrutura adequada em nossas cidades, juntamente com a fragilidade de fiscalizações para o cumprimento das leis, contribuem para a marcha acelerada da letalidade no trânsito, compondo, assim, um quadro absolutamente dramático. De acordo com levantamento realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (IPEA, 2007) em 2004, o custo para o tratamento de vítimas de acidentes de transporte alcançou cerca de R\$ 769 milhões de reais para os cofres brasileiros. A estimativa média para o custo total de perda do capital humano no Brasil, em decorrência dos acidentes de transporte, ficou em R\$ 5,4 bilhões de reais (YWATA et al., 2008). Quando observado os anos potenciais de vidas perdidas, revelou-se que os acidentes de transportes foram responsáveis por ceifar 1,24 milhão de anos (YWATA et al., 2008).

Destaca-se, neste quadro, o aumento vertiginoso no número de motocicletas nas ruas das grandes, médias e pequenas cidades brasileiras. No entanto, o devido cuidado com o significado desse fenômeno, tanto para os congestionamentos das ruas como para a especificidade de sua presença, ainda não foi tratado pelas autoridades públicas (MINAYO et al., 2012).

Em 2001, as motocicletas representavam 14,2% do total de veículos, pouco mais de 4,5 milhões (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013). Com o progredir dos anos, as motocicletas aumentaram a sua participação no número de veículos automotores e passaram a compor, de modo mais frequente, a frota nacional. Ao final de 2013, foram registradas 21.170.039 exemplares (FENABRAVE, 2013).

Como uma das consequências do aumento da frota, seguindo a mesma tendência dos anos anteriores, a motocicleta representou 76% das indenizações pagas pelo seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via

Terrestre – DPVAT (SEGURADORA LÍDER/DPVAT, 2014). De janeiro a setembro de 2014 foi registrado crescimento de 25% no pagamento de indenizações em relação ao mesmo período em 2013 (SEGURADORA LÍDER/DPVAT, 2014). Nos casos de mortes, a distribuição das indenizações por tipo de vítima revelou que 31% foram para pedestres, 19% para passageiros e 50% para motoristas, sendo que 85% desse percentual foi para os motociclistas. Outro dado importante do boletim expressa a invalidez após a ocorrência do acidente. Os motoristas responderam por 63% das indenizações pagas devido à invalidez, sendo importante observar que, dentre estes, 92% eram motociclistas (SEGURADORA LÍDER/DPVAT, 2014). Em geral, os autores que analisam os acidentes de transporte, em especial os acidentes de trânsito, afirmam que a população quase sempre os trata como fatalidades quando, na maioria das vezes, são frutos de omissões estruturais quanto às condições das estradas e vias públicas, às condições dos veículos, à fiscalização, às imperícias, imprudências e negligências de motoristas ou pedestres (MINAYO et al., 2012).

Em face ao crescimento da frota de veículos, a magnitude da morbimortalidade dos acidentes de trânsito e as cifras que permanecem onerando os cofres públicos o poder público do Brasil consolidou a adoção de medidas seguras por meio da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (BRASIL, 1997). Esse, entre outras obrigações, prevê o uso de cinto de segurança por condutores e passageiros, estabelece o controle e regulamentação da velocidade, o controle de alcoolemia e aplicação de penalidades, o uso de capacete por condutores e passageiros de veículos motorizados de duas rodas, além dos cuidados indispensáveis à segurança de crianças e outros. Com vistas a reduzir a morbimortalidade por acidentes de trânsito no país, mediante o desenvolvimento de um conjunto de ações sistematizadas de prevenção, o Ministério da Saúde (MS), por meio das Portarias nº 737, de 16 de maio de 2001 (BRASIL, 2001) e nº 344, de fevereiro de 2002 (BRASIL, 2002), instituiu, respectivamente, a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências e o Projeto de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito - Mobilizando a Sociedade e Promovendo a Saúde. Na tentativa de unir forças para reverter o quadro alarmante de violência no trânsito, a Política Nacional de Trânsito (PNT), publicada em 2004, busca atingir cinco objetivos, dentre esses, destacam-se

“priorizar a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente” e “efetivar a educação contínua para o trânsito” (BRASIL, 2004).

Em seguida, outras políticas e portarias foram instituídas, almejando a redução dos impactos advindos dos acidentes de trânsito, a exemplo da Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) que foi aprovada em 2006. Dentre outras atribuições, a PNPS prioriza ações de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito (BRASIL, 2006).

Embora as Políticas e Portarias instituídas tenham causado a mobilização intersetorial para o enfrentamento do elevado número de vítimas por acidente de trânsito, o Brasil em conjunto com outros nove países são responsáveis por quase metade de todas as mortes registradas nas estradas do mundo (PENDEN, 2010). Com vistas a salvar milhares de vidas, o Projeto Vida no Trânsito (PVNT)² é a denominação brasileira do Projeto internacional “Road Safety in Ten Countries” (RS-10), que visa a redução das mortes e lesões causadas no trânsito em 10 países, com o financiamento da Fundação Bloomberg e coordenação global da OMS e suas agências regionais. Em 2010, o Brasil instituiu a Comissão Nacional Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do PVNT por meio da Portaria Interministerial nº 2.268 (BRASIL, 2010) e aprovou repasses financeiros a serem alocados no Programa de Implementação de Política de Promoção da Saúde, para ampliação e sustentabilidade das ações do PVNT conforme critérios definidos na Portaria nº 3.023, de 21 de dezembro de 2011 (BRASIL, 2011).

Para implantação do PVNT foram escolhidas cinco capitais brasileiras, uma por grande região geográfica: Teresina, no Estado do Piauí, pela Região Nordeste; Palmas, capital do Tocantins, pela Região Norte; Belo Horizonte, em Minas Gerais, representando o Sudeste; Campo Grande, capital sul mato-grossense pela Região Centro Oeste; e Curitiba, Paraná, pela Região Sul (SILVA et al., 2013).

Belo Horizonte (BH) é a terceira capital mais populosa da região sudeste (IBGE, 2014b) e registrou decréscimo na taxa de mortalidade por acidente de transporte na população total (em 100.000 habitantes) de 25,4 em 2002 para 22,6 em 2012 (WAISELFISZ, 2014). Porém, mesmo havendo queda nos índices relativos aos acidentes, estes são estatisticamente significativos. Os acidentes de transporte

² ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DA SAÚDE (OPAS). Projeto Vida no Trânsito. Disponível em: http://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=2118:sobre-projeto&catid=1249:bra-vida-no-transito-principal&Itemid=787 Acesso: 02 mar 2014.

representam, após as agressões, a segunda causa de morte entre as causas externas, na capital (PBH/SMS-BH, 2014). Em 2012³, ocorreram 385 óbitos de residentes do município decorrentes de ATT e aproximadamente 54% destes óbitos foram entre “usuários vulneráveis”.

Dados epidemiológicos da Secretaria Municipal de Saúde de Belo Horizonte (SMS/BH) revelam que os acidentes de trânsito na cidade envolvem, sobretudo, os condutores de motocicletas (45,7%), pedestres (31,1%) e passageiros da motocicleta (8,4%) (PBH/SMS-BH, 2013). Em sua maioria, os óbitos ocorrem especialmente em adultos jovens e homens (PBH/SMS-BH, 2013; BHTRANS, 2012).

O grupo de condutores de motocicletas é o mais atingido em uma cidade grande que é estruturada, historicamente, para o fluxo de carros. De acordo com a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS) a média de acidentes envolvendo motocicletas, em 2013, foi de 24,6 acidentes por dia no município (BHTRANS, 2013). Observa-se, como resultado dos acidentes, um aumento de 8,2% no número de feridos graves, apesar de redução de 26,2% no número de óbitos ocorridos em BH, ao comparar o primeiro semestre de 2011 com o mesmo período de 2012, segundo dados do Boletim da Vigilância em Saúde de BH (PBH/SMS-BH, 2013). Velocidade (28,9%), conduta inadequada de motociclistas (12,5%) e condutor inabilitado (12,2%) compõem os principais fatores de risco para acidentes de trânsito fatais e graves ocorridos em BH no último trimestre de 2011, segundo a SMS/BH (PBH/SMS-BH, 2013).

Porém, mais uma vez, esses dados não incluem informações aprofundadas que considerem representações dos motociclistas inseridas em suas formas de viver, se proteger ou correr riscos no trânsito. Acredita-se que os conhecimentos que abrangem aspectos psicossociais e culturais, significados e crenças relacionados aos acidentes de pessoas envolvidas, constituam-se em material fundamental para a prevenção e o controle desses eventos.

³ BRASIL. Ministério da Saúde (MS). Informações de Saúde [Internet]. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/ext10uf.def> Acesso: 01 dez 2014.

2.3. Representações sociais – o modo de ver e agir no mundo

A Teoria das Representações Sociais (TRS) foi construída, inicialmente, por Serge Moscovici, em 1961, no estudo *La Psychanalyse: son image et son public*.

As representações sociais (RS) unem a dimensão subjetiva à dimensão objetiva, possibilitando a construção social da realidade (GUARESCHI, 2012). Essa construção social, segundo Moscovici (2009), abrange aspectos científicos, cognitivos, mas ela é constituída fundamentalmente por práticas, crenças, tradições, rituais, isto é, pelos inúmeros saberes que povoam nosso mundo cotidiano.

Tal perspectiva permite identificar singularidades e peculiares dos sujeitos, na ótica deles próprios, a partir de sua vida cotidiana, não buscando, portanto, um conhecimento para ser universalizado como regra, mas o aprofundamento psicossociológico relativo ao objeto observado (FREITAS, 1998).

Conforme definição de Moscovici (2012, p. 28), as RS são entendidas como:

Um corpo organizado de conhecimentos e uma das atividades psíquicas graças às quais os homens tornam a realidade física e social inteligível, se inserem em um grupo ou relação quotidiana de trocas e liberam os poderes de sua imaginação.

Assim, o processo de uma representação vai do percebido ao concebido, existindo, entre um e outro, o representado, ou seja, o significado, o sentido conferido ao objeto pelo sujeito.

Contudo, esse processo de representação não se caracteriza por uma simples incorporação do real. Moscovici (1978, p.58) destaca que “representar uma coisa não é simplesmente, duplicá-la, repeti-la ou reduzi-la”, a elaboração da RS vai além e se dá por meio de dois processos capazes de apreender como o social transforma um conhecimento em representação e como essa representação transforma o social. A ancoragem e a objetivação compõem esses dois processos.

O primeiro, ancoragem, consiste no “processo que transforma algo estranho e perturbador, que nos intriga, em nosso sistema particular de categorias e o compara com um paradigma de uma categoria que nós pensamos ser apropriada” (MOSCOVICI, 2003, p.61). Há uma integração cognitiva do objeto representado com o pensamento social pré-existente e com as transformações decorrentes do mesmo. Inclui, então, ações mentais que aproximam objetos estranhos ao indivíduo, pois

coisas não classificadas, que não possuem nome são estranhas e não existentes, por isso mesmo, são ameaçadoras (MOSCOVICI, 2003; 1978).

O outro processo, chamado de objetivação, consiste em “transformar algo abstrato em algo concreto, transferir o que está na mente em algo que existia no mundo físico” (MOSCOVICI, 2003, p.61). Trata-se de uma operação em que se dá a união da “idéia de não familiaridade com a realidade”, e esta “torna-se verdadeira essência da realidade” (MOSCOVICI, 2003, p.71). Por esse processo, ocorre uma forma de corporeidade do objeto abstrato, passando este, como tal, a ocupar lugar no espaço.

As RS são construções dos sujeitos como sujeitos sociais. Por isso, Giami e Veil (1997) renunciaram à utilização da noção de ‘Representação Social’ de Moscovici, preferindo utilizar o termo ‘Representação’. De acordo com os autores, toda representação é social, na medida em que necessariamente, tira seus conteúdos temáticos dos materiais presentes na sociocultura contemporânea e passada, e não somente de categorias científicas, como se defendia nas primeiras teorias das RS. Esses autores ressaltam, ainda, que as representações podem ser originadas a partir da experiência de vida das pessoas, sem que, a ciência as inicie, como foi defendido por Moscovici na obra citada. Há construção social do conhecimento, em todas as suas vertentes, e é desta base, sempre em movimento, que sujeitos e coletividades partem para tomar decisões, o que implica reconhecer que as práticas de saúde, por exemplo, não são derivações puras do conhecimento científico (GIAMI; VEIL, 1997). Acrescenta-se ainda que “não há ruptura entre as expressões e significados individuais e coletivos das representações, mas homologia, o que se traduz em uma abordagem que considera que o social está contido e é observável no discurso individual” (GIAMI, 2007).

Além disso, o que Moscovici chamou de conhecimento “transformado em representação” pelos processos de ancoragem e objetivação é, de fato, representação. Todo conhecimento, portanto, é representação, pois de qualquer maneira, para se conhecer algo, há referências dos objetos anteriores e a corporificação do que era uma abstração, afirmam Giami e Veil (1997).

Ademais, as representações são concebidas e interiorizadas pelos sujeitos e se apresentam em seus julgamentos de valores, nas interações sociais.

Assim, para Giami e Veil (1997, p. 42) a ‘representação’ é como proposto por Morvan (1990, p. 88):

Trata-se do ponto de vista do indivíduo em relação com um objeto ou, antes, trata-se do objeto conforme vivido e sentido pelo indivíduo, em sua complexidade, suas contradições, sua singularidade. Delimitar uma representação é desenhar o objeto que ocupa um lugar (corpo) na experiência histórica e única do indivíduo, a ponto de modificar a experiência e de orientá-la.

Para Giami e Veil (1997, p. 47) o conceito de 'representação' é uma solução de compromisso entre dois aspectos: "pode nos indicar como o sujeito constrói o mundo no qual se encontra e lhe dá sentido, assim como nos diz do seu mundo, ou uma parte dele, é constituído".

Sendo assim, as referências teóricas das representações deverão fazer com que se aprofunde o conhecimento sobre os riscos e acidentes de trânsito do ponto de vista de motociclistas que passaram por essa experiência. Compreender as maneiras de pensar e agir dos sujeitos possibilitam a apreensão e interpretação da realidade com base nos seus contextos sociais simbolizados.

Atualmente, vários pesquisadores, em diferentes áreas do conhecimento, estão utilizando esta teoria como paradigma. No campo da saúde, essa teoria tem uma relação histórico-lógica, pois foi em torno das questões relativas à saúde psíquica e física que esse campo de estudo foi elaborado, possibilitando a apreensão de processos e mecanismos pelos quais o sentido do objeto em estudo é construído pelos sujeitos concretos, em suas relações cotidianas (JODELET, 2001; 1998).

A teoria tem se mostrado um importante instrumento para o estudo das situações sociais, especialmente daquelas ditas como de exclusão e violência, em razão de seu valor heurístico e de sua contribuição para a análise das relações intergrupais, da influência da cultura na introjeção de valores e suscetibilidade de influenciar comportamentos. A utilização dessa teoria é considerada uma maneira prática e eficiente para se analisar o cotidiano, pois permite focar os diversos fenômenos e objetos presentes na realidade social das pessoas, a partir de seus julgamentos e avaliações.

CAPÍTULO 3 – Percurso Metodológico

3.1 Referencial Metodológico

Trata-se de pesquisa qualitativa em saúde, com enfoque no significado atribuído pelo sujeito social aos fenômenos que os cercam e suas maneiras de agir frente a eles (DENZIN; LINCON, 2011).

Ao considerar a interpretação do mundo pelos próprios sujeitos como essência de sua investigação, a pesquisa qualitativa permite descobrir e descrever os sentidos atribuídos pelos atores sociais as experiência e atitudes no mundo social e a maneira como compreendem este mundo sem, no entanto, preocupar-se em quantificá-los, mas sim, compreendê-los e explicá-los (POPE; MAYS, 2005). A pesquisa qualitativa tenta, portanto, dar sentido ou interpretar fenômenos em seus cenários naturais a partir das significações que as pessoas trazem deles (CRESWELL, 2013; DENZIN; LINCON, 2011).

Ao proporcionar a possibilidade de interpretar a realidade social sob a ótica dos próprios sujeitos, a pesquisa qualitativa situa sua contribuição à pesquisa social, na renovação do olhar lançado sobre os problemas sociais, inserindo um novo sentido em busca da compreensão de seus significados (POUPART, 2012). Sendo assim, tal metodologia pretende interpretar o sentido do evento a partir do significado que as pessoas atribuem ao que falam e fazem (CHIZZOTTI, 2011).

A pesquisa qualitativa vislumbra o indivíduo como ser social, e por isso, 'representante' de um determinado grupo social não se tratando, porém, de uma amostragem, mas de um pertencimento a uma dada comunidade com quem compartilha linguagem, algumas ideias, valores e práticas (KNAUTH; LEAL, 2014). O sujeito traz em si o mundo social do qual faz parte, que implica compreender as interações sociais como arcabouço da aprendizagem para a vida, que cada um carrega. Pretende-se, portanto, compreender e explicar fenômenos e não mensurá-los, considerando a subjetividade dos sujeitos, incluindo o contexto social, a cultura particular em que desenvolve suas significações, bem como sua maneira singular de apreender o real.

Para tal, as contribuições teóricas de Giami e Veil (1997) sobre Representações serão utilizadas na presente investigação como seu fio condutor na coleta e análise dos dados. Pressupõe-se aqui que ao se desvelar as representações que os motociclistas têm sobre a condução dos veículos, bem como dos acidentes nos quais estiveram envolvidos, antes e depois de tê-los vivenciado,

poder-se-á responder a pergunta sobre a importância da subjetividade nos riscos incorridos, levando a novas formas de pensar a promoção da saúde também no que se refere o trânsito das cidades.

3.2 Sujeitos do Estudo

Foram convidados a participar da pesquisa motociclistas de ambos os sexos em atendimento no Hospital de Pronto-Socorro João XXIII, após a ocorrência de acidente de trânsito, em Belo Horizonte, Minas Gerais.

Ressalta-se que não foi realizada distinção, *a priori*, no presente estudo, sobre os termos ‘motociclista’, ‘motoboy’ ou ‘motoqueiro’. Para Biavati (2012), esses grupos formam uma única figura social: o motociclista. Tomou-se também como base, a definição da Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde (CID-10) (OMS, 2012, p. 978), motociclista “é toda pessoa que viaja sobre uma motocicleta ou no “side-car” ou em um reboque fixado a esse veículo”.

Os critérios de inclusão para a pesquisa foram:

- Ser o condutor da motocicleta no momento do acidente;
- Ser maior de 18 anos. Idade mínima prevista pelo CTB para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Entretanto, a obrigatoriedade da CNH não foi definida como um critério de inclusão, justamente por ser um evento oportuno para compreensão das noções de riscos dos condutores que trafegam sem a CNH no trânsito de BH;
- Ser residente em BH e ter sofrido o acidente no perímetro urbano da capital;
- Permanecer em atendimento no pronto-socorro ou internado no mínimo por 24 horas após admissão via ficha de atendimento do hospital. As entrevistas foram realizadas depois de transcorridas 24 horas da entrada do (a) motociclista no hospital, devido ao maior número de atendimento de profissionais da equipe multiprofissional, procedimentos clínicos e exames complementares nestas primeiras horas;
- Apresentar condições clínicas para participar da entrevista.

A seleção dos participantes foi iniciada após levantamento dos prontuários para confirmação dos critérios de inclusão e na sequência, foi realizado contato com os 'possíveis participantes elegíveis' para verificação dos demais critérios de inclusão.

Os contatos foram realizados durante o período de atendimento no pronto-socorro ou internação dos participantes. As entrevistas foram realizadas nas dependências do hospital, considerando a disponibilidade dos participantes e a ausência de atendimento/procedimento clínico no momento da entrevista. A entrevista ocorreu após esclarecimentos e objetivos sobre a pesquisa, bem como o aceite para participar voluntariamente e a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

3.3 Cenário do Estudo

O estudo foi desenvolvido no Hospital de Pronto-Socorro João XXIII, unidade integrada à Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (FHEMIG). O hospital é referência estadual para atendimento de pacientes vítimas de politraumatismos, grandes queimaduras, intoxicações, e situações clínicas ou cirúrgicas com risco de morte ⁴. Localizado no bairro Santa Efigênia, em Belo Horizonte, o hospital foi fundado em 1973 e incorporado à referida Fundação em 1977.

A escolha deste cenário fundamentou-se no fato de ser referência nacional e internacional no atendimento a politraumatizados, em especial aos que sofreram acidentes de trânsito. Além de ser um dos serviços sentinelas de urgência e emergência selecionada para o Inquérito VIVA, por constituir-se uma das principais portas de entrada para violências e acidentes no município (BRASIL, 2013b).

Estatísticas deste hospital revelam que em 2011 foram registrados 6.981 atendimentos por acidentes de trânsito e até junho de 2012, 4.560 vítimas de acidentes de trânsito já haviam sido atendidas, sendo que, 2.961 referiam-se a motociclistas (FHEMIG, 2012).

⁴ FUNDAÇÃO HOSPITALAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS (FHEMIG). Hospital João XXIII – Complexo de Urgência e Emergência (site institucional). Belo Horizonte - MG. Disponível em: <http://www.fhemig.mg.gov.br/pt/atendimentohospitalar/complexo-de-urgencia-e-emergencia/hospital-joao-xxiii>. Acesso: 14 out 2013.

‘Acidente de Trânsito’ foi considerado como “todo acidente com veículo ocorrido na via pública [i.e., originando-se de, terminando ou envolvendo um veículo parcialmente situado na via pública]”, conforme definição da CID-10 (OMS, 2012, p. 977).

A fim de direcionar a coleta de dados aos locais onde havia motociclistas em atendimento, foram determinadas as salas onde esses aguardavam ou estavam em acompanhamento pela equipe multiprofissional na Unidade de Pronto-Socorro. Também foram contactados e entrevistados motociclistas que se encontravam nos setores da Unidade de Internação, para onde eram encaminhados, se necessário.

Na Unidade de Pronto-Socorro, as salas em que se realizavam atendimento a motociclistas vítimas de acidentes de trânsito foram: Sala 2 Ortopedia; Sala 3 Clínica Médica; Sala 4 Neurologia; Sala 6 Clínica Cirúrgica e Sala de Toxicologia.

Cabe aqui destacar que em função do expressivo número de atendimentos a vítimas de traumas ortopédicos, as dependências da Sala 2 de Ortopedia, que possui apenas quatro leitos, não são suficientes. Por esse motivo é comum encontrar motociclistas acidentados na Sala de Toxicologia ou nos corredores da Unidade de Pronto-Socorro quando a capacidade de abrigá-los na Ortopedia é excedida.

Foram realizadas entrevistas em todas as salas da Unidade de Pronto-Socorro descritas anteriormente. Entretanto, torna-se importante ressaltar que outras salas localizadas na Unidade de Pronto-Socorro realizam atendimento às vítimas de acidentes com motocicleta, no entanto, não foram incluídas porque os motociclistas não possuíam condições clínicas para entrevista ou estavam em atendimento a menos de 24 horas no hospital.

Nos Setores de Internação, foram escolhidos os seguintes serviços e sua respectiva localização: Cirurgia Geral - 4º andar, Neurologia - 5º andar e Ortopedia - 7º andar, por se tratarem dos setores onde, normalmente, os motociclistas são direcionados após a definição da conduta clínica.

3.4 Aspectos Éticos

A coleta de dados iniciou-se após a aprovação pelos Comitês de Ética da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) sob Protocolo nº 471.184 (ANEXO A) e da Fundação FHEMIG sob protocolonº 604.412-0 (ANEXO B). Todas as

exigências éticas contidas na Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde foram seguidas (BRASIL, 2012).

Os sujeitos foram informados sobre os objetivos da pesquisa e aqueles que aceitaram participar foram solicitados à assinatura do TCLE (APÊNDICE A). A cada um dos participantes foi esclarecido o caráter voluntário de participação e a liberdade de desistir a qualquer momento, sem que isso representasse prejuízo ao tratamento e atendimento prestado pelo serviço. Também foi informada a garantia de anonimato e sigilo das informações. Para seu cumprimento, cada sujeito recebeu um pseudônimo, sendo assim identificados: letra E, seguida da inicial de entrevistado e o número correspondente à ordem crescente de realização das entrevistas.

Após confirmação da elegibilidade e consentimento por parte dos sujeitos, foi-lhes entregue uma cópia do TCLE assinada pelo pesquisador responsável.

As entrevistas foram gravadas em áudio e, depois, transcritas para análise. O áudio das entrevistas e as transcrições foram arquivados em local seguro, sob a guarda da coordenadora da pesquisa, que as inutilizarão após cinco anos da coleta.

3.5 Técnica e Instrumento de Coleta de Dados Qualitativos

A coleta de dados teve início após a realização de diagnóstico situacional nas salas da Unidade de Pronto-Socorro e de Internação. Essa etapa consistiu em acompanhar, diariamente e em horários alternados durante uma semana, os fluxos de atendimento, dinâmica de trabalho da equipe multiprofissional e horários de visita. Foi também fundamental, principalmente na Unidade de Pronto-Socorro, identificar as potenciais salas onde os motociclistas eram assistidos.

Após a conclusão do diagnóstico, iniciou-se a coleta de dados em fevereiro de 2014 e, embasada no critério de saturação dos dados, a coleta terminou em maio do mesmo ano.

Para realização da coleta, o pesquisador compareceu ao serviço em dias alternados e em plantões diferentes, inclusive nos fins de semana. Nos dias de coleta, era realizado o levantamento dos prontuários para confirmação dos critérios de inclusão dos sujeitos atendidos em todas as salas da Unidade de Pronto-Socorro e nos Setores de Internação. Em seguida, o contato com os 'possíveis participantes elegíveis' era formalizado para verificação e confirmação dos critérios de inclusão e

para convidá-los a participar da pesquisa. Somente após o término dessa sequência de atividades a entrevista era realizada.

Previamente ao início da coleta, os coordenadores responsáveis pelos Setores de Internação e de Pronto-Socorro, eram contatados para a apresentação dos objetivos da pesquisa e para comprovação da devida autorização para sua realização. Posteriormente, cada enfermeiro responsável pelo setor era avisado sobre o início da coleta de dados e, caso o sujeito 'eleito' estivesse sob seus cuidados, era informado à sala reservada para qual o paciente seria deslocado. A entrevista era, então, realizada, desde que não houvesse exames ou medicação previstos durante o decorrer da entrevista. Caso não houvesse disponibilidade do paciente, o pesquisador retornava em outro momento no mesmo dia.

O processo de coleta dos dados foi realizado em duas etapas, sendo a primeira, a identificação do perfil sociodemográfico dos participantes, levantamento de informações referentes ao acidente e o acerca do uso da motocicleta (APÊNDICE B), coletadas por meio das informações contidas nas fichas de atendimento ou nos prontuários dos pacientes. A segunda etapa consistiu em entrevista aberta e em profundidade (BERTAUX, 2001; BLANCHET; GOTMAN, 1992), para propiciar um relato que desvelasse os modos de pensar e agir dos entrevistados em relação aos acidentes de trânsito, num processo de reflexão sobre os riscos, enfocando sua vivência e contexto de vida, inseridos no acontecimento do acidente ou riscos incorridos.

Os participantes foram convidados a compartilhar suas experiências com base na seguinte questão, construída de forma indireta e que norteou a entrevista: "Gostaríamos que nos contasse sobre o acidente sofrido e outros (caso você os tenha sofrido) e que nos dissesse o que pensa sobre sua conduta no trânsito e a dos outros motoristas e pedestres. Fale-nos sobre os diferentes meios de transporte para se locomover no dia a dia e especialmente de sua motocicleta".

Questões de relance foram inseridas durante a entrevista para esclarecer situações e contextos relatados, destacando-se os sentimentos em relação aos riscos vivenciados durante a pilotagem, cuidados ou riscos assumidos frente aos perigos, bem como a relação com o risco ao longo da vida.

O tempo de duração da entrevista e o número de encontros não foram definidos a *priori*, ficando a cargo do pesquisador e do entrevistado, durante o

processo de coleta, a decisão sobre o momento de parar. Destaca-se que a duração média das entrevistas foi de 30 minutos.

A coleta de dados foi realizada em sala separada na Unidade de Pronto-Socorro, para que a entrevista ocorresse sem interrupções, preservando a liberdade do sujeito e a confiabilidade de suas falas. Nos setores de internação, devido à impossibilidade de movimentação das camas para uma sala reservada, optou-se, com o consentimento do participante, pela colocação de biombos ao redor do leito para 'isolar' o participante e minimizar possíveis constrangimentos frente aos demais pacientes. Os participantes que não possuíam limitações para deambular, as entrevistas foram realizadas em local separado dos demais pacientes.

Inicialmente, foram realizadas duas entrevistas para avaliar a pertinência do roteiro proposto. Após a realização de ajustes na forma de condução das entrevistas, o roteiro foi confirmado (APÊNDICE C). Cabe ressaltar que o roteiro foi construído para ser apenas um guia norteador para o entrevistador, não se constituindo, portanto, uma fonte limitadora da narrativa do entrevistado ou um instrumento rígido de questionamento.

Não houve definição do número exato de participantes *a priori*. O critério para o término da coleta de dados nas unidades foi o de saturação dos dados, que foi verificado quando houve a existência de repetições de pontos de vista, de julgamentos e sentimentos sobre fatos e experiências, permitindo estabelecer interpretação rigorosa e contextualizada do objeto em estudo. Isto implicou em coleta e análise preliminar das entrevistas, ao mesmo tempo, o que propiciou segurança para definir a suspensão da coleta com novos participantes.

Durante o processo de revisão dos prontuários para levantamento dos possíveis participantes, considerando os critérios de inclusão, seguido do contato para confirmação da sua elegibilidade, houve recusa por parte de sete pessoas. No entanto, isto não acarretou prejuízo para a coleta, pois estas foram substituídas por outras, até que a saturação dos dados qualitativos fosse alcançada.

Foram realizadas 16 entrevistas, incluindo as duas entrevistas realizadas previamente. Sendo oito entrevistas na Unidade de Pronto-Socorro e oito nos Setores de Internação.

3.6 Análise e Tratamento dos Dados

A análise das entrevistas foi realizada de acordo com as proposições da Análise Estrutural de Narração (AEN), apresentadas por Demazière; Dubar (1997), fundamentadas em Greimas (1981), Greimas; Landowski (1986) e Barthes (2001). Trata-se de um método de análise qualitativa no qual se considera que tudo tem sentido na fala do sujeito e sua interpretação deve contemplar esse todo. A AEN busca, portanto, encontrar as categorias que o próprio entrevistado constrói ao longo de sua fala, quando descreve fatos (F), enumera personagens no contexto (P) e emite julgamentos (J) sobre os fatos e as pessoas ou instituições. Por considerar que o entrevistado tem idas e vindas em seu discurso sobre um mesmo objeto, o pesquisador reagrupa os fatos, personagens e julgamentos que lhe concernem. Isto significa a 'reconstrução' da entrevista pelos objetos tratados pelo participante e traz à tona as conjunções e disjunções do sujeito, desvelando suas representações. Desse modo, a AEN é considerada um método compreensivo de análise.

Salienta-se que, conforme descrito por Barthes (2001, p. 112):

Compreender uma narrativa não é apenas acompanhar o desenrolar da história, é também reconhecer 'estágios', projetar os encadeamentos horizontais do 'fio' narrativo sobre o eixo implicitamente vertical; ler (ouvir) uma narrativa não é apenas passar de uma palavra para outra, é também passar de um nível a outro.

Por conseguinte, na Análise Estrutural da Narrativa, o sentido não está contido 'no fim' da narrativa, ele a perpassa (BARTHES, 2001). Para apreender o significado e o sentido de uma fala, é necessário compreender que, segundo Demazière; Dubar (1997) e Dubar (1998) é na fala das pessoas que estão registradas as suas histórias, percepções e explicações acerca do mundo.

Para organizar o trabalho de análise, seguiu-se a técnica proposta por Blanchet e Gotman (1992) que prevê sua realização em quatro etapas.

A primeira etapa do trabalho correspondeu à análise de cada entrevista, separadamente. Nesta etapa, o primeiro momento foi a de leitura vertical das entrevistas, buscando o sentido global de cada uma, o que exigiu, às vezes, nova audição da gravação em áudio, para as devidas correções ou esclarecimentos. Em alguns momentos foi necessária mais de uma leitura, para que o conteúdo geral e o

'tom' da entrevista fosse reconhecido. A leitura vertical pode ser visualizada como a leitura de um livro, que vai sendo, aos poucos, impregnado no leitor.

Na segunda etapa da análise, chamada de leitura horizontal, cada entrevista foi inicialmente codificada em sequências (S), de acordo com a mudança de enfoque ou assunto tratado, que foram numeradas em ordem crescente da fala, fazendo surgir os enunciados do campo de significações da pessoa e recebendo uma primeira nomeação pelo pesquisador. Ressalta-se que:

Uma sequência é uma sucessão lógica de núcleos, unidos entre si por uma relação de solidariedade: a sequência abre-se quando um de seus termos não tem antecedente solidário e fecha-se quando outro de seus termos não tem mais consequente (BARTHES, 2001, p. 126-7).

Dentro de cada sequência (S) foram identificados os fatos (F), as explicações ou justificativas ou argumentos e sentimentos sobre eles (J), bem como pessoas ou instituições (P) que fizeram parte dos fatos.

Ainda na etapa de leitura horizontal de cada entrevista, as sequências sobre um mesmo objeto foram agrupadas, considerando que se encontram espalhadas ao longo da fala. A partir destas 'desconstrução' e 'reconstrução', estabelece-se, então, os objetos do discurso (VIGNAUX, 1998), com suas conjunções e disjunções, tentando encontrar, acompanhar e reproduzir o trabalho de categorização que o próprio entrevistado realizou. Essa reconstrução permitiu explicitar as representações de cada um dos entrevistados sobre riscos e acidente de trânsito para se passar à terceira etapa de análise.

A terceira etapa do trabalho consistiu em encontrar o que é comum e discordante no conjunto das entrevistas, comparando-as, para agrupar e categorizar as representações, numa leitura chamada de transversal.

Em seguida, para o fechamento da análise, realizou-se a etapa final de análise, na qual as categorias surgidas da interpretação das entrevistas foram aprofundadas pelas leituras e reflexões teóricas do pesquisador, podendo-se a partir daí estabelecer, finalmente, as categorias teóricas construídas no estudo. Cada uma dessas foi, então, cotejada com a literatura pertinente.

CAPÍTULO 4 – Análise dos Resultados

4.1 Caracterização dos Sujeitos

Foram entrevistados 16 sujeitos (Quadro 1), todos eles do sexo masculino, com idades entre 18 a 47 anos. Cabe salientar que, havia condutoras mulheres acidentadas internadas ou em atendimento no hospital, entretanto, nenhuma delas preencheu, na totalidade, os critérios de inclusão. Em sua maioria, as mulheres eram 'garupas' no momento do acidente ou haviam sido transferidas para o hospital provenientes de outros municípios.

Os entrevistados referiram profissões diversificadas, tais como servente de pedreiro, marceneiro, representante comercial, entre outros, exceto três deles que relataram serem '*motoboys*'.

O tempo de habilitação variou entre 10 meses e 26 anos. Ressalta-se que dois entrevistados referiram pilotar motocicletas e não possuir habilitação. Quanto ao tempo de pilotagem, chama à atenção a relação idade *versus* tempo de habilitação, em alguns casos essa relação apresenta tempo de pilotagem superior ao tempo de habilitação ou a idade prevista em lei para iniciar o processo de aquisição da habilitação. A mediana de horas que os entrevistados fazem uso da motocicleta por dia foi de 3,5 horas.

O número de acidentes sofridos pelos sujeitos variou de 1 a 10, com mediana de 2 acidentes. No acidente atual, nove dos 16 entrevistados relataram que estavam a passeio.

No Setor de Internação foram realizadas oito entrevistas, sendo que, em cinco delas, os sujeitos estavam internados no 7º andar (ortopedia). Cabe destacar que, no 5º andar (neurologia) do Setor de Internação, dentre os 15 pacientes identificados no período de coleta com diagnóstico de acidente de trânsito com motocicleta, o perfil de dois deles atendia aos critérios de inclusão da pesquisa, no entanto, não estavam em condições clínicas para participar da entrevista.

A outra metade das entrevistas foi realizada na Unidade de Pronto-Socorro, com maioria dos sujeitos internados na Sala 6 - Clínica Cirúrgica. Nas salas de Clínica Médica e de Neurologia localizadas na Unidade de Pronto-Socorro, nenhum paciente atendeu aos critérios de inclusão do estudo. Os diagnósticos secundários mais frequentes, de acordo com a CID-10, estiveram relacionados às lesões localizadas nos membros inferiores para 11 entrevistados (S72.0, S81, S81.9, S82.0, S82.1, S82.2, S82.3, S82.6, S92.4) e membros superiores para dois entrevistados

(S62.3, S62.6). Outros dois sujeitos apresentaram como lesões: traumatismo intracraniano (S06) e traumatismo superficial do couro cabeludo (S00.0).

Quadro 1 – Perfil dos Entrevistados

Entrevistado	Idade (anos)	Profissão	Tempo de Habilitação ^(*)	Tempo de Pilotagem ^(*)	Uso da motocicleta (horas/dia)	Acidentes Sofridos (n)	Motivo da locomoção – Acidente Atual	Diagnóstico Secundário (CID-10)
E1	21	Agente de Serviço	3a	3a	2	2	Passeio	S82.0
E2	27	Servente de Pedreiro	Sem habilitação	14a	3	1	Passeio	S82.6
E3	18	Atendente Chaveiro	10m	2a	5	2	Passeio	- -
E4	37	Chefe Pizzaiolo	12a	10a	4	10	Trajeto casa-trabalho-casa	S82.2
E5	22	Impressor	2a 6m	2a 6m	1	2	Trajeto casa-trabalho-casa	S62.3
E6	47	Supervisor de Pessoal	25a	25a	1	1	Passeio	S72.0
E7	38	Pedreiro	3a	3a	3	3	Passeio	S82.1
E8	35	Ajudante Lojista	13a	5a	6 (fim de semana)	1	Passeio	S06
E9	46	Marceneiro	6a	6a	1	3	Trajeto casa-trabalho-casa	S82.1
E10	24	Mecânico Suspensão	Sem habilitação ^(**)	14a	3 (para fazer trilha)	2	Passeio	S81.9
E11	40	Motorista Carreteiro	15a	15a	1	1	Trajeto casa-trabalho-casa	S00.0
E12	29	<i>Motoboy</i>	5a	15a	12	6	Trabalho	S82.3
E13	36	<i>Motoboy</i>	15a	15a	10	3	Trabalho	S81
E14	20	Autônomo	1a 3m	1a 3m	4	3	Passeio	S62.6
E15	24	<i>Motoboy</i>	2a 6m	10a	8	3	Passeio	S82.2
E16	45	Representante comercial	26a	3m	6	2	Trajeto casa-trabalho-casa	S92.4

^(*) a: anos; m: meses ^(**) Perdeu após primeiro acidente

4.2 Construção das Categorias

Pela Análise Estrutural de Narração (AEN) de cada uma das 16 entrevistas, as falas foram agrupadas em categorias preliminares por assunto tratado. Em seguida, compondo a terceira fase de análise - a leitura transversal, os aspectos comuns e discordantes no conjunto das entrevistas foram reagrupados e categorizados para desvelar e aprofundar as representações explicitadas pela totalidade dos entrevistados.

As maneiras de pensar e viver o trânsito dos entrevistados serão descritas nos subitens a seguir. O conteúdo das categorias é sustentado por representações em torno das Condutas e Riscos vivenciados no cotidiano do trânsito (Figura 1), sendo elas:

1. Representações sobre Acidentes de Motocicleta
2. Representações sobre os Meios de Transporte
3. Representações sobre o Trânsito



FIGURA 1: Representações de motociclistas acerca de acidentes e riscos incorridos no trânsito

Estas representações devem ser compreendidas dentro de um contexto, material e social, estrutural e conjuntural, de vida dos entrevistados, que está apresentado a seguir.

4.3. CATEGORIA: Representações sobre acidentes de motocicleta

Ao compartilhar suas histórias de envolvimento em acidentes de trânsito, os motociclistas explicitaram seus pontos de vistas e suas maneiras de agir frente à ocorrência do fato em si.

Para falar de representações dos usuários de motocicletas que sofreram acidentes, faz-se necessário remeter ao que as instituições colocam como definição do evento, o que se pode dizer de representações provenientes da ciência ou oficiais. O MS considera acidentes como eventos não intencionais causadores de lesão física e/ou emocionais, sejam eles ocorridos no âmbito doméstico ou em ambientes sociais, como trabalho, trânsito, lazer etc. (BRASIL, 2001). Nas ciências humanas, os acidentes são definidos como “todo fenômeno independente da vontade do homem, causado por uma força externa de ação rápida, que se expressa por uma lesão do corpo ou da mente” (CABAÑAS et al., 1988). De modo complementar, os acidentes são definidos como ocorrência fortuita ou não, em decorrência do envolvimento em proporções variáveis do homem, do veículo, da via e demais elementos circunstanciais, da qual tenha resultado ferimento, dano, estrago, avaria, ruína etc. (DNIT, 2010).

4.3.1 Envolvimento em acidente(s)

Estudos apontam motociclistas como grupo vulnerável (WHO, 2013) e de risco para a ocorrência de acidentes no trânsito (BJØRNSKAU, 2009; HUANG e PRESTON, 2004; ELLIOTT et al., 2003). Motociclistas tem probabilidade seis vezes maior de se envolver em acidente, resultando em ferimentos, do que condutores de automóveis (BJØRNSKAU, 2009).

Dada à magnitude do envolvimento em acidentes com o grupo participante da pesquisa, observou-se, ao longo do conjunto das entrevistas, a tentativa incessante de cada entrevistado em buscar explicações para a ocorrência do acidente. Ancorados na necessidade de encontrar causas, culpados ou fatores influenciadores

para a ocorrência do fato, os motociclistas interpretam e justificam o seu envolvimento em acidentes seja pela ocorrência inesperada desses, seja pela culpabilização do outro ou na assunção de sua culpa, sendo essa última em menor grau que as demais.

4.3.1.1 Acidente como evento inesperado

Os discursos dos sujeitos revelaram representações de acidente próximas às definições descritas acima no que se refere a um evento inesperado, que poderá ganhar forma a qualquer momento:

Em relação ao acidente, foi uma coisa assim, inesperada. Ninguém me fechou, nem nada. Simplesmente tem uma vala em cima, uma emenda no viaduto, né? Eu acredito que ali eu perdi o controle (E6).

O meu acidente foi uma surpresa, coisa que eu não esperava, porque eu quase não ando com essa moto. Eu não tinha visto antes, foi uma surpresa e quando eu assustei, eu já... (E8).

(...) você vê que pode correr um risco de você bater, acontecer um acidente a qualquer momento (E15).

Reflexões acerca da definição de “acidente”, quando inseridas no contexto do trânsito, suscitam cautela frente ao seu significado. Para Jorge (1997) embora a palavra "acidente" possa ter uma conotação de "eventual", "fortuito" e, portanto, "obra do acaso", as causas externas, em todo o seu espectro de manifestações, são, em maior ou menor grau, *previsíveis e preveníveis*.

Os acidentes de trânsito encontram-se, atualmente, inseridos na lista de causas de mortes evitáveis (MALTA et al., 2007). As mortes evitáveis são definidas pelo MS como aquelas preveníveis, total ou parcialmente, por ações efetivas dos serviços de saúde que estejam acessíveis em um determinado local e época (MALTA et al., 2010). De acordo com Marín e Queiroz (2000), os acidentes de trânsito não são obra do “acaso”, decorrem de deficiências das vias, dos veículos e, sobretudo, de falhas humanas.

Paralelamente ao caráter repentino, os motociclistas justificam a ocorrência de acidentes nos quais estiveram envolvidos pela existência de fatores externos que

determinam, também, sua inevitabilidade. A representação de que algo foge ao controle do motociclista está presente quando relatam que outros atores são responsáveis pela ocorrência do acidente, tornando impossível seu próprio cuidado:

(...) não tem como, às vezes, você cuidar porque a pessoa chega e bate... Então não adianta você ter cuidado. Você tá ali de boa, até parado, o cara chega e te joga longe. Então, o cuidado que você está tendo não adianta (E7).

Pode, a qualquer momento, alguém virar na sua frente, igual aconteceu no meu acidente (E16).

A vida cotidiana multiplica as ocasiões de perigo, por desatenção, negligência, desconhecimento do meio ou falta de cuidado dos outros (LE BRETON, 1995). Para Giddens (1991), o risco não é apenas uma questão de ação individual. A existência de “ambientes de risco” é retratada, por este autor, como capaz de ser afetada coletivamente. Beck (1999) instaura o conceito de “Sociedade do Risco” ao designar que a sociedade contemporânea está submersa em condições nas quais o risco tende a escapar ao controle e monitorização pelas pessoas e instituições. De acordo com Beck (2006, p. 1) “sociedade de risco significa que vivemos em um mundo fora de controle. Não há nada certo além da incerteza”.

De acordo com Luhmann (1988), a crença se refere a uma atitude mais ou menos tida como certa de que as coisas familiares permanecerão estáveis. Ao se inserir no contexto ‘inesperado’ dos acidentes, os motociclistas dissociam os cuidados inerentes às suas condutas no trânsito e evidenciam a descrença neles, em virtude da perda de controle devido à interferência de outros condutores. Nesse sentido, a consciência em relação aos cuidados é vislumbrada, pelos motociclistas, de modo descontínuo. A natureza dessa significação é embasada em pontos de vistas empíricos, frutos da própria experiência no cotidiano do trânsito e não em fundamentos científicos.

4.3.1.2 Ocorrência do(s) acidente(s) como culpa apenas do outro versus culpa apenas do entrevistado

Existe uma tendência geral dos motoristas atribuírem significado dos acidentes a toda sorte de fatores externos (DOTTA, 2000). Neste estudo, a

personificação deste significado deveu-se, inicialmente, a figura do “outro”. Fatores como condutas de imprudência no trânsito, excesso de velocidade e ausência de sinalização são considerados elementos envolvidos na gênese dos acidentes, entretanto foram pouco mencionados como causas. Geralmente, o termo imprudência é atribuído ao culpado pelos acidentes, “os outros”:

O meu primeiro acidente eu estava... Foi imprudência do condutor do carro. Ele foi entrar no posto de gasolina e nem olhou pro lado, aí pegou a moto. Eu caí e machuquei a mão (E5).

Perdi o controle. Não caí nem nada, não machuquei direito, mas não foi culpa minha. As outras vezes [acidentes], nenhuma foi eu que bati (E9).

O rapaz atravessou na minha frente de vez, em cima do cruzamento e não tive como parar pra me defender. A única coisa que eu esperei foi a pancada (E12).

(...) meu acidente foi um fato isolado porque teve a imprudência do outro motoqueiro e a imprudência de outros carros que estavam parados na via, o que não é permitido e que atrapalhou a visão do outro motoqueiro. Aí, a gente acabou se chocando e aconteceu o acidente. Nos outros acidentes, foi imprudência do motorista que estava falando no telefone, virar, fazer manobra sem dar a seta, [o] que é obrigatório (E14).

A conotação atribuída ao “outro” sugere ser uma tentativa de projetar apenas na figura do “outro” condutas que deveriam ser compartilhadas. Nesse sentido, Laplanche & Pontalis (2001) definem o mecanismo de projeção como “operação pela qual o sujeito expulsa de si e localiza no outro – pessoa ou coisa – qualidades, sentimentos, desejos e mesmo ‘objetos’ que ele desconhece ou recusa (em si)”. O ato de deslocar, para o outro condutor, práticas ou sentimentos vistos como propensos à ocorrência de acidentes, tais como condutas de riscos ou atitudes perigosas, sem admiti-las como possíveis por si próprio, parece ser um mecanismo de defesa.

Associada à ideia de ter o “outro” condutor ou pedestre como responsável pelo acidente, outros aspectos são inseridos para qualificar a ocorrência do evento. Dessa forma, a compreensão do ocorrido se torna mais clara para o entrevistado, que o insere na representação de risco aumentado no período noturno:

Foi uma desatenção do motorista, devido ao horário. Ele não parou na placa de Pare. Foi uma desatenção dele e me atingiu. A partir de meia-noite, meia-noite em diante, os condutores dirigem, todos eles, de maneira despercebida (E4).

Era na faixa de meia-noite a meia-noite e meia. Então, a atenção minha tinha que ser dobrada, e estava sendo. Só que, infelizmente, a pessoa que bateu em mim veio com o farol apagado e eu não vi (E12).

A representação de risco majorado devido à condução distraída do outro no período da noite corrobora achados de outros autores que apontam a maior ocorrência de acidentes, proporcionalmente, durante o período da noite (SANT'ANNA et al., 2013; JAMA et al., 2011; BASTOS; ANDRADE; SOARES, 2005; ANDRADE; MELLO JORGE, 2001). No entanto, outras publicações mostram maior frequência de acidentes no período diurno, principalmente relacionadas à demanda das motocicletas nas atividades do trabalho (OLUWADIYA et al., 2009; SILVA et al., 2008a).

Porém, a representação de que o acidente, em geral, é culpa do “outro”, também inclui a intencionalidade nas condutas dos motoristas:

Acho que muito acidente que acontece de moto aí é proposital. Da parte dos motoristas. Às vezes o motoqueiro vai passar, ele vê o motoqueiro, joga o carro na frente, joga o ônibus. Você vê que todo dia acontece acidente de moto. Então, eu acho que muitas vezes é proposital da parte dos motoristas de carro e do ônibus (E8).

Essa ‘intencionalidade’ também é discutida em resultados de outras pesquisas. Silva et al. (2008b) apontam que muitos motoristas atrapalham, propositalmente, *motoboys* em serviço, possivelmente por estes serem mais rápidos no trânsito. Ainda segundo as autoras, essas condutas são traduzidas em forma de “fechadas”. Veronese e Oliveira (2006) destacam que a sociedade vê os *motoboys* de modo dicotômico. Por um lado, a presença deles no trânsito das grandes cidades é percebida como algo necessário. Por outro, a sociedade crítica as condutas destes profissionais.

Em algumas situações, os entrevistados tendem a movimentar-se para compartilhar posturas que influenciaram a ocorrência do acidente, no entanto, essa

atitude logo é relativizada e a culpa pelo acidente novamente recaí sobre a figura do outro:

Às vezes pode ser até um pouco de imprudência da gente mesmo, motociclista, pela motocicleta ser rápida, [mas] tudo é baseado no outro mesmo (E7).

O primeiro acidente eu tava na roça, era umas 8 horas da noite, na estrada de chão, eu tava vindo, aí a mulher atravessou na minha frente no escuro, do nada. Eu atropeliei ela. Foi mais por ela ter entrado na minha frente. Eu não estava correndo tanto (E10).

Não teve como eu evitar essas coisas, mas geralmente é mais imprudência das outras pessoas do que própria, da gente, porque a gente pilotando, eu no meu caso, eu pilotando, eu tenho consciência que a minha vida está em risco (E14).

Destaca-se o relato de E10, com tempo de pilotagem superior a idade mínima prevista por lei, permanece pilotando uma motocicleta mesmo após ter a carteira de habilitação recolhida após o primeiro acidente (descrito acima). A assunção do risco ou a ocorrência do acidente não é assumida pela sua postura, mas sim justificada pela postura do “outro”. Em contraste às representações dos acidentes permeadas apenas pelo envolvimento do outro, emergiram aquelas que o próprio entrevistado se considerou como único responsável pela ocorrência. Para alguns poucos, o acidente independe da participação de outro condutor ou pedestre e o ato é descrito como “gracinha”, “burrice” ou “deslize”:

No caso do meu acidente, foi burrice minha mesmo. Fui fazer gracinha e cai. Eu entrei na curva. Na hora que eu sai da curva eu dei um cabrito assim, aí a moto foi e virou (E3).

O meu, o meu foi falta de responsabilidade nesse fato que eu tô te falando. Eu bebi e tal, tava na festa, o reflexo foi menor (E8).

Bom, o que eu acho do acidente, o que aconteceu foi um deslize só (...) bati numa pedra, perdi o controle, já não lembro mais nada. Foi o que aconteceu (E15).

Luhmann (1988) faz distinções relevantes acerca dos conceitos de crenças e confiança. Em sua obra, o autor afirma que a confiança pressupõe consciência das circunstâncias que envolvem riscos, diferentemente da crença que se refere a

expectativas e situações que não serão desapontadas e permanecerão, para o sujeito, de modo familiar. Assim sendo, em uma situação de crença, uma pessoa reage ao desapontamento culpando outros. Em circunstâncias de confiança, a responsabilidade é assumida parcialmente e, ao mesmo tempo, pode gerar o arrependimento pelos seus atos.

4.3.1.3 Representações de acidentes pela sua gravidade e lesões sofridas

Estima-se que entre 20 e 50 milhões de pessoas fiquem feridas anualmente em decorrência dos acidentes de trânsito (WHO, 2013; 2004). A morbimortalidade por acidente de trânsito é extremamente elevada em todo o mundo, porém, é particularmente alta a proporção de mortos e feridos por acidentes de motocicleta, resultado muitas vezes da maior exposição, inobservância das leis de trânsito e adoção de comportamentos de risco (LAW; NOLAND; EVANS, 2009). Estudo realizado por Keall e Newstead (2012) revelou que a probabilidade de lesão grave ou fatal em motociclistas foi oito vezes maior do que para condutores de veículos.

Nesse estudo, observou-se que os entrevistados representam o acidente, classificando-o a partir de critérios estabelecidos por eles próprios. Para estes, o acidente é classificado conforme os danos sofridos após a ocorrência:

Aconteceu assim, coisa leve, não coisa grave. É, um esbarrãozinho e vai embora, larga pra lá (E4).

Acidente, para os motociclistas, seria a representação de algum dano mais grave ou severo, pois quedas da moto sem ferimentos graves são interpretados como banais. No entanto, de acordo com o Departamento Nacional Infraestrutura de Transporte – DNIT (2010), a gravidade do acidente é classificada a partir de três categorias: acidente com morto - evento no qual tenha ocorrido, pelo menos, uma morte, independentemente da quantidade de pessoas e de veículos envolvidos; acidente com ferido - evento no qual tenha ocorrido, pelo menos, um ferido (lesões leves ou graves) e acidente sem vítima - evento do qual todas as pessoas envolvidas tenham saído com ausência de lesões (ilesas).

Nesse sentido, a gravidade das lesões sofridas ou, até mesmo, a sua ausência implicam em uma nova conotação para o motociclista. Situações com

ausência de feridos ou que não resultem em lesões graves são julgadas pelos motociclistas como “leves” ou “banais”:

(...) colisões bobas de bater na traseira de um carro ou vice-versa, coisas mais banais (...) sem ter machucado, sem ter ferido ninguém também (E13).

Os outros dois [acidentes]... Uma vez o carro bateu em mim, me jogou no chão. Aí eu só tive ferimentos, só ralei, quebrei a moto. Só isso. Mas nunca atropeliei ninguém, nem sofri acidente mais grave, nem vítima, nem nada não (E15).

Associada à classificação das lesões sofridas, também são reveladas lógicas dedutivas para fundamentar a decisão de procurar assistência médica. Para os entrevistados, lesões de menor importância como “ralados” ou “inchados” não carecem de atendimento especializado:

Eu estava descendo a rua, o cachorro atravessou no meio da rua. Saiu do beco correndo, atravessou a rua. E eu vendo, estava descendo do morro, eu tentei frear, mas eu passei por cima dele, aí a gente foi chiando, eu fui chiando⁵ pra baixo, atropeliei o cachorro, cai. Sofri uns ralados, não foi tão grave, não inchou, não precisou de nada. Só foi um ralado (E14).

Mas o condutor estava errado, eu machuquei, não precisou de pronto-socorro, foi só uns ralados. Inchou o joelho, mas não foi caso de ir para o pronto-socorro (E16).

Da mesma forma como encontrado nesse estudo, Veronese (2004) apontou que um acidente pode ser definido conforme os danos envolvidos na situação. Oliveira e Sousa (2012) mostraram que vítimas de queda tiveram menor chance de apresentar ferimentos quando comparadas as que se envolveram em colisões, entretanto motociclistas que caíram do veículo apresentaram 3,81 vezes mais chance de ter lesões do que os envolvidos em atropelamentos de pedestres, animais e ciclistas.

O risco de sofrer lesões em quedas ou colisões de trânsito é retratado, pelos motociclistas, como algo inevitável de acontecer:

⁵ O termo “chiar” é designado pelos motociclistas para se referir ao fato de deslizarem sobre o asfalto após uma queda (nota da autora).

E todo mundo [motociclista], quando cai, machuca. Mesmo que... Igual eu falei que eu estava a 20 km por hora no meu primeiro acidente, eu machuquei o dedo. A questão é que com moto, a queda, se você cai, é inevitável você não machucar. Qualquer queda de moto, você tem alguma lesão. É impossível você sair ileso se você tiver a mais de 30 por hora (E11).

Embora na ocorrência do acidente haja o esforço de reconhecer o caráter inesperado, a possibilidade de interferência de outros condutores ou a presença inevitável de lesão, o ato de tentar prevenir a ocorrência do evento devido a esses fatores não é vista como um hábito:

Você já viu que a gente não previne muito as coisas, né? (E15).

Entretanto, destaca-se a necessidade de instituir mundialmente medidas mais efetivas para vencer o imaginário que envolve as formas de prevenção. Estima-se que apenas 28 países do mundo, representando 449 milhões de pessoas (7% da população mundial), instituíram leis adequadas que tratam de todos os cinco fatores de risco mais comumente encontrados nos acidentes de trânsito: velocidade, bebida/condução, capacetes, cintos de segurança e sistemas de retenção (WHO, 2013).

Associado a este dado, o uso de acessórios para prevenção de lesões mais severas, é visto como insuficiente ou distante do hábito dos motociclistas no dia a dia, exceto quando se trata do uso do capacete:

Eu não pensei que eu posso usar isso, não tive nenhuma necessidade ainda. Falar: “eu posso usar isso, ser beneficiado”. Eu nunca pensei nisso (E5).

Não é habitual do motociclista. A maioria dos motociclistas, não é habitual dele usar proteção, fora o capacete (E6).

[Sobre o uso de outros acessórios de proteção] Ah, não adianta não. O que salva mesmo é o capacete, que se tiver alguma queda, bater com a cabeça, já ajuda (E10).

Destaca-se o impacto que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) ocasionou na vida dos motoristas, em especial para os motociclistas. Desde 1995, o código, contribui com medidas importantes para reduzir os impactos de morbimortalidade que envolvem os acidentes de trânsito, segundo AmatuZZi et al. (1998). Programas educacionais e ações preventivas, como o uso obrigatório de capacete, são

exemplos importantes de medidas instituídas após o referido Código (Amatuzzi et al., 1998).

Segundo Teixeira et al. (2014), a contradição entre a importância do uso de equipamentos de proteção é algo latente entre os profissionais que usam a motocicleta como forma de trabalho. Alguns desses participantes atribuem significado fundamental para minimizar ou evitar lesões, enquanto outros os veem sem importância.

Por outro lado, a necessidade do uso adicional de equipamentos de proteção é reconhecida como adequada para proteção do motociclista. Porém, seu uso é desencorajado uma vez que ninguém os usa nos deslocamentos diários:

Para proteger mesmo, tinha que andar com a roupa adequada. Uma calça adequada, uma blusa adequada, protetor essas coisas, mas ninguém anda (E3).

Ressalta-se que a não utilização desses equipamentos está condicionada a uma série de fatores. Teixeira et al. (2014) afirmam que, participantes do seu estudo identificaram a importância dos equipamentos de proteção, sobretudo para minimizar ou evitar as lesões decorrentes dos acidentes, mas, em muitos casos, o uso está condicionado à obrigatoriedade do CTB e ausência de recursos para adquiri-los. No presente estudo, pode-se afirmar que os motociclistas não conferem importância aos equipamentos de proteção, exceção ao capacete. Embora os equipamentos adicionais não sejam amplamente utilizados pelos motociclistas, destaca-se o relato de E3 jovem condutor que vislumbra nos equipamentos adicionais uma forma de proteger-se.

Roupas de proteção, cotoveleiras e joelheiras, nem sempre são percebidas como equipamentos capazes de conferir proteção em seus cotidianos, havendo representação de que são indicadas, apenas, para altas velocidades ou longos deslocamentos:

Nunca cheguei a usar porque aquilo é pra maior velocidade (E4).

Pra você andar aqui na cidade, geralmente quase ninguém usa. Você não vê ninguém com calça de couro e andando de moto, é muito difícil. Quando você vê o cara por ai de blusa, roupa de couro, aquela roupa mesmo, é por que é final de semana e ele tá indo dar uns passeios mais longe, entendeu? No dia a dia

assim, muito difícil, você não vê não. Eu por exemplo só uso minha blusa de couro quando está fazendo frio e a calça só uso para viagem (E6).

Motivos relacionados ao clima e, principalmente ao rápido deslocamento são fatores listados por motociclistas como impeditivos da ampla utilização:

Sei lá. Você vai daqui até ali e você veste essa roupa toda. Vai ali, você tem que tirar tudo. A calça é grossa e pesada, a blusa/jaqueta é pesada. Um calor que... Você veste uma calça dessa, uma blusa dessa, você assa. Complicado (E3).

Ah, porque o trânsito é coisa rápida. O trânsito é rápido, mas acaba sendo um trânsito mais lento. Quando o trânsito está livre, aí se você estiver com esse tipo de equipamento, questão de cotoveleira, joelheira, aí protege bastante (E4).

Nó! Esquenta pra caramba. A roupa de couro quando você tá na estrada, tá ventando você não sente tanto, entendeu? Agora aqui, o trânsito para muito, muito sinal, radar, aí você já sente calor com aquela roupa. Você vê que quase ninguém usa. Quando você vê assim, geralmente é quem está viajando que usa (E6).

A eficácia dos acessórios é lembrada pelos motociclistas, quase exclusivamente, quando se veem acometidos por lesões sofridas no acidente de trânsito. Nesse momento, a lembrança da importância de utilização do equipamento está atrelada à possível diminuição dos agravos sofridos:

No caso do meu machucado, que eu machuquei o pé, se eu tivesse de tênis... Eu estava de chinelo, infelizmente eu estava de chinelo. E isso é errado, porque no sábado de manhã choveu, minha moto estava no serviço, aí eu fui de chinelo (E5).

Tava bem quente ontem, eu tava de camiseta, roupa levinha. Se eu tivesse de blusa de couro eu não teria sofrido isso daqui. Luva, né? (E6)

Porque se cair, estando de bermuda e camiseta... Igual se eu tivesse, eu tenho certeza que eu não estaria do jeito que eu estou aqui agora não. Porque eu chiei foi mais de uns 20 metros no asfalto. Minha roupa ficou praticamente toda no asfalto, tênis, tudo. Comeu tudo, capacete, minha moto acabou toda (E15).

Além do uso de equipamentos de proteção não ser instituído pela maioria, os participantes informaram aqui a existência da necessidade de não se aterem às

normas e a importância de sentirem que estão fazendo escolhas, mesmo que essas constituam em aumento dos riscos. Há uma representação que fundamenta as demais: ser igual aos outros e poder viver uma dose de imponderável.

Nesse sentido, Le Breton (2009a), afirma que as formas de desafio em relação ao perigo, que caracterizam os meios populares nos ofícios ou funções de risco, remetem a uma construção identitária de masculinidade baseada na resistência. Além disso, o significado da indiferença referente à prevenção é um modo de resistir à alienação ao trabalho, e ao mesmo tempo, uma maneira de manter, simbolicamente, nas mãos a própria existência (LE BRETON, 2009a). Representações acerca do uso ou não uso dos equipamentos de proteção são moduladas pela noção de risco que os motociclistas possuem sobre condutas e atitudes no trânsito. Sendo assim, cada sujeito pode movimentar-se em cada um desses eixos, proteção e assunção de riscos, transgressão e respeito às normas e condutas do trânsito convencional. Não se proteger se torna mais normalizado no cotidiano do que a norma oficial de proteção: com mais ou menos escolha, os entrevistados, em geral, vivem riscos e só lhes dão importância quando ocorre um acidente que consideram grave.

4.3.1.4 Lesão sofrida versus decisão de parar de pilotar

Em alguns casos, a gravidade da lesão sofrida no último acidente revelou o desejo de parar de pilotar em função dos ferimentos ou pelo medo advindo da falta de segurança da motocicleta.

(...) agora eu desgostei de moto depois desse acidente aí, agora ela não significa mais nada para mim. Só isso que eu machuquei nesse outros dois agora (E1).

Hoje, pra mim, não penso mais porque a partir de hoje eu não ando mais de motocicleta. Essa foi a última vez, porque eu me quebrei todo (E4).

[Decidi parar de pilotar] porque esse foi o mais grave, quase que eu perdi a minha vida (...) porque é coisa que a gente não esquece (E8).

Cada um tem um gosto. Às vezes um para, outro não. Às vezes um acaba de sair do hospital e já monta na moto. E assim vai,

depende. Depende o quê que ocorreu com ele, se foi grave, se foi pouco. Eu não quero mais (E10).

Os medos desencadeados pela ocorrência do acidente, sobretudo pelas lesões sofridas reverberam pensamentos e julgamentos acerca da situação traumática. Para alguns entrevistados, os traumas, físicos ou psíquicos, decorrentes do envolvimento no evento são suficientes para gerar a reflexão acerca da insegurança e imprudência a que estão expostos:

Agora quero dar um jeito de sumir com ela da minha vida, porque ficar na beira da morte é muito ruim. Tomei trauma, tomei medo de moto (E8).

Tanto é que agora eu não quero saber de moto mais. Ah não, a gente não tem segurança e a imprudência é muito grande. Eu tomei essa decisão porque, igual eu te falei, eu tomei medo (E11).

Le Breton (2009a) afirma que para o indivíduo, a percepção dos riscos provém de um imaginário, não da ausência de reflexão, mas de uma representação pessoal. Ainda segundo esse autor, a representação do risco não é uma fantasia do sujeito, mas sua medida pessoal do perigo, não havendo, portanto, erros ou ilusão, mas a busca de uma significação própria.

A inserção de vivências pessoais, como o envolvimento em acidentes em que o indivíduo quase perdeu a vida, aumenta o sentimento de risco e, por vezes, tornam o indivíduo mais vulnerável pelo simples fato de sentir-se indefeso diante da adversidade (LE BRETON, 2009a).

Da mesma forma que, para alguns indivíduos, o envolvimento em situação de acidentes provoque representações que se relacionam a medo ou trauma, outros sujeitos conseguem rechaçar tal significado e alcançar nelas o sentido da sua própria existência. Nessa vertente, Le Breton (1995) afirma que o risco é inerente ao ser humano, podendo significar desafio (à morte, à vida – ao medo) ou prova de fortaleza para si mesmo e para os outros uma identidade social.

A gente fala que vai parar, mas não consegue parar não. Depois que passa, melhora e tudo, volta a andar de novo (E10).

Beck (2001, p.49) alerta para a constatação de que um “grande número de riscos surgidos recentemente subtrai-se totalmente à percepção humana imediata”.

Para este autor, “os riscos que estão atualmente no centro das preocupações são, cada vez mais frequentemente, riscos que nem são visíveis, nem tangíveis para as pessoas que lhes estão expostas” (BECK, 2001, p.49). No caso das representações sobre os acidentes, os motociclistas oscilam entre enxergar os riscos, se protegerem ou não se protegerem, e não os enxergarem ou não os verem como passíveis de ocorrerem consigo. Nos dois últimos casos, em que há uma não percepção dos riscos é que, na opinião de Beck (2001), estes se multiplicam.

Ressalta-se que dos 16 motociclistas entrevistados, cinco referiram o desejo de interromper a pilotagem em função da ocorrência do acidente, sobretudo devido às lesões deles decorrentes. Essa constatação chama a atenção para a necessidade de aprofundar aspectos relacionados a esse movimento. O fato dos motociclistas ainda permanecerem internados e a própria iminência da situação traumática podem exacerbar o desejo de parar, todavia o trauma pode ser momentâneo conforme descrito anteriormente na fala de E10.

4.3.2 Propostas para “controle” dos acidentes

Melhorias são apontadas por motociclistas como alternativas para a redução no número de acidentes. Destaca-se que o arcabouço de conhecimentos cotidianos que envolvem as práticas estabelecidas no trânsito regem as prioridades ao elencarem mudanças necessárias para não se envolverem em acidentes:

Eu acho que tinha que fazer uma motoca com algumas proteções. Do lado dela, pra ter tipo... Proteger sabe... Porque se bater a moto vai voar longe, mas você está agarrado nela, cinto de segurança nela pra você voar com ela também. Eu acho é que tinha que desenvolver uma forma mais segura pra moto. Porque a minha moto tem mata cachorro, mas é só aquele freiozinho lá na frente, não resolve muita coisa não (E7).

Acidente de moto sempre você leva prejuízo e o governo não faz nada pra poder... Uma pista exclusiva, nada diferente, então... (E11).

Alterações estruturais no *design* das motocicletas e mudanças nas vias de circulação aparecem como mecanismos para tentar driblar o alto índice de acidentes. De acordo com Naing et al. (2007), os fatores contribuintes para acidentes de trânsito são: fatores humanos, relacionados ao comportamento e ações

das pessoas; fatores viário-ambientais, relacionados à via ou ao meio-ambiente no qual está inserida; fatores veiculares, relacionados aos veículos seja seu desenho ou falha mecânica; fatores institucionais, relacionados às leis, modo de fiscalização e ao investimento em transporte e segurança. Em sua maioria, as propostas para ações de controle dos acidentes estão baseadas em modificações nos veículos ou nas vias. Assim, falas que remetam a alterações nas próprias maneiras de vivenciar o trânsito ou nos fatores humanos, em primeira instância, não são relatadas pelos motociclistas.

Além de fatores estruturais, são relatadas modificações na forma como a fiscalização é instituída pelos órgãos regulamentadores, como expresso nas falas a seguir, que também responsabilizam os condutores de motocicletas pelos riscos, mas não eles próprios:

(...) tinha que fazer mais blitz nos bairros. Aí o pessoal aproveita que não tem blitz e anda sem carteira, de moto, de carro nos bairros. Por isso que as leis têm que ser mais rigorosas, tem que colocar a polícia lá nos bairros e tal. Nas avenidas você não vai sair sem carteira, né? Chama um amigo pra dirigir pra ele e tal. Só que lá no bairro, a maioria roda sem carteira (E7).

Tivesse uma lei mais forte, sei lá, que proibisse várias coisas, que não proíbe. Ou talvez proíbe e não respeita, né? (E15).

Os entrevistados reconhecem, algumas vezes, a necessidade de adoção de fiscalizações mais intensas, mas logo o desrespeito às normas é visto como empecilho para a efetividade das fiscalizações. Quando o benefício esperado de uma violação supera seu custo potencial, o indivíduo irá violar a regra, caso contrário, ele irá obedecê-la (BECKER, 1968 apud JOU; WANG, 2012).

Contudo, mudanças de atitudes são representadas como o principal elemento que pode impactar no número de acidentes registrados. A conscientização aparece como alicerce para essa mudança:

Eu acho que o importante nisso tudo é a consciência. É respeitar o trânsito mais, aí dá pra evitar bastante acidente. Quantas vezes você vê os outros avançarem sinal e por pouco não acontece o acidente. Às vezes acontece. É a consciência, né? Ter mais consciência e respeitar o trânsito. Procurar andar na faixa (E6).

Os motoqueiros têm que conscientizar que a vida é uma só. A gente não é igual o gato que eles falam que tem sete vidas, é uma só. Então, quanto mais a gente precaver o acidente, mais a gente pode estar levando essa vida mais adiante (E11).

Se não tivesse tanta violência, tanta imprudência, não acontecia tanto acidente. Eu acho que os acidentes estão acontecendo mais por imprudência no trânsito mesmo. Se o trânsito tivesse menos imprudente, todo mundo procurasse fazer o mais certo possível, não teria tanto acidente como está tendo ultimamente (E12).

Então, eu acho que a gente deve ter mais consciência, a gente tem que conscientizar que em cima da motocicleta há uma vida e uma família lá aguardando o seu filho retornar a sua residência, se seja pra sua mãe ou sua família de filhos e mulher, esposas. Então conscientizar é muito mais do que você remediar essas situações no qual você se encontra, somente (E13).

Penso que a gente deveria refletir mais e mudar, mas teria que ser de um modo geral, fazer algumas campanhas pra poder tentar conscientizar cada um no seu modo de pilotagem, no seu modo de direção (E16).

Nessa perspectiva, vale ressaltar que a implicação dos motociclistas na adoção de modos de condução com menor envolvimento em acidentes está atrelada a maior significação do risco de acidentes. O entendimento sobre os riscos e os julgamentos acerca da necessidade de mudanças estruturais ou nas formas de condução, é formulado a partir das experiências apreendidas no cotidiano dos motociclistas e no contexto social em que estão inseridos, porém, sempre, com maior tendência a considerar que os defeitos e erros estão nos outros condutores de veículos, sejam motociclistas ou motoristas.

A trama que envolve os acidentes de motocicletas entre os sujeitos do estudo é apresentada de modo resumido a partir das representações suscitadas nessa categoria (Figura 02).

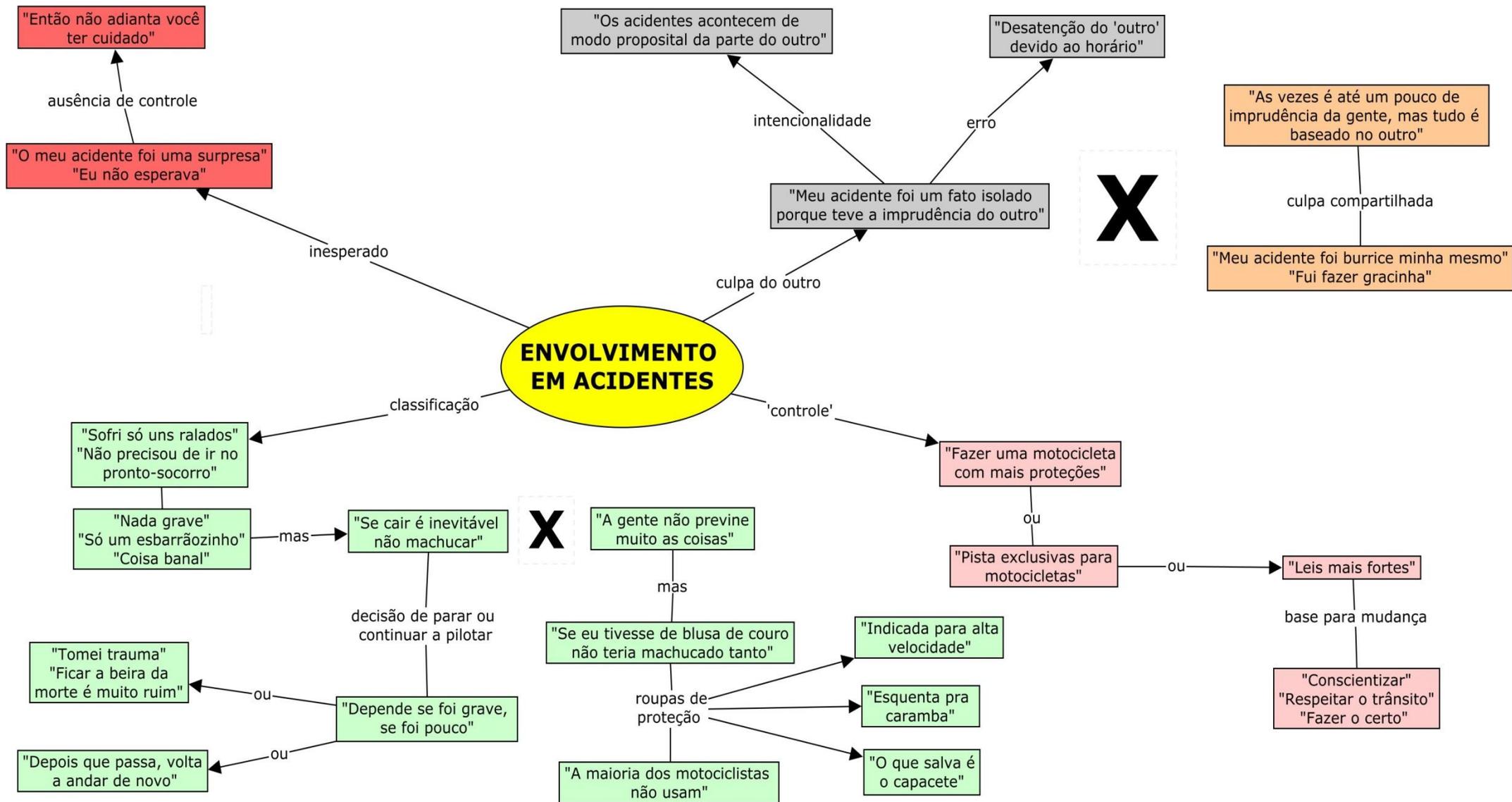


FIGURA 02 - Representações sobre acidentes de motocicleta sob a ótica dos motociclistas que sofreram acidentes de trânsito e foram atendidos em hospital de referência para trauma em Belo Horizonte.

4.4 CATEGORIA: Representações sobre os meios de transporte

O eixo central dessa categoria foi construído pelas representações acerca da segurança ofertada pelos diversos meios de locomoção. Inicialmente, os motociclistas classificam os meios de transportes em seguros e inseguros, apesar de haver uma representação corrente de que todos os meios de transporte apresentam riscos porque nenhum deles é totalmente seguro:

O transporte, não tem nenhum transporte, pra mim, seguro. Qualquer um tem risco... (E5).

Como apresentado anteriormente, são vários os aspectos relacionados à ocorrência de acidentes, tanto materiais, como subjetivos. Destaca-se, no entanto, que fatores relacionados ao veículo que influenciam na segurança dos motoristas estão associados ao desempenho do veículo nas manobras de trânsito e à ergonomia/conforto do motorista (FERREIRA, 2009). Concomitante, ressalta-se a influência do *design* do veículo sobre essas duas variáveis (DEWAR; OLSON, 2007).

A maioria dos entrevistados baseou-se nas experiências cotidianas, nos atributos observados nos veículos e, sobretudo, no envolvimento em acidentes de trânsito para considerar quais meios de transportes são seguros ou não. Em geral, são listadas vantagens e desvantagens para qualificar o meio de transporte na categoria de seguro ou inseguro. Cabe aqui ressaltar que essa dicotomia foi representada como fundamental na hora do entrevistado optar por este e não aquele meio de transporte. Verificou-se, ainda, que há um balanceamento entre a lista de vantagens e aquela das desvantagens, para que, finalmente, a opção seja feita, agregando aos valores objetivos, esses definidos de acordo com as necessidades e possibilidades do indivíduo, valores sentimentais e psicológicos, dentro de um conjunto de representações compartilhadas sobre os meios de transporte.

4.4.1 Meio de Transporte seguro

Inicialmente, independentemente das vantagens ou desvantagens referidas a determinados meios de transportes, a segurança emerge como principal elemento lembrado pelos motociclistas. Aspectos ligados à estrutura e o porte do veículo

preponderam entre os relatos e são desvelados como base para representações sobre meios de transporte seguro:

Eu, por exemplo, hoje, se eu tivesse um metrô perto da minha casa, eu não utilizaria nem carro nem moto para eu vir trabalhar. O metrô é bem seguro, né? (E6).

[Os meios de transporte são seguros] quando eles são maiores, né? O ônibus, no caso, é grande. E você está lá dentro do carro, você está protegido, né? (E7)

O carro é um dos mais seguros, né? Se você tiver cuidado... Mesmo assim... Mas o mais seguro, eu acho que é o carro ainda (E11).

[O carro] é o melhor [meio de transporte], porque é o mais seguro (E14).

Proteções físicas, como a existência de lataria fechada, o porte maior dos veículos e a locomoção por trilhos, são descritas como capazes de conferir maior sensação de proteção e segurança para os indivíduos. Concomitante, a representação de transporte seguro torna-se ainda mais evidente ao ser comparada com a motocicleta. Para os motociclistas, embora o prazer seja reconhecido no uso da motocicleta, a segurança é garantida por outros veículos:

Moto é mais prazeroso, né? Mas segurança é carro. Você tem mais segurança, tá mais protegido; porque moto você caiu, você vai machucar. Carro não, você tem uma possibilidade de sair sem machucar se acontecer um acidente (E3).

No carro o risco também existe, mas só que é menor [em relação à motocicleta], né? Você tem uma proteção (E7).

O carro te protege. De certa forma, tendo um acidente você não machuca tanto quanto na moto, dependendo do acidente (E8).

O carro, eu acho melhor. É um meio de transporte mais seguro que a moto (E9).

Destaca-se, portanto, que representações acerca do envolvimento em acidentes também são usadas como base para justificar a definição de transporte seguro. A possibilidade de sofrer lesões em eventuais acidentes é determinante para assegurar tal definição. Sendo assim, o ponto de partida para explicar o transporte

seguro é a existência de estruturas físicas presentes nos veículos que servem como barreira e garantem, ao mesmo tempo, maior sensação de segurança.

4.4.1.1 Vantagens dos veículos seguros

A sensação de proteção por estar dentro do veículo, rapidez e comodidade ao conduzir o automóvel, e facilidades para estacionar são as vantagens descritas para os diversos meios de transporte, sendo que a segurança permanece de forma expressiva.

(...) o metrô, muitas vezes, anda muito mais rápido do que o carro (E6).

E o ônibus tem mais estabilidade que a moto (E8).

Ônibus é mais flexível, você não tem que ficar procurando lugar de estacionamento, mas o carro ainda é mais seguro (E11).

Hoje em dia o carro é uma das opções um pouco mais rápida (E13).

Se todos tiverem de cinto, o carro tiver condições legais pra rodar na via, é o carro [o veículo mais seguro], porque vem chuva, o carro, fechou o vidro, ligou o ar condicionado, tá tranquilo (E14).

Observa-se que a segurança persiste como elemento fundamental e que a motocicleta não foi citada em nenhum dos itens que se agregam em torno das representações de segurança veicular.

Conforme descrito por Veronese (2004), “o domínio do conhecimento sobre o cotidiano resulta numa sensação de segurança”. Nesse sentido, ao introjetar a existência de proteções inerentes à estrutura de veículos como carros, ônibus e metrô, os entrevistados a reconhecem como algo concreto e objetivo que será capaz de assegurar mais segurança e proteção física em caso de envolvimento em acidentes. A imagem da motocicleta é, então, de um veículo aberto e sem proteção física.

4.4.1.2 Desvantagens dos veículos seguros

Os veículos citados como seguros ou que agregam outras vantagens foram representados também como desvantajosos em vários aspectos.

Nos deslocamentos realizados no trânsito em Belo Horizonte, destaca-se a dificuldade de efetivação do transporte coletivo como principal barreira, na opinião de motociclistas, para suprir as necessidades de seus usuários. A lotação do transporte coletivo, demora na realização dos trajetos e a opção restrita de deslocamento (quilometragem) percorrida pela malha ferroviária, dentre outros, são apontados como problemas no transporte público. Por outro lado, o excesso de veículos e, conseqüentemente, a falta de espaço no trânsito para consumação dos deslocamentos são descritos como elementos que impedem a opção por automóveis (transporte individual). Todos esses aspectos emergem como desvantagens para os transportes considerados seguros:

De ônibus eu acho ruim demais, é cheio demais, você vai em pé no ônibus. De taxi eu acho até bom assim, mas é caro... (E1).

O ônibus é muito complicado. Eu não ando de ônibus. (...) só fica lotado. Fora de mão (E2).

O carro, trânsito muito agarrado, não anda. Ônibus, além de cheio, o trânsito muito ruim. Metrô leva a gente, tipo, de nenhum lugar a lugar nenhum (E5).

Mas o ônibus, além de andar muito cheio, às vezes você está dentro do ônibus, ocorre assalto, é muito pior (E11).

O ônibus infelizmente, dependendo da região que você mora, você tem um tempo maior pra chegar ao seu trabalho (E13).

O ônibus demora pra caramba! Ônibus, se andasse na linha, se andasse certo, ia ser o melhor, mas como não é, pra mim é o pior meio de locomoção é o ônibus (E14).

A qualidade insatisfatória dos transportes coletivos fez com muitos indivíduos optassem por meios de transportes individuais, o que piorou os problemas de trânsito nas grandes cidades (ANJOS et al., 2007). Muitos motociclistas utilizam este mesmo argumento para explicar a escolha pela motocicleta como meio de transporte individual:

Os ônibus estão andando muito lotados e o trânsito também não está suportando tanto veículo mais. Então, por isso que a gente opta mais pelo lado da motocicleta (E4).

Ah, muito ruim, né? Eu mesmo comecei a andar de moto por causa de transporte mesmo, muito trânsito. De ônibus é muito ruim, eu não consigo andar de ônibus, eu acho muito difícil se locomover de ônibus do serviço pra casa, de casa para o serviço, a gente perde muito tempo, chega muito estressado (E9).

Ah, os ônibus, eu acho que se ocorresse do jeito certo, de andar todos os passageiros, cada um assentado num banco, nenhum passageiro em pé, um coletivo arrumado, confortável, não ter essa super lotação que a gente vê hoje em dia, ia ser o meio mais eficiente pra todos e economizariam gasolina e manutenção. Isso faz com que as pessoas desejem ter o seu próprio conforto [andar de moto], porque no transporte coletivo não vai ter isso. Você vai chegar num ônibus, você ficar duas horas esperando e você fica todo espremido, empurra, empurra... (E14).

Se você sai de casa, hoje em dia, de carro, se você for trabalhar, dependendo do que você for fazer, você não consegue chegar. Porque não tem espaço. O ônibus, você não costuma nem entrar no ônibus porque está superlotado. Muito pouco ônibus, muita bagunça, atrasa. Então, o modo mais fácil que a gente acha é em cima de uma moto. Você consegue ganhar tempo, você consegue fazer as suas coisas mais rápido, deslocar mais rápido (E15).

A ineficiência do transporte coletivo e a facilidade de aquisição de uma motocicleta são fatores apontados como contribuintes para o crescimento da frota de motocicletas (VASCONCELLOS, 2013). Como consequência, a motocicleta tornou-se o meio de transporte individual mais popular do Brasil (MARTINEZ FILHO, 2006). Estima-se que municípios com mais de 60 mil habitantes gastam, por ano, 22,4 bilhões de horas para deslocar-se (ANTP, 2012). A maior parte desse tempo é gasta em veículos de transporte público (49%). Considerando que o transporte consome 49% do total de tempo na mobilidade, fica claro que o usuário deste modo está sujeito à tempos médios de viagem superiores (ANTP, 2012).

Ressalta-se que o reconhecimento do transporte coletivo (ônibus e metrô) e do transporte individual (carro) como transportes que proporcionam maior segurança não são suficientes para se configurar como opção real de transporte para esses motociclistas. Embora as representações de transporte seguro excluam a

motocicleta, observa-se que o elemento crucial para escolher a motocicleta como meio de transporte é a sua representação de rapidez e eficiência: ‘pode ser inseguro, mas resolve o problema’.

4.4.2 Transporte inseguro, perigoso e arriscado

A caracterização da motocicleta como um transporte inseguro remete a aspectos observados pelos entrevistados no cotidiano das interações estabelecidas no trânsito. Para esses sujeitos o *design* da motocicleta é o principal argumento para classificá-la como insegura. A ausência de proteção física conferida pela motocicleta ao motociclista responde, de certa maneira, como preocupação evidente nos deslocamentos. Ademais, essa preocupação se torna ainda maior nos momentos em que os entrevistados ficam diante da possibilidade de envolver-se em acidentes:

Eu fico mais vulnerável, porque eu não tenho proteção em cima da moto (E5).

Ah, que a moto é bom. Mas só o que te protege é só Deus mesmo, no caso. Moto que é bom, mas só que é muito perigoso. Perigoso porque você está livre em cima dela. É só um ‘capacetinho’, o resto ali, se você bater ou você cair, já era. Você rala todo, quebra todo (E7).

Eu tomo bastante cuidado porque a moto é um dos veículos que mais ocorre acidente, né? Moto não tem segurança nenhuma (E11).

[Moto] (...) é um veículo que não tem muita segurança. Praticamente não tem segurança nenhuma, pra falar a verdade, pra ser sincero. Não tem segurança nenhuma (E12).

(...) pode acontecer do motorista dar uma viradinha ali, e se ele te esbarrar, vai acabar com você todo, porque a moto não tem segurança alguma (E15).

No que se refere às motocicletas, pode-se dizer que este veículo é o modo de transporte mais perigoso (ZAMBON; HASSELBERG, 2006). Na maioria dos países em desenvolvimento, os usuários de bicicleta e de motocicleta estão em perigo constante de se envolver em acidentes (WHO, 2006). A OMS estima que, nesses países, o risco de morte para viagens realizadas com motocicletas seja entre 10 e 20 vezes maior do que viajar de automóvel, tanto por quilômetro percorrido quanto

por horas viajadas (WHO, 2004). O perigo ocorre, sobretudo, por causa da convivência com veículos de grande porte, pela dificuldade de seus condutores verem a motocicleta e pela falta de proteção física dos motociclistas, tornando-os especialmente vulneráveis (VASCONCELLOS, 2013).

A ênfase na ausência de segurança ou proteção confere ao entrevistado maior possibilidade de envolver-se em circunstâncias nas quais as situações de perigo ocasionem lesões a sua integridade física. Nesse sentido, o risco emerge dos eventuais perigos aos quais os entrevistados estão expostos. Corroborando com La Mendola (2005), o termo “risco”, em muitos contextos, tende a tornar-se sinônimo de perigo ou de situações de grande perigo. Traduz-se, assim, de situações ou, ainda pior, de pessoas em risco para significar situações e pessoas para as quais se prevê, com grande probabilidade, a ocorrência de eventos negativos (LA MENDOLA, 2005). A percepção do risco parte, então, da avaliação subjetiva da probabilidade de um tipo de acidente acontecer e de gerar consequências (SJÖBERG, MOEN, RUNDMO, 2004). Estudo revela que quanto mais a motocicleta é percebida, menos violações são relatadas (CRUNDALL et al., 2013).

Diferentes representações sobre o risco respondem à participação simultânea das duas classes de racionalidades que fazem parte do dispositivo e podem ser traduzidas, em termos gerais, na presença simultânea das concepções do risco como *probabilidade* e do risco como *perigo* ou, em outras palavras, do risco como construção mental e do risco como ameaça real (MITJAVILA, 2002). Amparados nos conceitos de risco probabilístico e de risco como perigo, os motociclistas explicitam crenças e valores presentes no contexto social para interpretar os riscos aos quais estão sujeitos. Dessa forma, ao remeter as vantagens e desvantagens decorrentes do uso de motocicletas, implicitamente, os riscos construídos ‘mentalmente’ e aqueles que surgem como ameaças ‘reais’ são desvelados.

4.4.2.1 Vantagens do veículo inseguro

Segundo dados do Observatório das Metrôpoles (2013), a frota de motocicletas em Belo Horizonte passou de 89.394 em 2001 para mais de 393 mil em 2012. Com um percentual superior à média nacional, o crescimento no período foi de 339,9%. Muitas são as razões que tentam explicar o crescimento exponencial de motocicletas nos ambientes urbanos, principalmente o baixo custo para aquisição e

eficiência no combustível (CHUNG; WONG, 2012), além da possibilidade de deslocamento mais rápido nas grandes cidades.

A utilização da motocicleta diariamente evidencia vantagens constatadas na prática pelos motociclistas. Para a grande maioria deles, aspectos relacionados à rapidez e à redução de tempo entre os deslocamentos são representados como uma das principais vantagens ao escolher a motocicleta como meio de transporte:

[A moto] Boa, muito bom, é rápido, né? Para mim é muito bom porque qualquer lugar que eu precisar ir muito rápido, eu vou (E1).

Eu uso a motocicleta que é um transporte mais rápido (E4).

Eu tive condição de pegar um carro, mas eu peguei a moto porque pra me locomover, pra ir trabalhar. Pra sair do ônibus e ficar mais rápido... (E5).

É um transporte rápido, fácil de utilizar, né? (E8)

É uma maneira mais rápida. Nesse trânsito é a maneira mais rápida (E11).

Embora os riscos descritos como “perigos” sejam interpretados como reais, a vantagem de deslocar-se rapidamente no trânsito é exaltada como aspecto positivo pelos motociclistas. Para E5, em especial, a possibilidade de usufruir dessa rapidez, o levou a optar pela motocicleta em detrimento do carro e ônibus.

Acrescenta-se, ainda, a capacidade que a motociclista tem de driblar o trânsito e, conseqüentemente, de mover-se com agilidade entre os veículos parados nos congestionamentos, devido ao tamanho reduzido da motocicleta:

A moto é muito ágil. Você tem o trânsito agarrado, você consegue passar, ser mais ágil do que os carros. Você consegue deslocar mais rápido, com mais facilidade. O motoqueiro, ele quer passar, quer ir embora. Ele não quer ficar preso nem no corredor nem no trânsito e nem lembra que existe perigo. Por isso a agilidade da moto (E5).

Porque a moto é bom porque você não tem trânsito pra moto. Você sai e vai embora (E7).

A moto, se o trânsito tiver agarrado, você pode cortar pelo corredor, agilizar o seu trajeto. Então a moto é um veículo que qualquer espaço assim ela passa (E12).

É que nem eu falei do trânsito. Moto, se tá ‘congestionadasso’, tem o corredor, você joga pro corredor, vai cortando os carros até chegar lá na frente. Carro não... Porque moto, ela é menor, a noção de espaço... De carro, se você tem que olhar um espaço de 2 metros, moto você pode olhar de 40 cm, você já tem uma noção de espaço melhor, flui mais rápido (E14).

Qualquer coisa que me indique deslocar tem que ser com moto, que é mais rápido, hoje em dia o trânsito não ajuda, os transportes de hoje são sempre lotados. Então, a maneira mais fácil que nós achamos de poder ganhar tempo e fazer as coisas que a gente precisa é em cima de uma moto (E15).

As características das motocicletas oferecem maior mobilidade e vantagens na utilização do espaço quando comparadas aos automóveis, bem como, permitem o deslocamento em espaços reduzidos de forma eficiente, garantindo mobilidade e acessibilidade mesmo em ambientes congestionados (VIEIRA et al., 2008). A agilidade das motocicletas é exaltada, principalmente pelos motociclistas jovens que, em sua maioria, fazem uso da motocicleta por várias horas por dia. Essa agilidade fica ainda mais evidente quando a motocicleta é comparada aos carros. A ênfase em aspectos relacionados à rapidez e agilidade nos deslocamentos sugere que além dessas vantagens explícitas, os motociclistas se veem em vantagem sobre os demais, uma vez que possui a capacidade de driblar o trânsito. Para Ferreira (2009), o tamanho diminuído do veículo favorece a motocicleta nos deslocamentos, em comparação aos outros veículos, em vias cada vez mais congestionadas dos centros urbanos. Esse autor ressalta que nos países onde a legislação não é clara quanto à forma de condução das motocicletas, a tendência usual é observar motociclistas utilizando o corredor formado por automóveis enfileirados nos congestionamentos urbanos. Entre outros elementos presentes na prática, a redução de permanência em engarrafamentos foi apontada como vantagem para motociclistas (MUSSELWHITE et al., 2012).

A agilidade que beneficia o motociclista na realização de deslocamentos mais rápidos quando comparado aos outros meios de transporte, também é descrita por E15 como uma oportunidade para facilitar o deslocamento pela calçada quando o ‘retorno está muito longe’. A representação do tempo ganha toda a sua dimensão central como vantagem, tendo-se a ‘certeza’ de que é possível ganhá-lo:

(...) sim pelo pouco espaço, agilidade, qualquer canto você passa, às vezes você sobe até no passeio, saí do outro lado. Facilita, ganha tempo. Talvez você vai estar numa via, você passa do lugar que você tem que ir e o retorno é muito longe (E15).

A capacidade de superar o trânsito, superar congestionamentos, superar os riscos, ou até mesmo, driblar as regras de trânsito são apontadas como vantagens. Silva et al. (2008b) desvelaram que os entrevistados de seu estudo justificam o desrespeito às leis de trânsito devido à necessidade de realizar um maior número de entregas em menor espaço de tempo, aumentando assim a produtividade. “Tempo é dinheiro” é o bordão corrente da atualidade que é quase um modelo para modos de lidar com o cotidiano e que permeia a postura dos entrevistados também da presente pesquisa.

Outro aspecto que remete vantagem está na propriedade econômica da motocicleta. Tal economia é mensurada no valor gasto com combustível e nas manutenções do equipamento, comparando-o tanto com o transporte individual como com o coletivo:

(...) a moto é um meio de economizar dinheiro. Gasolina, né? No caso. Manutenção... (E7).

Economia pro bolso da gente. Você gasta aí em torno de... Você gasta mais ou menos a passagem. Você gasta mais ou menos uns 60 reais por semana pra ir trabalhar; com a moto você gasta 30. Com 30 reais, você coloca gasolina e você roda de segunda a sábado. Vai e vem para o serviço (E10).

De moto você tem um gasto mínimo. De carro a manutenção é bem maior, combustível, tudo mais. A minha moto dava 36 km por litro, um pneu é 50 reais. Então, o carro, além de ser 4 pneus, é mais caro, combustível dá no máximo 10 por litro. Nesse trânsito aí, dependendo não dá nem 8. Então, tudo isso, o tempo também você gasta a mais, garrado no trânsito (E11).

É mais prático e é mais econômico, mais barato (E12).

Destaca-se que, além da versatilidade e do baixo custo de aquisição, a vantagem econômica, frente ao custo de usar o transporte coletivo, foi um dos motivos importantes para o aumento no uso das motocicletas (VASCONCELLOS, 2013).

Dificuldades para efetivação do transporte coletivo com qualidade aliadas aos benefícios econômicos provenientes da utilização da motocicleta podem explicar, também, o aumento exponencial na frota de motocicletas, bem como representar fator impeditivo para utilização do transporte coletivo. Dados da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (ANTP, 2010) revelam que o custo de combustível para realizar uma viagem de sete quilômetros na motocicleta em cidades de médio e grande porte do Brasil corresponde a um terço da tarifa de ônibus. Além do tempo de percurso na motocicleta ser equivalente a um terço do tempo no ônibus (ANTP, 2010).

Além dos benefícios aqui apresentados, E14 traduz com palavras a representação do que, para ele, é visto como um meio de transporte desejado “por todo trabalhador”, justamente por ser capaz de “deixar a vida fluir”:

Moto é um meio de locomoção que, hoje em dia, todo trabalhador pensa em ter. Por quê? Hoje o caos do jeito que é o trânsito de Belo Horizonte, cidade grande, você pega um horário de pico, suponha uma Amazonas, Contorno, Av. Afonso Pena, sete horas você vai ficar agarrado no trânsito duas horas. De moto não, de moto você gastou 30 minutos, no máximo 40 você já está em casa. É um meio que, hoje em dia, todo mundo... Hoje em dia mais homem, mas tem mulher também. É um meio de fazer a vida fluir, fluir a vida... (E14).

Tal ponto de vista elucida a motocicleta como alternativa viável entre usuários para solucionar os percalços vividos no trânsito de Belo Horizonte e, ao mesmo tempo, realça o sentimento de que está controlando o tempo e a própria vida. Todavia, a busca pela motocicleta como meio de transporte capaz de proporcionar deslocamento rápido e em menor tempo trouxe, como reflexo, o crescimento desmedido da frota.

Adquirir uma motocicleta é, para os participantes da pesquisa, uma escolha eficaz para solucionar problemas individuais relacionados ao trânsito. A eficácia é medida, na visão dos motociclistas, por meio das vantagens materializadas cotidianamente: deslocamentos com rapidez e versatilidade, não ficar “preso no trânsito”, controlando o tempo e ‘fazendo a vida fluir’, e, ainda, possuir a possibilidade de economizar. No entanto, embora as vantagens sejam atraentes e parecem ter a força de suplantar qualquer dificuldade, as desvantagens são

apontadas pelos mesmos entrevistados diante das possibilidades de perigos e riscos incorridos, conforme descrito a seguir.

4.4.2.2 Desvantagens dos veículos inseguros

Frente às vantagens, as desvantagens se opõem aos benefícios e trazem a tona riscos “ocultos” em torno da motocicleta, mas que não são, necessariamente, considerados nos modos de utilizá-las no dia-a-dia dos entrevistados. No que se referem aos aspectos negativos advindos do uso da motocicleta, todos relataram o “perigo” como algo inerente a esse meio de transporte:

Só de você tá em cima de uma moto já é perigo, né? Não é que eu fazia gracinha, porque é perigo. Você tá ali, você tá sujeito a tudo (E3).

Moto é o melhor [para enfrentar o trânsito da cidade], mas só que é muito perigoso (E7).

(...) o risco faz parte da utilização da moto, é constante. É um risco que você colocou o pé na moto e saiu no trânsito, você já está correndo risco (E11).

Ah, moto é um veículo muito perigoso! Quanto mais atenção ainda é pouco ainda (E12).

A consciência acerca da periculosidade da motocicleta, na maioria das vezes, é orientada pela probabilidade de sofrer um acidente e, sobretudo, pelas lesões que dele pode decorrer, como se a motocicleta tivesse vida própria e todo acidente ocorresse devido a fatores externos ao condutor. Dessa forma, a representação do risco pelos motociclistas não está nunca contido em suas condutas ou riscos decorrentes dos modos de usar o veículo, mas somente nos possíveis danos à integridade física que os entrevistados podem sofrer:

Quando você está em cima da moto... O cara no carro, ele tá protegido pela estrutura do carro, na moto não. Qualquer desequilíbrio, você não precisa nem colidir com outra coisa (E5).

(...) quando acontece um acidente é você que leva tinta mesmo, porque você está com o seu corpo servindo de escudo (E7).

Na moto, o seu parapeito é você mesmo. Igual eu, eu tava andando devagar, arregacei, quase morri. Bati a cabeça (E8).

O carro tem mais segurança do que a moto. A moto é tipo o para-choque... O peito da gente é tipo o para-choque do carro (E10).

E a motocicleta, ela já não tem uma lataria de um veículo, que até chegar em você, a lata chegar no condutor demora. A motocicleta não, ela já tem a sua parada e, dependendo da sua parada, as colisões são mortais (E13).

À probabilidade de ocorrência de acidentes, explicita-se aqui o risco real de morte. Ele passa a ser dimensionado como muito maior quando comparado ao risco do carro, em função da ausência de proteções físicas nas motocicletas, como a “lataria” nos automóveis. O fato de não ter uma barreira protetora em eventuais acidentes, deixa o motociclista vulnerável e sem segurança, o que foi vivenciado por todos os entrevistados, com mais ou menos gravidade das lesões.

Pesquisa (KEALL; NEWSTEAD, 2012) realizada na Nova Zelândia e Austrália revelou que motociclistas são vulneráveis a lesões mais graves pela falta de proteção do veículo. Além disso, em situações semelhantes de um mesmo acidente, as consequências são mais severas para os motociclistas do que para os motoristas de carros (KEALL; NEWSTEAD, 2012). Nas motocicletas, um grande desafio para melhoria da segurança está associado à tecnologia de frenagem e aos dispositivos de segurança mais eficazes, como coletes infláveis, capacetes e melhor proteção para membros (MÂNICA, 2007).

Como abordado anteriormente, para os motociclistas do presente estudo, a insegurança sentida ao conduzir uma motocicleta é vista como risco devido à ausência de proteção desse meio de transporte. Entretanto, os riscos vivenciados por motociclistas que as utilizam como instrumento de trabalho é assimilado de forma mais evidente. Conforme observado no estudo, a jornada de trabalho para esses profissionais pode durar entre oito e 12 horas, perfazendo um tempo de exposição superior ao dos demais entrevistados. Sendo assim, a possibilidade de não retornar para casa após a jornada de trabalho é destacada por esses motociclistas como ameaça real:

E é um transporte que, pra quem trabalha na função de motoboy, dá pra ganhar uma graninha até boa. Mas é um veículo muito perigoso. É perigoso demais (E12).

A gente sai de casa pra poder trabalhar, a gente sai de casa pra poder ir ganhar o ganha pão da gente e talvez não volte (E13).

Motoqueiro é uma forma fácil de se locomover, mas fácil de se morrer também. É muito perigo (E15).

A vulnerabilidade física, dentre outros fatores, faz com que a motocicleta seja considerada o meio de transporte menos seguro (MUSSELWHITE et al., 2012). Motociclistas que fazem uso deste veículo como instrumento de trabalho, descrevem os riscos de acidentes como inerentes à profissão (VERONESE, 2004).

Todavia, observa-se na prática a opção, cada vez mais frequente, por este meio de transporte. Seduzidos, por vantagens objetivas e mensuráveis como economia e diminuição de tempo entre os trajetos, os motociclistas optam por incorrer riscos e perigos diariamente. Parece que os benefícios advindos do uso da motocicleta no cotidiano superam os riscos, ou pode-se dizer que, os riscos são vislumbrados como probabilidade para acontecer e não como certeza de que de fato ocorreram, tendo em vista que todos eles estavam hospitalizados devido a acidente sofrido. A representação da necessidade *versus* facilidade *versus* baixo custo para o uso da motocicleta suplanta qualquer outra, inclusive o perigo reconhecidamente maior de morrer por estar mais vulnerável nesse veículo. Chama a atenção, nesse sentido, o fato de que nenhum dos entrevistados apresentou críticas sobre a globalidade do trânsito ou sobre o reforço das políticas e grandes empresários para o uso individual dos transportes, tanto em grandes como em pequenas cidades. Além disso, há o fascínio que o objeto em si exerce sobre essas pessoas.

4.4.3 Representações da Motocicleta

A motocicleta aparece como um objeto fetiche para o conjunto de entrevistados. De fato, as representações da motocicleta extrapolam as vantagens e desvantagens apresentadas anteriormente. Inicialmente, como já apresentado, essas emergem a partir de características ligadas à rapidez, agilidade e facilidade nos deslocamentos, persistindo como representações consistentes e presentes no cotidiano dos motociclistas, conforme descrito nos relatos a seguir:

Um meio de serviço. Um meio de transporte. (E2).

É o meu meio de transporte, porque eu uso ela pra ir pra qualquer lugar, pra fazer quase tudo (E5).

O significado da minha moto é o seguinte: agilidade. Agilidade que eu falo é que, não é que você não vai pegar um trânsito, você pega nos becos e vai embora (E7).

[Motocicleta] Significava muito, era um pau na roda. Você precisava fazer alguma coisa, comprar um pão, um leite, era pé na roda. Adiantava. Tudo que eu ia fazer, eu precisava dela, ia lá rápido, pegava. Ajudava muita coisa. Eu comprei ela até por causa disso. Se eu ia a pé, era ruim. Falei: “vou comprar essa moto, que essa moto adianta muito” (E8).

Meu meio de transporte pra trabalhar. Maior agilidade, rápido. Chegar em casa rápido, descansar mais. Hoje a moto já ajuda bastante, demais (E10).

A motocicleta caracteriza-se, portanto como meio de transporte capaz de conduzir com rapidez para o trabalho, bem como reduzir o tempo de deslocamento. Esse achado é corroborado por estudo que mostra que, além do uso da motocicleta como instrumento de trabalho, 75% da frota é destinada ao transporte ao trabalho ou local de estudos, principalmente devido a sua rapidez (HOLZ; LINDAU; NODARI, 2010).

Outro dado encontrado no presente estudo refere-se à utilização da motocicleta como instrumento de trabalho. Tal fato emerge em forma de alusão a “colher de pedreiro” e, dessa forma, E13 destaca a importância de respeitar a motocicleta uma vez que ela é a sua fonte de sustento:

(...) eu ganho muito bem pra estar em cima dela. Ganho muito bem pra estar em cima da minha motocicleta, da minha colher de pedreiro e principalmente eu respeito ela, não é ela que tem que me respeitar, eu respeito ela (E13).

De acordo com Silva et al. (2008b), a disseminação de motocicletas como instrumento de trabalho pode ser explicada, em parte, pelo aumento do desemprego de jovens no Brasil nas últimas décadas. O processo de liberação econômica iniciado com o Plano Real, associado a intensos processos de mudanças em escala mundial, acarretou no Brasil profundas mudanças referente à desregulamentação e

privatizações que alteraram a forma de distribuição dos recursos no país (VASCONCELLOS, 2008). Em especial, na área do trânsito, o incentivo de políticas federais estimulou o uso intenso de motocicletas nas entregas de documentos e pequenas mercadorias nas grandes cidades (VASCONCELLOS, 2008).

A popularização do preço da motocicleta, por meio das facilidades de crédito, somada ao baixo custo energético deste meio de transporte transformaram a motocicleta em um modelo acessível às pessoas de baixa renda (FERREIRA, 2009).

Diante da opção de adotar a motocicleta como meio de transporte ou escolhê-la como instrumento de trabalho, relatos definem a compra de uma motocicleta como uma “conquista”. A conotação atribuída deve-se ao fato de a motocicleta estar presente no imaginário desde a infância e, por conseguinte, alcançar a sua concretização de sua posse na fase adulta significa a “realização de sonho” advindo, sobretudo, como fruto de trabalho:

A minha moto é uma conquista que eu consegui (E5).

É como eu falei, é um sonho de criança, porque a gente começa com o velotrol, do velotrol vai pra bicicleta e da bicicleta vai pra moto. Isso é da geração do homem. Conheci poucos homens que não gostam de moto. Mas se toda pessoa que cresce, aprende a andar de velotrol, uma criança, na adolescência de bicicleta, futuramente ele quer ter uma moto. É a evolução do homem, evolução do ser humano (E14).

Ah, moto é um sonho, é... A gente quer ter uma profissão, a gente vai batalhar pra conseguir; moto é a mesma coisa. A gente cresce brincando com uma motinha, a gente um dia quer crescer, quer estar em cima da moto, vê pessoas andar de moto na rua... A gente é de menor de idade, você vê uma moto passando, uma moto bonita, você fala: “um dia eu vou ter a minha moto, um dia eu vou trabalhar, vou lutar pra conquistar ela”. É um sonho. É algo que... É um sonho (E14).

Aspectos ligados à realização de um sonho e, ao mesmo tempo, a materialização dessa conquista são traduzidos com emoção por estes jovens motociclistas. Destaca-se a simbologia que envolve o imaginário por detrás da conquista de uma motocicleta. Segundo Matta (2010) o carro e a moto são vistos, tal como pelos sujeitos entrevistados, como sinônimo de liberdade e de autonomia. Essas sensações igualam e produzem a onipotência de uma ilimitada mobilidade (MATTA, 2010).

Ao mesmo tempo, traz à tona sensações de liberdade e prazer. A emoção e a excitação ao pilotar, juntamente com experiências advindas dessa prática foram encontradas por Musselwhite et al. (2012) como sendo uma das principais motivações para conduzir uma motocicleta. Para alguns motociclistas, a sensação de pilotar uma motocicleta envolve liberdade, para outro prazer ou, até mesmo, é vista como uma sensação indescritível:

Ah, minha moto. Sei lá, minha moto é boa demais. Eu gosto mesmo (E3) / (E4) / (E12).

A gente sente muitas coisas. Uma sensação de liberdade (E4).

A moto é pra mim um tipo uma paixão. Ah, é uma sensação que não tem como explicar não. É uma sensação de... Tudo que você vai fazer pela primeira vez tem uma sensação. É a mesma coisa (E14).

Igual eu te falei, é um prazer, no meu caso. É um modo prazeroso de se locomover, ir rapidamente de um lugar pra outro, cortando, evitando trânsito (E16).

A presença da motocicleta é vista, por E15, como algo incapaz de ser dissociada da sua realidade diária. Para outro motociclista, o gosto por motocicletas provém da “genética” transmitida por familiares:

Ah, igual eu te falo, pra mim ela é tudo, é a minha vida. Não consigo viver sem ela (E15).

É uma genética, uma coisa assim, tá no sangue gostar da motocicleta. Tá na família, tá na genética. Eu não sei explicar não (E16).

O gosto pela motocicleta é capaz de entorpecer os riscos e o significado real das sensações/emoções vivenciadas durante a pilotagem. A dicotomia presente nesses dois aspectos serve como alerta:

A mesma velocidade que emociona é a mesma que mata (E13).

Quem anda de moto sabe que é bom demais. É uma adrenalina boa de se viver, mas perigosa também (E15).

Para Giddens (2002), optar entre riscos é característica da sociedade de risco da modernidade tardia. Como observado nesse estudo, Musselwhite et al. (2012) apontaram que pilotar uma motocicleta é motivado pela paixão e o gozo dessa prática substitui os riscos envolvidos para os motociclistas. De forma complementar, a busca de sensações é observada em condutores que tem baixa percepção dos riscos e alta confiança na sua forma de condução (WONG; CHUNG; HUANG, 2010). O processo do pensamento que produz pontos de vista sobre o risco depende do contexto social e cultural em que o risco em questão está inserido (OLIVEIRA, 2001; LUPTON, 1999; PETERSEN; LUPTON, 1996). Ademais, a noção de risco é considerada como uma construção social, eminentemente variável de um lugar para o outro e de uma época para outra (LE BRETON, 2009a).

Le Breton (2009a, p. 107) explica que “a viva emoção que o indivíduo experimenta quando está imerso em sua atividade e controla o risco que corre, essa mistura de medo e de embriaguez tem dado lugar a diferentes formulações”. Não obstante, destaca-se, sobretudo, que “a atividade tem seu fim em si mesma, no prazer e na emoção que provoca” (LE BRETON, 2009a, p. 107).

A moto é representada, como símbolo de liberdade e virilidade, e o ato de transgredir leis, correr riscos e superar desafios é cultuado como se fosse um ato heróico, de tal modo que as cicatrizes de acidentes anteriores significam sinais que se referem a esse valor (MONTENEGRO et al., 2011), o que foi encontrado também no presente estudo. Le Breton (2009b, p. 117), por sua vez, destaca que:

As emoções que nos acometem e a maneira como elas repercutem sobre nós têm origem em normas coletivas implícitas, ou, na maioria das vezes, em orientações de comportamento que cada um exprime de acordo com seu estilo, de acordo com sua apropriação pessoal da cultural e dos valores circundantes. São formas organizadas da existência, identificáveis no seio de um mesmo grupo, porque elas provêm de uma simbologia social, embora elas se traduzam de acordo com as circunstâncias e com as singularidades individuais.

A simbologia representada nas falas dos motociclistas sugere que, o gosto pela motocicleta, independente das desvantagens ou vantagens apresentadas, decorre da significação lançada sobre o objeto ‘motocicleta’. Os riscos descritos durante a prática com a motocicleta são vistos como inerentes no contexto do trânsito. No entanto, as crenças e valores incorporados do contexto social, somados

às características de cada um para construir as representações, são utilizados para mediar esses riscos e superá-los.

4.5 CATEGORIA: Representações sobre o Trânsito

O contexto do trânsito surgiu de modo evidente nas narrativas dos motociclistas entrevistados e possibilitou o desvelar de representações presentes nas condutas assumidas e nos riscos incorridos.

O trânsito é definido por Rozestraten (1988) como o conjunto dos deslocamentos realizados por pessoas e veículos nas vias públicas, segundo um sistema de normas convencionadas, que tem como objetivo assegurar a segurança dos usuários. Vasconcelos (1985) transpõe esse conceito ao propor que o trânsito é feito por homens, dentro de uma dada sociedade, com diferenças sociais e políticas, com interesses diversos, surgindo como elemento básico e inevitável, o conflito. Sendo assim, o trânsito é compreendido como uma negociação conflituosa permanente do espaço físico coletivo, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos (VASCONCELOS, 1985).

O fenômeno do trânsito e as relações cotidianas estabelecidas entre seus atores revelam uma postura psicossocial fortalecida em um cenário de supervalorização do transporte individual, sentimento de invulnerabilidade pela crença de que os acidentes somente ocorrerão com os outros e o enfraquecimento das relações de equidade no trânsito. As representações dos entrevistados permitem desvelar os significados atribuídos ao trânsito e ao mesmo tempo compreender de que maneira os motociclistas vivenciam o trânsito, como representam a figura dos outros motoristas e pedestres e os riscos incorridos no cotidiano dos deslocamentos com a motocicleta.

4.5.1 O trânsito e o motociclista

O conjunto dos entrevistados refere que o trânsito emerge em um contexto de “caos”. Ao representá-lo como caótico, os motociclistas relacionam diversos fatores na tentativa de explicar o fenômeno: crescimento acelerado do número de veículos, obras constantes nas vias públicas, baixa qualificação e estresse dos motoristas.

As falas abaixo sintetizam o modo como o trânsito de Belo Horizonte é representado e traduzem as dificuldades vivenciadas diariamente:

[O trânsito] É muito tumultuado, você não tem espaço pra nada. No trânsito você não pode dar um vacilo no retrovisor que já tem gente em cima da gente (E8).

(...) cada dia que passa o trânsito aqui em BH só fica pior. O número de carros está aumentando bastante, muita gente ruim no trânsito, muito motorista estressado (E10).

É o que eu falo: hoje em dia o trânsito tá uma bagunça (...) ficou muito fácil de uma pessoa conseguir um veículo. Aí a população cresceu muito, então tem muitos carros nas ruas. As vias são muito ruins. Essa obra que eles estão fazendo aí, isso aí tá virando um inferno. Aí fica difícil (E15).

No trânsito em geral, tá o resultado aí, tá um caos por causa do excesso de veículos na rua (E16).

As relações advindas do cenário multifacetado que compõe o trânsito evidenciam disputas por espaço e ressaltam situações de conflitos inerentes à circulação urbana. Para Vasconcelos (1985) há duas formas de conflito na sociedade: o conflito físico e o político. O primeiro emerge nas disputas pelo espaço entre veículos e pedestres e configura-se como o mais aparente no trânsito. Por sua vez, o conflito político reflete os interesses das pessoas no trânsito e está ligado à posição no processo produtivo da cidade (VASCONCELOS, 1985). Conforme descrito nas categorias anteriores, o excesso de veículo é responsável, na opinião dos motociclistas, por evidenciar alterações na dinâmica do trânsito. A busca por espaço, em meio ao trânsito “caótico” devido ao “excesso de veículos”, emerge como principal descrição do cenário cotidiano dos deslocamentos no trânsito.

Nas últimas décadas, o trânsito brasileiro acompanhou as transformações econômicas do país. Destaca-se em especial, o incremento de veículos superior a 138% entre os anos de 2001 e 2012 (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2013). Impulsionados pelas facilidades de crédito e o aumento do poder aquisitivo, disseminou-se o número de transportes individuais motorizados entre uma parcela significativa da população (CRUZ, 2013).

O crescimento desordenado da frota de veículos, sem o devido acompanhamento de infraestrutura adequada, evidenciou os problemas no trânsito das grandes cidades. Em Taiwan (JOU; WANG, 2012), o aumento do uso da motocicleta foi acompanhado pelo crescimento de problemas relacionados ao tráfego (acidentes, violações, deslocamentos etc.). Segundo Souza, Minayo e Malaquias (2005), historicamente, o trânsito no Brasil passou a representar um problema para a saúde pública a partir da década de 1960, época do crescimento acelerado da industrialização. Ainda de acordo com esses autores, os avanços econômicos foram acompanhados pelo crescimento populacional, pelo processo de migração do campo para as cidades e pela intensa e não planejada urbanização. No pilar central desse desenvolvimento, três elementos foram responsáveis pela elevação das mortes no trânsito: a instalação de montadoras de automóveis visando o crescimento industrial, com aumento do número de carros em todo o território, principalmente nos grandes centros urbanos; a ênfase no modelo de integração rodoviário em detrimento das estradas de ferro; e, sobretudo, a fragilidade de regulação, controle, educação das relações sociais que se desenvolvem no trânsito (SOUZA; MINAYO; MALAQUIAS, 2005).

Segundo Vasconcellos (2008), historicamente no Brasil o trânsito foi formada por pedestres, ciclistas, caminhões e ônibus, a ele tendo sido agregado o automóvel a partir da década de 1930. Com a inserção intensa das motocicletas a partir dos anos 1990, esse veículo precisou “abrir” espaço no trânsito. Diante da necessidade de ‘conquistar’ o seu espaço, os motociclistas criaram identidade própria como forma de coesão do grupo frente às interações vivenciadas no trânsito. O fato de ajudar outro motociclista envolvido em acidente ou que demande qualquer tipo de ajuda é descrito como algo comum entre os próprios motociclistas:

Você está passando numa via, nem que não seja um acidente... Você vê um ali ou com o pneu furado, ou a gasolina acaba, alguma coisa assim, você sempre para um pra ajudar o outro. Porque eles são mais unidos, né? Correm muito risco. Então, o que acontece com um, costuma parar uns cinco, seis, sete motoqueiros, tudo de uma vez, pra saber o caso, o quê que aconteceu. Eu acho que motoqueiro se vê como uma coisa frágil no trânsito. Quando acontece alguma coisa com um ou com outro assim é sempre coisa grave, então, preocupa o outro. Isso sempre vem acontecendo, sempre foi assim, tanto com um estranho como com um conhecido (E15).

O sentimento de pertencimento a um grupo vulnerável traz como conotação a união entre os motociclistas e o desejo de ajudar seu semelhante. Tunnicliff et al. (2011) observaram anteriormente que o sentimento de pertencimento a um grupo pareceu muito forte e universal entre motociclistas. Vasconcellos (2008) destaca que, combatidos pelos usuários de automóvel, os motociclistas – em especial os *motoboys* – criaram uma identidade de grupo, de natureza antropológica. “Este grupo passou a usar a solidariedade interna como fator de coesão e de defesa do que considerava uma ameaça à sua participação no trânsito” (VASCONCELLOS, 2008, p. 129). A construção de identidade parece estar relacionada com a importância de se identificar com pessoas específicas ou grupos de pessoas (grupo de identidade), mas também para a própria construção social e crenças relacionadas, o que tem sido denominado de auto-identidade (TUNNICLIFF et al., 2011). Estas são representações sobre o lugar social dos motociclistas também da presente pesquisa: fragilidade e apoio ao demais do grupo de pertencimento, contra os demais tipos de veículos e seus condutores.

O reconhecimento do conflito físico, personificado a partir do crescimento exponencial na frota de veículos, não é suficiente para justificar o “caos” e a “bagunça” no trânsito. Elementos ligados a questões psicossociais dos sujeitos são inseridas para qualificar a justificativa:

Eu acho que o trânsito, em si, só está perigoso por imprudência e pelo excesso de veículos na rua (E16).

As condições de tráfego, das vias e o maior fluxo de indivíduos no deslocamento diário aumentam a exposição à ocorrência de acidentes (ALMEIDA et al, 2013). A aquisição em larga escala de um veículo individual como meio de transporte, em detrimento do transporte público, observou-se como consequência imediata o incremento no número de acidentes de trânsito. Alguns fatores descritos por Barss et al. (1998) contribuem, implícita ou explicitamente, na casuística em maior ou menor grau de acidentes: homem; veículo; via e meio ambiente; e os referentes à legislação e seu cumprimento.

Paralelamente, essa fragmentação das formas de transporte e, principalmente, o culto ao transporte individual surgiram como entrave para a compreensão do pertencimento dos ‘motociclistas’ como seres que vivem em

sociedade. Este fato parece estar relacionado à dificuldade de compreensão acerca da dimensão social do trânsito. Coexistem, nessa perspectiva, representações de que se é cuidadoso e os demais condutores não o são, e a necessidade de contar com o acaso favorável, a sorte, para não sofrer acidentes, porque os riscos no trânsito “não dependem” exclusivamente “dele”:

A minha opinião sobre o trânsito, do jeito que eu piloto é o pensamento de quase todo motociclista: você tem que pilotar pra você, pros outros e contar com a sorte, porque nem sempre – que nem aconteceu esse caso agora – nem sempre você vai dar sorte de alguém errar ou você errar e escapar (E5).

(...) eu sempre tive muito cuidado [no trânsito], mas eu achava que dependia só de mim tomar cuidado. Mas não depende, depende dos outros motoristas também, não depende só de você (E9).

Diante dos aspectos que envolvem diariamente o cotidiano do trânsito, são frequentes os relatos dos entrevistados acerca da possibilidade do envolvimento em acidentes a partir da interação com o outro. Entre os sujeitos observou-se o temor em envolver-se em acidentes, principalmente pela compreensão de que as relações estabelecidas no trânsito não se dão de modo isolado ou individual, e sim com interações entre os outros atores membro do cenário do trânsito:

(...) a gente, às vezes, está na sua mão ali, certinho, aí a pessoa chega e te bate e mata você (E7).

Ou eu volto a andar de carro ou eu volto a andar de ônibus, moto não dá mais, não depende só de mim. Então, às vezes você está numa situação que você está normal, conduzindo normal, vem um cara e te bate, não depende só de você (E9).

Você tem que pilotar pra você e pros outros (E10).

Eu piloto pra mim e pros outros. Eu tenho que fazer o máximo possível de evitar colisões e ficar atento no trânsito, não correr... (E14).

As falas dos motociclistas reforçam pontos destacados em categorias anteriores, de que não se representam como responsáveis pelas ocorrências desfavoráveis no trânsito, havendo uma projeção importante porque sempre o acontecimento teve origem no “outro”. Porém, também aludem à ausência de

controle devido à possibilidade de interferência de outro condutor em seu cotidiano, seja no envolvimento de acidente ou por condutas desempenhadas no trânsito, o que reforça o sentimento de insegurança e vulnerabilidade. Dessa forma, pode-se afirmar que a referência à necessidade de dirigir “para si e para o outro” sugere o desejo implícito de possuir o controle da situação, o que se choca com aspectos sociológicos da negociação do espaço urbano, que são, certamente, mais desfavoráveis aos motociclistas. Para Vasconcelos (1985) dado as características da nossa sociedade, esta negociação não se dá entre pessoas “iguais”, a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política.

Por outro lado, a tentativa de controlar os riscos provenientes da interferência do outro, avigora a exaltação das habilidades e experiências necessárias para o enfrentamento de situações repentinas. Embora a motocicleta tenha sido classificada, pelos próprios entrevistados, como sendo um veículo perigoso e arriscado, evidencia-se a representação de exercer controle sobre a motocicleta:

(...) A minha moto é perigosa, mas dá pra levar (E3).

Sjöberg, Moen e Rundmo (2004) destacam que os humanos toleram substancialmente mais riscos quando se envolvem em situações que demandam comportamento voluntário. Isto está relacionado com o sentimento de controlabilidade onde o risco é menos percebido em situações que estão sobre o controle da pessoa (SJÖBERG; MOEN, RUNDMO 2004). “O risco é por vezes definido como insuficiente controlabilidade” (BRUN, 1994 *apud* SJÖBERG, MOEN e RUNDMO, 2004). Musselwhite et al. (2012) constataram que os motociclistas tendem a admitir que o motociclismo é uma atividade arriscada. Entretanto, estavam inclinados a afirmar que adquiriram habilidades suficientes para lidar com o risco e a capacidade para controlá-lo.

Nesse relato, especificamente, ressaltam-se as características de E3: juventude e tempo de condução da motocicleta superior ao tempo de habilitação. Le Breton (2009a) destaca que estimulados em alto grau pela gratificação dos pares ou pela reafirmação narcisística, ao querer provar que “são capazes de fazê-lo”, a consciência do perigo frequentemente lhes escapa, ou é suplantada pela vontade de afirmação de si mesmo. A preocupação com a segurança, a ponderação das

decisões e atos, a busca de informações são atitudes mais raras entre os jovens do que entre os de mais idades (LE BRETON, 2009a).

Em estudo realizado na Noruega por Bjørnskau, Naevestad e Akhtar (2012), a combinação de baixa idade, pouca experiência de condução, comportamento de risco e atitudes inseguras pareceu ser um potente fator de risco descrito por motociclistas noruegueses. Ademais, pilotos iniciantes subestimam a situação de risco e parecem confiantes em suas habilidades para gerenciar o risco da situação (BELLET; BANET, 2012). Paradoxalmente, a adoção de 'maus hábitos' no trânsito talvez esteja ligada ao aumento da experiência, devido ao excesso de confiança (CRUNDALL et al., 2013). A busca pelo controle sobre qualquer situação (trânsito, acidente, interferência do outro) apresenta relação direta com as habilidades e experiências dos motociclistas na condução da motocicleta e, ao mesmo tempo, com a capacidade de enfrentar situações repentinas que aparecem no trânsito. Chama a atenção o discurso acerca das habilidades pessoais desenvolvidas a partir das experiências no trânsito. Com experiência de condução de motocicletas superior a cinco anos de habilitação, os motociclistas explicitam representações acerca dessas habilidades:

Eu já andei muitos anos de carro, até eu começar a andar de moto. Tanto é que eu me previno muito andando de moto porque eu já sei como é que carro vê moto, porque tem uns pontos que carro não vê moto. Eu já tenho essas habilidades porque eu já andei muito de carro no trânsito (E9).

Só confiar na pilotagem, na experiência. Confio no meu modo de direção, apesar de me preocupar com a possibilidade do outro atravessar na minha frente, eu confio na minha pilotagem, mas que não é suficiente, tanto é que eu estou aqui (E16).

O tempo de habilitação representa conquista de experiência e habilidades, mesmo que sejam colocados à prova na vivência do acidente. Quanto mais tempo o condutor possuir, mais qualificado e habilidoso ele acredita que seja. Tal pensamento sugere que as interações estabelecidas no trânsito e os mecanismos desenvolvidos para superar as adversidades qualificam as habilidades a partir da vivência dessas experiências. Nesse contexto, destaca-se o relato de E13, condutor que utiliza a motocicleta como instrumento de trabalho:

Eu trabalho mais com a minha consciência de inteligência e conhecimento dentro de Belo Horizonte no qual eu já faço uso durante 15 anos. Sou habilitado pra isso (...) (...) porque com o tal do conhecimento você chega, corta caminho, você chega muito mais rápido na sua própria agilidade (E13).

Os conhecimentos sobre o trânsito e a habilidade desenvolvida nos anos de trabalho são elementos importantes a serem considerados no cotidiano do trânsito entre os profissionais que utilizam a motocicleta como fonte de renda. Motociclistas também referiram a necessidade de possuir conhecimento sobre o trabalho, em estudo realizado por Silva et al. (2008b). Para eles, não se trata apenas de ter habilitação, uma vez que quanto menor a experiência apresentada, maiores serão as dificuldades enfrentadas no trânsito e na permanência no cargo. Motociclistas que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho, acreditam que a experiência adquirida com a profissão e habilidades desenvolvidas no trânsito têm importante influência na diminuição de possibilidades de um acidente de trânsito ocorrer. Sendo assim, a experiência é considerada um fator de controle dos riscos de acidentes (VERONESE, 2004). Paralelamente, Forward (2010) evidenciou que motociclistas menos experientes, em geral, apresentam pouca habilidade na condução, cometem erros e se envolvem em acidentes com mais frequência.

A aquisição de habilidades e experiências com o passar do tempo, também são suficientes para avaliar a obediência e a desobediência às regras de trânsito ao conduzir uma motocicleta:

Ah, piloto normal, bem. Faço gracinha onde pode, onde eu sei que dá (E3).

A mesma velocidade que eu gasto de carro, eu gasto de moto. A não ser quando você pega, igual ontem, por exemplo, que o trânsito estava livre, você acelera um pouquinho a mais (E6).

Quando é no bairro. Eu costumo ultrapassar até 60, às vezes. Depende da mão. Se for uma rua mais larga você tem mais chance pra correr e pra ultrapassar (E7).

Quando eu vejo que dá pra ir mais, eu pego e vou, quando não dá, eu pego e ando tranquilo. Porque não adianta eu andar na velocidade que não é permitida (E10).

Situações envolvendo “trânsito livre”, vias urbanas largas e fazer “gracinha” durante a condução da motocicleta são julgadas como ‘normais’ por esses

motociclistas. Optar por transgredir as leis de trânsito, baseando-se apenas no julgamento sobre a situação, parece não ser representado por esses motociclistas como uma infração de trânsito. Wong, Chung e Huang (2010) identificaram que aproximadamente metade de seus entrevistados referiu violações de trânsito, sendo que, avanço de sinal e excesso de velocidade foram às infrações mais frequentes. As restrições ao ímpeto de velocidade pelo motorista vão depender de sua avaliação dos riscos de acidente e da probabilidade de ser multado. Nesse caso, o respeito à sinalização decorre do medo do acidente ou da multa (LEÓN; VIZZOTO, 2003). Em outras palavras, quando o benefício esperado de uma violação supera o seu custo potencial, o indivíduo ficará propenso a violar a regra, caso contrário, ele irá obedecer à regra (JOU; WANG, 2012).

Tal relação está fortemente presente nas condutas desempenhadas entre motociclistas que utilizam a motocicleta como fonte de sustento, sendo que estes apresentam a pressão pela rapidez e agilidade para conclusão dos serviços como justificativa central para cometer infrações. Isto se explicita na lógica de receber por produtividade nas entregas. Quanto maior o número de entregas, maior será o ganho para o motociclista. Assim, a relação rapidez *versus* ganho por entrega evidencia o risco e expõe a transgressão de regras no trânsito:

Quanto mais entrega eu fizer, mais dinheiro eu ganho. Andar mais rápido, adiantar no trajeto, mas com cautela. Mas não deixa de ser um risco, de estar correndo um risco (E12).

No caso de fluxo parado, querendo se adiantar pra alguma opção que não há, não tem possibilidade pra isso porque o trânsito está agarrado. O fato de você não ser atendido rápido... Que se você faz 10, 15 entregas que sejam mais, se nessas 10, 15 entregas se perde 10 minutos, 15, se você somar no seu final de dia, você perdeu x tempo e você poderia ter feito mais entregas. Então querendo ou não você está perdendo tempo e quer tirar em cima das outras (E13).

[Recebe] por entrega. Talvez é uma coisa pouca, é uma ou duas, você tem o dia todo, aí você vai com mais tranquilidade. Mas se tiver muito, como você ganha por entrega, quanto mais você fazer, melhor. Aí é onde você perde o sentido, acelera mais, não respeita. Ah, no momento não passa nenhuma preocupação. Passa que eu tenho que chegar. Seja pulando meio-fio, que seja passando em canto, comendo faixa (E15).

Pressão pela efetividade nas entregas acaba influenciando os riscos incorridos no trânsito. “No esforço pelo aumento da produtividade, sempre foram deixados de lado os riscos implicados” (BECK, 2011, p. 73). Veronese (2004) alerta que a possibilidade de trabalhar com esse sistema de remuneração acaba sendo um jogo de ganhos e perdas. Integrantes do mercado competitivo e capitalista, os clientes dos motociclistas usam o dinheiro como estímulo para que eles corram mais (VERONESE, 2004). Esse grupo de motociclistas que prestam serviço com a motocicleta representa uma população de risco de envolvimento em acidentes de trânsito devido às constantes exigências inerentes ao seu exercício profissional (SILVA et al., 2008a). Condições de trabalho adversas e exposição a situações de risco para a ocorrência de acidentes de trânsito, como ganho por produtividade e adoção de altas velocidades nas ruas, foram relatadas em estudo realizado nos municípios do Paraná (SILVA et al., 2008a). Em Belo Horizonte, as exigências por um atendimento com pontualidade, presteza e confiabilidade são responsáveis por influenciar motociclistas a adotar procedimentos de risco no trânsito (DINIZ, 2003).

Julgamentos sobre determinadas situações no trânsito são, portanto, pano de fundo para desvelar a escolha de seguir ou não a legislação. Observa-se que tais julgamentos são mediados pelas representações de risco do entrevistado.

Eu ando rápido. Porque a minha moto é mais forte. Mas isso aí não difere não, porque você tem que ter consciência do que você pode fazer pra não trazer um mal pros outros e pra você mesmo (E5).

Quando dá pra correr, você corre, mas quando o trânsito está ruim, você não vai correr, senão você vai pôr a sua vida em risco (E7).

Se o sinal tá fechado, eu paro, respeito. Não gosto de avançar sinal. Se tem que andar naquela velocidade controlada, que tem radar, eu olho. Depois que passa alguns metros do radar, se eu puder avançar um pouquinho mais a velocidade, eu avanço, mas com cautela, né, pra evitar um acidente, uma colisão (E12).

Tem a hora certa de correr, tem a hora certa de andar devagar. Vamos supor, a gente está na Afonso Pena, lá é permitido, 60, 80, a gente tem que... Isso aí, a moto é rápida, a gente faz um pouco mais, 100 que é para o trânsito fluir. Mesmo que você ultrapasse a velocidade limite, você está consciente do que está fazendo, sem correr risco. Você vai correr, mas vai correr

consciente, sabendo que vai dar pra você reduzir, frear, parar no momento certo (E14).

A percepção dos riscos é influenciada por fatores culturais e contextuais (CHENG; NG, 2012). A interpretação dos riscos é uma construção social ao longo da vida e envolvem as interações no trânsito, sendo determinante nas condutas dos motociclistas. Lançar-se à adoção de condutas arriscadas ou perigosas pode, portanto, estar relacionada à crença de possuir o controle dos riscos e perigos:

Eu, no meu caso, sou muito consciente. São raras as minhas ultrapassagens pela direita, só faço com condutor me vendo. Eu buzino, dou dois toques na buzina para que eles me vejam. Só assim eu faço esse tipo de ultrapassagem, mesmo sabendo que a visibilidade dos mesmos não me dá o poder de ultrapassar, mas sim, a gente faz com consentimento. Eu, no meu caso, eu piloto muito correto. Em 15 anos, são poucos contatos meus em batidas (E13).

Ah, regras, assim, básica, que geralmente extrapola. É sinalização que nem a seta, que é muito importante hoje em dia, porque rola muito acidente por causa de seta de sinalização, ou tipo um avanço que não vai ter um detector de avanço, você acaba avançando o sinal sabendo que mesmo os outros estão fechados e não tem nenhum pedestre passando, você acaba adiantando porque você sabe que vai demorar e você acaba furando o sinal; que nem é proibido cortar pelo lado direito, você acaba cortando, mas sabendo que dá, não sabendo que não dá, mas sabendo que se você cortar vai dar certo. Porque esse lado lá esta agarrado, você acaba passando pra esse (E14).

Os relatos confirmam que julgamentos e crenças acerca das situações que envolvem motociclistas no trânsito servem como arcabouço para predizer as condutas a serem adotadas. Dessa forma, ao assumir determinada conduta como infração de trânsito, os motociclistas a relativizam com justificativas que sugerem o domínio da situação, o consentimento do outro motorista ou por acreditar ser um “motorista correto” e por não ser capaz de ocasionar prejuízo na dinâmica do trânsito. Entretanto, tais infrações já foram apontadas, nesse estudo, como possíveis causadoras de acidentes e capazes de prejudicar a circulação do trânsito quando executada por outros condutores e pedestres. A representação continua sendo no ‘outro’ que provoca dificuldades, problemas ou acidentes.

A justificativa para às transgressões das leis de trânsito, por exemplo, são relativizadas quando executadas pelos motociclistas e condenadas quando executadas pelos outros motoristas. Nesse sentido, o relato a seguir explicita o imaginário que envolve adesão às regras de trânsito:

[O deslocamento no trânsito] é sempre com imprudência, porque se você for seguir a regra certinho, você vai andar como se fosse os outros: o carro, o ônibus (E15).

Vieira e Stengel (2012) descrevem o individualismo na sociedade contemporânea como uma característica do indivíduo de ser tomado como um valor supremo. Ainda segundo os autores, o indivíduo realiza algumas operações que têm como resultado uma forte ênfase em aspectos como a liberdade de escolha, a realização pessoal, a obtenção de sensações prazerosas e a possibilidade de viver sem depender do outro. Para os entrevistados, fazer uso da motocicleta implica abrir mão, em determinados momentos, de seguir as leis de trânsito. Dessa forma, reproduzir condutas no trânsito realizadas pelo ‘grupo de motociclistas’, parece representar uma forma de ser aceito como membro desse grupo. Por outro lado, seguidores das leis de trânsito, são tachados de “certinhos” e igualados a motorista de carros e ônibus.

Além disso, comportamento arriscado em situações em que o tráfego esteja favorável parece ser comum entre motociclistas em busca de sensações (WONG; CHUNG; HUANG, 2010). Este comportamento somado à ideia de controle sobre a situação determina a conduta de mais ou menos risco no trânsito:

Eu levo em conta, tipo assim, que dá, eu vou arriscar, mas eu não vou arriscar completamente, a minha atenção vai ser dobrada. Eu sei que dá, mas eu sei que eu estou errado, então eu tenho mais atenção ainda. Porque se eu ver que “dá, mas não dá”, se eu ficar na dúvida, eu não vou. Agora, se eu ver que dá e eu tenho certeza, convicção, eu vou, mas com atenção dobrada.... (E14).

Musselwhite et al. (2012) observaram que a definição acerca do modo de condução segura variou entre os entrevistados, mas a maior parte dos relatos estava centrada no fato de ser confiável para lidar habilmente com a motocicleta, principalmente nas descrições de velocidade e movimentação. Além disso, os entrevistados referiram o cálculo dos riscos, levando a comportamentos arriscados,

mas com permanência da sensação de controle dos riscos. Entretanto, erros e violações são potencialmente perigosos e podem levar a um acidente (ÖZKAN et al, 2012). No entanto, o cálculo das possibilidades para uma tomada de decisão ocorre quando o sujeito depara-se com o risco e é, nesse momento, que ele decide o que fazer (GIDDENS, 2002). Nessa mesma vertente, Beck (2011, p. 88) afirma que “ninguém é capaz de conhecer os riscos, enquanto conhecer significar tê-los deliberadamente experimentado” (grifos nossos).

No presente estudo, foi evidenciado que não houve, explicitamente, a decisão de correr um risco, mas um jogo entre saber que o perigo existe e arriscar-se acreditando ter controle sobre ele. Embora a interferência das habilidades e experiências adquiridas ao longo dos deslocamentos no trânsito influencie no modo de condução da motocicleta, destaca-se a definição, pelos próprios entrevistados, acerca da sua maneira de pilotar:

Ah, tem hora que eu sou meio doido, sabe? Eu corro um bocado, tem hora que bebo e piloto, então eu sou meio doido assim (...) (E1).

Perigosa (E3).

[Maneira de pilotar] Uma maneira de risco, muito risco. Porque na hora é muita adrenalina. Você vive aquilo ali (E15).

A minha maneira é agressiva. É andar a 120 em uma BR, no meio dos carros parados, andar em alta velocidade. Pegar trânsito em BR e em ruas em geral, correndo demais (E16).

Condutas “agressivas” ou “perigosas” no trânsito emergem nos relatos dos entrevistados, em sua maioria jovens, envolta por riscos. Condutas como zigzaguear entre os carros, passar em sinal vermelho, desprezar placas de ‘pare’ e trafegar a plena velocidade pelas vias urbanas etc., dependem mais de uma afirmação pessoal de destreza, de um sentimento de onipotência comum no jovem que não considera que a morte ou o acidente seja algo que lhe diz respeito (LE BRETON, 2009a). A presença de sentimentos de agressividade (BRANDAU et al., 2011; CHENG; NG; LEE, 2011), impulsividade (BRANDAU et al., 2011), comportamento nervoso, inseguro e em busca de sensações (WONG; CHUNG; HUANG, 2010) foram encontrados em pessoas que se envolvem em acidentes. Segundo León & Vizzotto (2003), motoristas de ambos os sexos com história de

acidentes de trânsito apresentam opiniões e julgamentos que os diferenciam significativamente dos motoristas sem envolvimento. Estas opiniões foram: ser “contrário à legislação de trânsito mais rigorosa” (41,6% *versus* 12,1%) e acreditar que “motorista bom deve ser agressivo” (25,7% *versus* 18,2%). Os ‘não favoráveis à legislação mais rígida’ apresentaram frequência significativamente mais elevada de alguns comportamentos transgressores quando comparados aos motoristas favoráveis à essa legislação (LEÓN; VIZZOTO, 2003). Para Beck (2001), o risco é compreendido como contingência do mundo, inserido em uma trama difusa, ou como responsabilidade individual, diluída em um amplo espectro social. Musselwhite et al. (2012) observaram que a maioria dos entrevistados admitiu que haveria pouco sentido se não houvesse risco durante a condução. O risco faz parte da motivação de andar (MUSSELWHITE et al., 2012). Condução agressiva, violação de regras e percepção dos riscos tem efeito estatisticamente significativo sobre o envolvimento em acidentes (CHENG; NG; LEE, 2011).

O excesso de velocidade e o consumo de álcool associado à condução representam problemas do cotidiano do trânsito. Os impactos do problema de beber e dirigir levou diversos países desenvolvidos a adotarem, com sucesso, medidas para redução da morbimortalidade no trânsito, dentre elas: limites de velocidade e determinação de limites de concentração de álcool no sangue em motoristas (WHO, 2007; FELL; NASH, 1989). O excesso de velocidade reflete uma crença idealizada por motoristas de carro e de motocicleta que é a maneira pela qual se pode ganhar tempo na estrada (TUNNICLIFF, et al., 2012). Evidências indicam que entre um quarto e metade dos acidentes de trânsito com vítimas fatais, estão associados ao uso do álcool por algum dos envolvidos (PINSK; LARANJEIRA, 1998). Em Belo Horizonte, 38% dos condutores dirigiam com algum nível de álcool no sangue e 20% estavam acima dos limites legais (CAMPOS et al., 2008).

Dirigir em alta velocidade proporciona ao condutor sentimentos de grandeza, excesso de confiança em suas habilidades (BELLET; BANET, 2012; MUSSELWHITE et al., 2012; WONG; CHUNG; HUANG, 2010), causando a fantasia de onipotência (MARIN; QUEIROZ, 2000).

Esse sentimento de onipotência parece dar identidade aos motociclistas. Jderu (2011) afirma que os motociclistas têm uma forte identidade social, com necessidade de estar de acordo com as normas percebidas dos outros motociclistas. As normas do grupo referem-se ao grau em que os indivíduos se comportam de

maneiras consideradas coerentes e típicas a um membro de grupos específicos (TUNNICLIFF et al., 2011). O sentimento de pertencimento traduz de forma visível a busca de participação em grupos, tribos e comunidades que possibilitem enraizamento e gerem identidade e referência social. Em decorrência disso, essas buscas suscitam a quebra tradicional de fronteiras entre o local e o global, o público e o privado, o comum e o individual e a comunidade e a sociedade, gerando tanto hibridismos quanto novas formas de tensão e de conflito (SOUSA, 2010).

O sentimento de pertencimento a um grupo justifica a opção por transgredir regras. Tal fato é traduzido como universal e realizado por ‘qualquer motociclista’. A sociedade do risco descrita por Beck (2011, p. 28) “é uma sociedade catastrófica. Nela, o estado de exceção ameaça converter-se em normalidade”. Assim, situações descritas como particulares são projetadas como comuns a todos os motociclistas:

Isso qualquer motoqueiro que você entrevistar, não vai ter como, porque toda moto que você pega... Tipo a minha, que é a maior potência, como eu falei, a via Afonso Pena tem um limite de 80, você faz 100, 120 dependendo da moto, faz 180, é uma sensação que você... Todo motoqueiro tem. É tipo um prazer, um sentimento, dá uma adrenalina que você tem, mas você faz consciente (...) isso é do instinto do homem mesmo, do ser humano (E14).

Às vezes é mais é... Adrenalina, coisa pessoal, eu gosto de moto e gosto de velocidade. No caso, pessoalmente. [Sente] prazer de estar acelerando a moto (E16).

A busca por “sensações” seja na utilização da motocicleta ou no ato de superar os próprios limites traduzem o gosto pela velocidade e o prazer proporcionado por essa prática. Vivenciar situações que provoquem “adrenalina” e “curtição” é, também, descrito nas interações no trânsito:

Você encosta num sinal aí, tem um outro ali que já... Começa um a olhar pro outro, aí já começa a acelerar, já quer empinar a moto, aí sai doido, um atrás do outro, chamando seta... Eles falam o “famoso pega”, né? Quer ser um melhor do que o outro, pra chegar até ali, no destino ali, na frente. Ou talvez até por adrenalina, curtição, sei lá.... Na minha passa adrenalina. É uma diversão. Pra motoqueiro, eu acho que é uma diversão. Entra num corredor, sai no outro, entra numa rua, chama o outro na seta, buzina pro outro, aí baixa aquela bagunça. Isso é uma adrenalina. Isso aí é a toda hora. Eu vejo a todo instante [no trânsito] (E15).

O prazer proporcionado pela “adrenalina” ao se envolver em situações de risco revelam o prazer sentido e a diversão do momento. O envolvimento em “pegas” também foi descrito como prazeroso em estudo de Veronese (2004), citado anteriormente. O relato do entrevistado permite desvelar que a participação em “pegas” possui conotação positiva e os perigos advindos dessa prática, tanto para si quanto para o outro, não são percebidos. Özkan et al. (2012) demonstraram que quanto maior a percepção do risco, por parte dos motociclistas, menor a probabilidade de andar perigosamente.

Le Breton (2009a, p. 79) descreve esse tipo de conduta como:

Um modo de jogar sua existência contra a morte para dar sentido e valor à própria vida. O jovem põe seu corpo em risco para reencontrar seu lugar no tecido do mundo. Ele está em um intercâmbio simbólico com a morte: ofereço minha vida ao risco da morte, mas espero também que, se me sair bem, ela me dê em troca esse sentimento de onipotência, de exaltação de que carece minha existência.

Essas condutas de riscos parecem ser fundamentadas na produção de sentido e valor para suas atitudes, bem como transpor e alcançar outro sentimento de si mesmo. Para Le Breton (2009a) o fio da navalha entre desafiar a morte e manter-se vivo, presente nas condutas de riscos, representa uma tentativa paradoxal de recuperar o controle, de superar limites que impossibilitam ir além, de decidir finalmente por si próprio a qualquer preço.

Nessa perspectiva, destaca-se a representação de que os motociclistas estão ‘ímunos’ a acontecimentos no trânsito. Associada às experiências e habilidades adquiridas na prática cotidiana do trânsito, a crença de que os acidentes somente ocorrem com os “outros” também permeia o imaginário dos motociclistas. Situações que aumentam os riscos, descritos por este estudo, tais como: reconhecimento das limitações de segurança da motocicleta, infração das leis de trânsito, condutas assumidamente agressivas e os riscos incorridos durante a pilotagem são insuficientes para introjetar o risco como algo próximo de si:

...Se hoje eu montar em uma motocicleta pode acontecer isso comigo. Eu não penso assim. Eu monto, vou onde eu tenho que ir e volto. Não fico pensando: pode acontecer isso; não isso não vai acontecer. Entendeu? (E3).

[Sente] Um pouco corajoso. Você pensa que nunca vai acontecer nada. Eu acho muito perigoso agora. A gente pensa que nunca vai acontecer com a gente, mas quando chega a acontecer, então você não quer correr o mesmo risco novamente (E4).

A gente nunca pensa que vai acontecer com a gente, nunca pensa e é uma coisa de repente demais (E8).

O que passa (na cabeça) é que vai dar certo, a gente acha que não vai acontecer, que a gente está por dentro, que pratica aquilo sempre, tá todo dia no trânsito. Eu acho que o que passa na minha cabeça... não passa maldade. A gente nunca acha que as coisas vão acontecer com a gente, né? “Eu sei, eu sou bom, não vai acontecer comigo” (E15).

A consciência do risco, segundo Le Breton (2009a), pode ser difusa em quem coloca em perigo a própria vida. “As condutas de risco nascem, então, do sentimento de não ser atingido pela mesma contingência que os outros, de ser indestrutível”. A consciência acerca dos riscos existe, entretanto o risco é percebido como algo distante de si ou que não lhe diz respeito, apenas acontecerá com o outro. Assim, os riscos tornam-se invisíveis aos olhos dos motociclistas ou são camuflados pela confiança nas próprias experiências ou pela sensação inebriante de pilotar a motocicleta. A crença na capacidade de invisibilidade dos riscos é descrita no relato a seguir:

Ah, eu nunca assim, sofri risco algum não (E6).

E a mesma forma é os motoqueiros. Ele não vê o risco. Ele vê que ele é capaz de ir a qualquer lugar, fazer qualquer coisa (E15).

Os riscos se tornam visíveis quando, por exemplo, o motociclista se depara com alguma situação grave no trânsito:

Porque risco existe, não tem como. A gente que não vê ele, só quando a gente passa por ele mesmo, mas correr o risco... todo dia que você sai você está correndo (E9).

Nesse sentido, Beck (2011, p. 54) afirma que:

As evidências do tangível deixam de valer nas sociedades do risco. O visível incorre nas sombras de ameaças invisíveis. Aquilo que escapa à

percepção já não coincide com o irreal, podendo chegar mesmo a possuir um grau elevado de concretude em termos de ameaça. O invisível não pode competir com o visível. O paradoxal é que, justamente por isto, os riscos invisíveis acabam ganhando a parada.

Ao 'visualizar' o risco após a ocorrência de alguma eventualidade, como um acidente, por exemplo, os motociclistas descrevem a experiência como suficiente para impactar e provocar medo, inclusive quando não é o ator. Ser espectador de acidentes graves no cotidiano do trânsito causam apreensão e temor de que o mesmo aconteça com eles. Contudo, a ocorrência do evento é atribuída como falha do 'outro' e logo em seguida é 'esquecida'. As condutas de risco desempenhadas no trânsito são assumidas novamente após a superação da cena traumática.

Agora, eu venho vendo aí na cidade, na capital, como que as coisas são, até a televisão mesmo mostra... Acidente gravíssimo que eu já vi, gente até sem perna na rua... Naquele momento ali você sente medo, mas depois você já esquece. Esquece e continua a mesma coisa. Fala: "ah não, isso aí, ele deu mole, ele não sabe pilotar". (...) sai com aquilo na cabeça e daí uns 10 minutos é esquecer aquilo, voltar a adrenalina, tudo de novo. Acelerar, ir embora, buzinar, sei lá... (E15).

A juventude e o gosto inebriante pela adrenalina suplantam a reflexão acerca dos riscos incorridos durante a pilotagem. Ao deparar-se com acidentes no cenário do trânsito, a cena impacta E15 apenas no momento em que está diante dela. Após assimilar os sentimentos de medo, a cena cai no esquecimento e cede espaço ao gosto pela adrenalina novamente.

Destaca-se o relato de E16 que perdeu o irmão em um acidente de trânsito:

Eu perdi um irmão. Faleceu há 26 anos, de moto, por causa de imprudência dele. Bateu a moto e faleceu aqui no João XXIII. [A morte do irmão] causa reflexão. É lógico que causa, inclusive no caso de ser irmão, mas o gosto supera (E16).

Retomando as discussões apresentadas no decorrer dessa subcategoria, pode-se afirmar, a partir dessas análises, que a gestão dos riscos está alicerçada nas experiências e habilidades dos motociclistas. A assunção de riscos e de condutas contrárias ao previsto pela legislação sofre influência do julgamento acerca da situação e dos riscos percebidos que a envolvem. A aquisição de habilidades para controlar e superar as adversidades do trânsito fortalece a postura psicossocial

do entrevistado centrada na sua capacidade de rechaçar o risco de acidentes ou de experiências que lhes causem medo. Esse estudo revela a existência de uma distância entre o cumprimento das leis e a transgressão delas, mediada constantemente pelo sabor do risco, pelo gosto da emoção sentida na transgressão, pela sensação de que se é mais forte do que a morte, além das pressões objetivas conjugadas à ‘certeza’ de que se é necessário correr para ganhar mais tempo e dinheiro. Dessa forma, a decisão de obedecer regras de trânsito ou não cumpri-las provém de representações que dizem respeito ao risco, ao trânsito, ao veículo utilizado, mas também de outras, que se encontram em outras esferas, como aquelas sobre o trabalho, o ‘outro’, a vida, as regras ou a sociedade em que se vive. De acordo Velho (2000) na atual conjuntura de violência nas metrópoles o lado predador do individualismo aparece com nitidez, mais ou menos associado ao tipo de capitalismo muito pouco sensível aos chamados problemas sociais, voltado, avidamente, para lucros cada vez maiores e mais rápidos.

Os motociclistas entrevistados neste estudo reproduzem características da sociedade do século XXI individualista e capitalista. O benefício próprio é exaltado em detrimento dos outros condutores, das leis de trânsito e, sobretudo, da dimensão social na qual as interações no trânsito estão submetidas. O risco é vislumbrado como algo que não lhe diz respeito ou passível de ser ‘controlado’ pelas habilidades e experiências adquiridas ao longo dos anos.

4.5.2 Riscos vivenciados no trânsito mudaram suas condutas?

As interações diárias realizadas no trânsito entre os diversos usuários evidenciam situações de conflito e risco. Os motociclistas relataram os riscos aos quais estão sujeitos diariamente e explicitaram julgamentos sobre eles. Todavia, cabe salientar que riscos descritos em categorias anteriores também compõem os riscos listados a seguir como ‘riscos vivenciados no trânsito’. Para Giddens (2002), viver no universo da “modernidade tardia” é viver num ambiente propício à oportunidade e riscos concomitantes, de um sistema orientado pela dominação da natureza e para a feitura reflexiva da história.

A palavra “risco” emana como elemento central nas falas dos entrevistados. Não obstante, a conotação atribuída a essa palavra não é interpretada como sendo decorrente de um único elemento, mas sim como fonte de um emaranhado de

possibilidades que se conectam e produzem efeitos diversos na prática. Portanto, ao representar o risco os motociclistas não se referem como aspecto no singular, mas sim aos diversos riscos a que estão sujeitos:

(...) eu estou sabendo que eu estou correndo riscos, mas... Eu não ligo muito não, não faz muita diferença, não (E1).

Desafiar o risco parece ser uma medida para encontrar significados para determinadas condutas. Para Le Breton (2009a) a negação do perigo pelo enfrentamento do risco, o desejo pelo embate corpo a corpo com a prova, a sensação de prazer aflorado no auge da ação é proporcional à angústia anterior. “Uma vez superada, a situação provoca a dissipação do medo e a felicidade provisória da dominação” (LE BRETON, 2009a, p.28). Beck (2011, p. 63) destaca que “situações de ameaça implicam numa forma inteiramente diversa de perplexidade. Nada nelas é evidente. Elas são, de certo modo, universais e inespecíficas”. Giddens (2002, p. 121) afirma que “a sorte é o que precisamos quando contemplamos uma situação arriscada, mas ela tem uma conotação mais ampla também, como meio de se relacionar a oportunidade com a fatalidade (como boa ou má sorte)”.

Os riscos incorridos no trânsito são descritos como “diários” para E13 e ou como “risco de vida 24 horas” para E11 e E16. Nessa perspectiva, observa-se que os motociclistas se veem envoltos em situações potenciais de risco em todo momento. Conforme abordado anteriormente, a palavra risco é usada como conotação de perigo por esses sujeitos. Assim, os riscos incorridos no trânsito fundem-se com a possibilidade de se envolver em acidentes:

[Risco] É motorista imprudente. Muito motorista de carro fica no celular. Isso aí você vê direto, todo dia, todo dia. No trânsito o pessoal fica no celular, fica desatento. Isso acontece e com isso pode acontecer acidente, como pode dar um risco pra você, porque ele está lá no telefone, distrai, aí isso pode acontecer (E5).

(...) eu posso tá pilotando e entrar um pedestre na minha frente, entra um animal, um carro, uma moto, né? É risco (E6).

Ônibus me fechando. Carro parar de uma vez na frente da gente. Eles param de uma vez, não dá seta, não sinaliza direito. Às vezes tem um Pare, pisa no freio rápido, a gente vai ver já

está em cima, não tem farolete ligado, não tem nada. Às vezes vai fazer conversão pra esquerda, não dá seta, vira, às vezes a gente tá vindo, quase bate. Vira de uma vez. É muito falta de atenção que eles têm também (E10).

Velocidade [é um risco] no trânsito. A possibilidade de um carro abrir a porta, que acontece muito acidente, o motorista abrir a porta do nada. Alguém atravessar na frente... É isso. A velocidade misturada com a imprudência de alguém. As duas imprudências (E16).

Os riscos são referenciados, em sua maioria, a fatores externos aos motociclistas. Estão contidos na imprudência e desatenção dos motoristas, na possibilidade do pedestre e animais atravessarem em frente à motocicleta ou no hábito de não sinalizar as manobras a serem realizadas.

Nessa perspectiva, em meio a outros elementos capazes de proporcionar envolvimento em situações de risco, o atropelamento surgiu como um dos temores mais frequentes entre os motociclistas. A impotência frente a essa situação faz com que o motociclista a represente como sendo um risco diário:

O principal [risco] é o corredor. Assim, você está rápido no corredor, se o motorista fecha o corredor, então você esbarra a moto, descontrola e acaba caindo. Se outro veículo passar, pode passar por cima (E4).

Eu fico com medo [dos riscos], né? Às vezes pode sair de manhã cedo e não voltar pra casa. Com medo de alguém passar por cima da gente, ou sofrer um acidente pior, alguma coisa grave (E10).

Corre muito risco se você bater em alguém, cair para o lado, outro vim e te atropelar também (E11).

O risco maior é de ser atropelado. Carro, ônibus (E15).

A eventualidade de “esbarrar” ou ser “esbarrado” por alguém é representado como o momento que antecede a queda. Esse temor talvez possa ser explicado pelas características frágeis da motocicleta, seja pelo seu *design* ou a relação de tamanho quando comparada aos outros veículos. Soma-se ainda, a ausência de proteção conferida ao motociclista durante a pilotagem.

Situações que envolvem violência urbana, como assaltos e “balas perdidas” são também lembradas pelos motociclistas como fontes de risco. Ademais,

circunstâncias sujeitas à sazonalidade como as chuvas e a ‘época de cerol’ são outras fontes a que estão submetidos.

Uai, chuva, óleo, às vezes, na pista tem areia, entendeu e o no mais você está em cima de duas rodas, né? Você tem que ter equilíbrio, bastante, para não correr o risco de acontecer coisas piores, né? (E7).

É ladrão roubar. Já aconteceu isso que eu tô te falando, de trânsito, pessoal querendo passar, chovendo você não consegue andar, a viseira embaça, você não consegue ver nada na frente. É esse risco aí (E8).

Ah, de bater em traseira de carro. Muitas vezes já consegui parar em cima; de capotar, de deslizar na pista com óleo, com areia, com brita... Isso aí, se bobear, te joga no chão mesmo, não tem como evitar.... De assalto, bala perdida, tiroteio, linha de cerol... Já aconteceu um caso comigo na periferia. A linha de cerol vinha assim, eu não estava com a proteção não, ela veio, ela ia pegar no meu pescoço, eu agarrei, ela começou a cortar a minha mão assim, eu soltei, ela cortou a minha blusa assim, rasgou minha blusa de fora a fora (E14).

O risco de ser assaltado e de pilotar na chuva corrobora resultados de Silva et al. (2008a). Ladeira et al. (2012) descrevem o hábito de soltar pipas como a atividade de lazer comum e difundida em vários países do mundo, incluindo o Brasil. Os meses que apresentam maior frequência de lesões por cerol são junho e julho, período que coincide com o inverno, época de muito ventos e propício à prática de soltar pipas (RESENDE NETO et al., 2000). Entretanto, estudo revelou que 55% das vítimas atendidas em um hospital de referência para o trauma em Belo Horizonte eram motociclistas (LADEIRA et al., 2012). O elemento chuva descrito pelos motociclistas pode provocar aquaplanagem da motocicleta e a pista molhada exige o aumento da distância para um veículo parar no caso de uma frenagem (VASCONCELLOS, 1998). O risco presente no óleo e areia nas vias é relacionado à dificuldade de controle da motocicleta ao passar por cima desses elementos.

Apesar da consciência dos inúmeros riscos a que estão submetidos, os motociclistas atribuem à “necessidade” como justificativa para utilização da motocicleta no cotidiano:

A gente pensa no risco, mas a gente tem necessidade, precisa, né? Eu penso que a gente tem que correr. Tem que correr o

risco. Às vezes você não quer fazer isso, não quer ir com a moto, mas você tem necessidade, então você tem que correr o risco (E8).

A dicotomia entre risco *versus* necessidade descrita por Ayres et al. (2003), parece ser aplicável ao dilema vivenciado na prática pelos motociclistas. A necessidade de optar pela motocicleta como meio de transporte ou como instrumento de trabalho, os riscos atribuídos a esse modo de locomoção e os perigos envolvidos nas interações entre todos os usuários no trânsito emergem, portanto, como aspectos indissociáveis.

Nesse sentido, os riscos são apontados por profissionais que utilizam a motocicleta como fonte de trabalho como algo inerente à profissão. No relato a seguir os riscos são apresentados como indissociáveis as práticas cotidianas da profissão:

Eu consigo falar o seguinte: é o risco da profissão, infelizmente. O risco é esse. A gente tá dentro, a gente tem que passar mesmo, é a vida. A gente vive daquilo, então tem que passar mesmo, então não tem como correr contra a profissão. Você diz: “ah, não quero aquilo”. Então tem que mudar de profissão. Motoqueiro é uma profissão muito arriscada também. Entrada de favela também... Tem risco, né? A gente passa perto de boca de fumo... A gente entra em muito lugar perigoso. É só Deus pra proteger a gente mesmo (E12).

Cortar veículo sem sinalizar, novamente pedestre, avanço de sinal... são vários tipos de risco que a gente corre no dia a dia, de susto no dia a dia de trabalho, em cima de uma motocicleta (E13).

Silva et al. (2008b) demonstraram que os motociclistas que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho possuem o discernimento acerca dos perigos que envolvem seu serviço, tanto para eles mesmo quanto para os outros usuários da via pública. Veronese (2004) evidenciou que os participantes de seu estudo referem os acidentes de trânsito como risco inerente à profissão. Observa-se a partir desses relatos que os motociclistas que usam o veículo para trabalhar, entrevistados por este estudo, possuem consciência dos riscos a que estão submetidos na dinâmica no trânsito.

4.5.2.1 Conduitas assumidas no trânsito como fonte de proteção

Entre os motociclistas, a adoção de medidas no trânsito como forma de proteção está basicamente alicerçada no envolvimento em acidentes. Experiências em acidentes anteriores e a detecção de possíveis atitudes que possam gerar maior risco ou maior proteção são suficientes para provocar mudanças em algumas condutas:

Não fazer ultrapassagem, tomar mais cuidado com isso agora, no cruzamento, a preferência é minha, eu paro e olho, eu tomo muito cuidado com isso agora, depois do primeiro. Chegou ao cruzamento eu paro agora (E1).

Ah, presto atenção no trânsito. Não correr muito (E2).

Não ficar perto de carro. Se o trânsito tá livre, você ficar o mais longe possível (E5).

Geralmente eu evito trânsito cheio, igual eu te falei. E evito ficar, como se diz, fazendo zig zag, isso daí eu geralmente ando na faixa, igual carro, né? (E6).

Medidas como a redução da velocidade, evitar o “trânsito cheio”, ter cuidado no momento de realizar ultrapassagens e evitar ficar próximo aos carros são apontados, pelos motociclistas, como atitudes que visam à proteção no trânsito. Andar próximo ao carro da frente, sentir que vai perder o controle quando passa entre os carros e excesso de velocidade foram aspectos observados no estudo de Özkan et al. (2012) e definidos como aspectos que aumentam a chance de motociclistas se envolverem em acidentes. Cheng e Ng (2012) observaram que comportamentos preventivos são mais prováveis quando os indivíduos percebem-se vulneráveis a um determinado risco ou diante de uma possível lesão.

Dentre os fatores ambientais, a chuva se destaca como elemento capaz de produzir risco para os motociclistas:

(...) eu não ando de moto na chuva. Choveu 1 mês, ela fica parada 1 mês. Eu não ando. Por causa de risco de escorregar e tudo. Evito (E6).

Em estudo de Veronese (2004), motociclistas também apontaram a chuva como elemento capaz aumentar o risco para a ocorrência de acidentes. A chuva foi

apontada também como uma condição desfavorável no cotidiano (SILVA et al., 2008b).

Os riscos de acidentes de trânsito não são os únicos aos quais os motociclistas estão sujeitos. Optar por não trafegar por locais considerados “perigosos” emerge como uma atitude de proteção:

E outra coisa também, quando eu for sair agora eu vou passar pelos lugares menos perigosos, né? A gente vai procurar não frequentar vias mais perigosas. As vias que tem muita curva. No caso, aonde que os acidentes acontecem mais você pega e ‘manera’ (E7).

Agora, tiroteio, você não vai passar num lugar que é perigoso, que, sempre, você sabe que rola guerra entre gangues, esses negócios. Não vai passar. Roubo: você ir pra bairros que tem altos índices de roubo, você não vai passar neles, evitar de passar nesse local, de parar. Você vai parar, mas vai prestar atenção, vai tentar evitar o máximo possível (E14).

O cotidiano das interações no trânsito é permeado por inúmeros aspectos que podem influenciar na condução dos motociclistas. Os relatos evidenciam a situação de violência que envolve a sociedade. Os crimes violentos são apontados como disparadores de sentimentos de medo e insegurança na população (CARDIA, 1999; ZALUAR; NORONHA; ALBUQUERQUE, 1994). Talvez a insegurança sentida ao transitar por esses locais provoque o desejo de resguardar a integridade física, fazendo com que alguns desistam da motocicleta como meio de transporte:

O cuidado é que eu não vou andar mais de moto, eu parei de andar de moto (E11).

Em face aos riscos e os medos, relatos como este recorrem à interrupção da pilotagem como forma de cuidado e proteção. Esse pensamento reflete a descrença na possibilidade de adotar outras medidas que visem à proteção no trânsito, mas não são majoritárias. Houve entrevistados que se referiram as possibilidades de mudança para melhorar o trânsito.

4.5.2.2 Propostas de melhoria no trânsito

Propostas de alterações são apontadas como necessárias para provocar melhorias no trânsito. Diante do leque de desafios a que o trânsito está sujeito, a adoção de medidas consideradas capazes de provocar impactos positivos:

Eu acho que o trânsito tinha que fluir mais livre, pra não ter tanto acidente. Eu acho que tinha que ser menos carro e moto na rua, mais ônibus. Tinha que cortar um pouco desses carros. As pessoas tinham que usar mais ônibus pra aliviar o trânsito de Belo Horizonte (E8).

A representação do trânsito como um “caos”, analisada anteriormente, evidenciou a realidade do trânsito na capital mineira, na visão dos motociclistas. O crescimento exponencial da frota de veículos aparece com o principal vilão para os problemas relacionados ao trânsito. Segundo publicação do IPEA (2011), o Estado brasileiro fez uma opção, com legitimidade social, de universalizar o acesso ao uso de automóvel. Com as medidas de incentivo, observou-se o maior número de carros nas ruas, ocasionando a redução da velocidade do transporte e o deslocamento mais devagar dos ônibus (IPEA, 2011).

Cabe aqui ressaltar a contradição existente entre a opção mantida pelo entrevistado citado acima pela motocicleta em detrimento do transporte público e o transporte público como elemento essencial para melhoria do trânsito. Embora, o transporte público não seja representado como opção viável no trânsito devido à suas inúmeras desvantagens, como demora, atrasos, desconforto, E8 o reconhece como alternativa efetiva para melhorar o trânsito em Belo Horizonte.

Para Amouzou (2000) seria ilusório crer que os transportes coletivos se igualariam às vantagens oferecidas pelos carros particulares. Todavia, para conservar sua clientela e também atrair novos usuários, os transportes coletivos por ônibus devem, imperativamente, remediar as insuficiências sentidas pelos usuários melhorando a qualidade do serviço (AMOUZOU, 2000). A qualidade é a soma dos diversos elementos que propicia a escolha entre transportes coletivos por ônibus, motocicletas, bicicletas, deslocamentos a pé e veículos particulares. Caso um dos fatores estivesse deficiente é o conjunto da estrutura do serviço, ou seja, a qualidade que será comprometida.

Na Europa, países como França, Itália, Reino Unido e Alemanha restringiram a circulação de veículos no centro de suas capitais na tentativa de solucionar

problemas relacionados à poluição, ao intenso tráfego de veículos, além de reduzir o tempo de deslocamento no trânsito (EL PAÍS, 2014).

Paralelo a esta proposta de melhoria no trânsito, a conscientização dos atores membros do trânsito também é apontada como medida capaz de melhorar o trânsito:

(...) precisa melhorar muito o trânsito e as leis do trânsito. Tinha que ter mais campanhas, igual estão fazendo agora, mais conscientização no trânsito. Tá precisando melhorar muita coisa no trânsito (E12).

Em face ao crescimento dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, a importância de ações educativas e campanhas de conscientização são fundamentais para mitigar o número de vítimas. Estudo realizado em Campinas (MARÍN-LEON et al., 2012) demonstrou que campanhas educativas e a integração dos diversos órgãos permanecem como desafio para propiciar a maior conscientização acerca da direção segura entre os condutores, principalmente entre os motociclistas. Chung e Wong (2012) reforçam a importância de educar jovens motociclistas sobre direção segura e a gravidade dos acidentes de trânsito devido à condução arriscada.

A Fundação Nacional de Saúde (FUNASA) define a educação em saúde como uma prática social que contribui para o desenvolvimento da consciência crítica frente aos problemas de saúde e estimula a busca de alternativas para solução para ações individuais e coletivas (BRASIL, 2007). Crenças sobre a importância de hábitos de saúde não só influenciam comportamentos, mas também são importantes nas atitudes em relação à legislação, bem como nas decisões de políticas sociais e nos programas de promoção de estilo de vida saudável (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003).

Neste sentido, intensificar campanhas de conscientização que visem à prevenção de acidentes e a incorporação de modos de pilotagem mais segura pode representar alternativa efetiva para redução do número de vítimas no trânsito. De fato, os motociclistas entrevistados mostraram que não se muda, efetivamente, as formas de pilotar por medo de se arriscar ou porque a experiência do acidente o modificou, com raras exceções, mas acreditam que a diminuição das fontes de risco é necessária para melhorar o trânsito. Sentir-se responsável na *polis*, sentir-se

membro ativo da vida em comum, ainda não é uma representação introjetada pela maioria dos entrevistados.



CAPÍTULO 5 – Considerações Finais

Este estudo buscou compreender aspectos psicossociais relacionados aos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas e as vivências desses sujeitos no trânsito. Para isto foram analisadas representações de motociclistas hospitalizados após sofrerem acidentes em Belo Horizonte, em torno das interações que ocorrem nesse espaço da cidade.

A opção pela abordagem teórico-metodológica utilizada nesta pesquisa possibilitou à compreensão do sentido conferido ao envolvimento em acidentes de trânsito, as vivências no trânsito e os julgamentos acerca dos diversos meios de transportes. O cenário multifacetado do trânsito evidenciou uma trama complexa que traz como pano de fundo, representações sustentadas e imbricadas em torno das condutas e riscos vivenciados no cotidiano do trânsito. Compreender essas representações permitiu esclarecer os modos de lidar dos motociclistas e riscos incorridos no trânsito, e, sobretudo, a dimensão social do trânsito ao qual o motociclista está submetido em Belo Horizonte.

O contexto do trânsito e as interações estabelecidas em seu cotidiano influenciam e potencializam situações representadas como o principal risco ao qual o motociclista está sujeito: o acidente de trânsito. Os motociclistas, normalmente, não se colocam como causadores de acidentes, a não ser quando o acidente independe da participação do outro condutor ou pedestre e é descrito como “gracinha”, “burrice” ou “deslize”. A crença de que os acidentes ocorrem, sobretudo devido à culpa ou interferência do outro foi central nas representações sobre acidentes. A gênese do acidente é representada por condutas que envolvem excesso de velocidade, ausência de sinalização, condições da pista, entre outros, mas sempre provenientes de outros motoristas ou mesmo motociclistas, não sendo reconhecidas, portanto, como possíveis condutas pertencentes a si.

A junção entre o caráter ‘inevitável’ que envolve o acidente e a possibilidade de interferência do “outro” realça a representação acerca da ausência de controle sobre a situação. Nesse sentido, emerge como justificativa a impossibilidade de garantir o seu próprio cuidado em função dessas influências as quais está sujeito. Consequentemente, o cuidado é vislumbrado de modo descontínuo. De um lado, a conotação de que o “outro”, em geral, determina as circunstâncias que precedem um acidente e, do outro, a sua tentativa de “controlar os riscos”. Essa dicotomia traz como significação pontos de vistas empíricos, frutos da própria experiência no cotidiano do trânsito. As representações que permeiam o envolvimento em

acidentes, também incluíram o próprio *design* das motocicletas. Esse foi descrito como fontes de risco inevitável para a ocorrência de lesões entre os motociclistas. Todavia, a adoção de medidas que busquem a prevenção de lesões como o uso de equipamento de proteção (blusa e calça acolchoada, cotoveleiras, joelheira, etc.), não são práticas que vigoram entre os motociclistas. Tais equipamentos são representados como indicados para altas velocidades, longos deslocamentos, mas não para os deslocamentos no dia a dia da cidade. Contudo, em face das lesões sofridas após o acidente, a eficácia desses equipamentos é lembrada como possível forma de diminuição dos agravos sofridos.

A importância destinada aos equipamentos de proteção é conferida apenas ao uso do capacete. Na prática, representações acerca do uso ou não dos equipamentos de proteção são moduladas pela noção de risco que os motociclistas possuem sobre condutas e atitudes no trânsito. Dessa forma, o movimento em cada um desses eixos, proteção e assunção de riscos, parte das escolhas dos entrevistados. Destaca-se, no entanto, a necessidade de incentivar o uso de outros equipamentos de proteção como fonte capaz de minimizar a gravidade das lesões sofridas. Essa conscientização parece ser fundamental para superar representações que rechaçam a utilização desses acessórios no cotidiano do trânsito em Belo Horizonte.

Os meios de transportes são representados como seguros ou inseguros para os sujeitos deste estudo. Experiências cotidianas e os atributos observados na composição dos diversos veículos e, principalmente, a possibilidade de envolver-se em acidentes são os construtos que determinam a caracterização como transporte seguro ou inseguro.

Transportes seguros são retratados, pelos sujeitos, como capazes de conferir proteção em caso de acidente. A presença de “lataria” fechada e o “porte do veículo” são representados como elementos que agregam maior sensação de segurança e produzem menor possibilidade de ocasionar lesões, descritos, sobretudo, para automóveis e ônibus. Porém, dificuldades observadas no cotidiano para efetivação do transporte coletivo ou individual como a lotação, a demora, o tempo de deslocamento, o excesso de veículos e o trânsito são representados como entrave, pelos motociclistas, para optar por estes meios de transportes no dia a dia.

As representações acerca da ponderação entre as vantagens e desvantagens apresentadas pelos veículos se constituem como fundamentais para predizer a

opção por este ou por aquele veículo. Entretanto, observou-se, que os valores objetivos como rapidez, diminuição do tempo nos deslocamentos, entre outros, são representações que suplantam aquelas dos riscos envolvidos no cotidiano do trânsito. Assim, embora a motocicleta seja representada como um veículo perigoso e inseguro, os riscos são interpretados como probabilidade para ocorrerem e vistos como algo distante dos entrevistados. Destaca-se, ainda, que a confiança em habilidades e na experiência pessoal, além da sensação inebriante de pilotar uma motocicleta são representadas como capazes de transcender os riscos incorridos no cotidiano. Tais riscos passam a serem entendidos como algo que não lhe diz respeito, apenas acontecerá com o “outro” ou “nunca acontecerá comigo”. Além disso, há indivíduos que procuram implicitamente o risco como maneira de provar a si mesmo que se é corajoso ou capaz de ‘vencer’ a morte.

O cenário que envolve o trânsito foi representado como ambiente de “caos”, sobretudo pelo excesso de veículos. O culto ao transporte individual emergiu como barreira para compreensão da dimensão social que envolve o trânsito e representações que suscitam “não depender” exclusivamente “dele” confirmam a dificuldade em perceber que há outros envolvidos, além do motociclista, nas interações no trânsito.

Características da sociedade atual como o individualismo e o capitalismo reafirmam a dificuldade do motociclista de compreender a dimensão social do trânsito. A possibilidade de conduzir uma motocicleta driblando o trânsito, optar por transgredir ou seguir as leis de trânsito e obter sensações prazerosas inebriam e tornam-se valores supremos. Sendo assim, o benefício próprio é exaltado em detrimento dos outros atores presentes no trânsito, das próprias leis de circulação e, sobretudo, da dimensão social na qual as interações no trânsito estão submetidas.

O entendimento sobre os riscos de acidentes e as condutas desempenhadas no trânsito é formado a partir de informações e experiências apreendidas pelos motociclistas no contexto social em que estão envolvidos. Dessa forma, os motociclistas lidam com as leis de trânsito sobre duas perspectivas: a primeira tem relação com a conveniência pessoal de segui-las ou transgredi-las e, a outra, está condicionada ao modo de condução durante os deslocamentos, ambas são mediadas pelas noções de risco e habilidades desenvolvidas no cotidiano do trânsito. Em geral, algum tipo de transgressão ocorre sempre justificado pela pressa ou para fugir do caos do trânsito.

Propostas para melhoria do trânsito e para prevenção dos acidentes foram descritas pelos motociclistas. Observa-se que representações acerca dos riscos e os julgamentos sobre a necessidade de promover mudanças nas formas de condução e, principalmente, mudanças estruturais também são formuladas a partir de experiências apreendidas no cotidiano e no contexto social em que os motociclistas estão inseridos. Entretanto, representações que suscitam a conscientização dos motociclistas e dos outros condutores e pedestres foram apontadas pelos motociclistas como principal aspecto que pode impactar na redução dos acidentes de trânsito. Assim, campanhas de conscientização e ações que possibilitem a qualidade de ações educativas no trânsito podem implicar na maior significação do risco de acidentes e, conseqüentemente, provocar modos de condução com menor envolvimento em acidentes.

Pode-se afirmar, fundamentado nos resultados do presente estudo que a construção psicossocial realizada por meio das interações sociais ao longo da vida, em contextos culturais e sociais específicos, define suas posturas de incorrer mais ou menos riscos no trânsito, impactando no modo de condução da motocicleta no cotidiano, reveladas nas representações analisadas. As representações sobre risco estão, portanto, fortemente presentes nos modos de motociclistas lidarem com o trânsito. Os resultados mostram, assim, a necessidade de se considerar os aspectos psicossociais envolvidos nas interações estabelecidas no trânsito e no modo como o risco é introjetado e interpretados pelos motociclistas. Ações de vigilância com vistas à promoção da saúde, redução e prevenção dos acidentes de trânsito, em especial os acidentes que envolvem motociclistas, devem ser planejadas e orientadas para considerar a complexidade que envolve a ocorrência do acidente, bem como desnudar pontos de vulnerabilidade dos sujeitos para subsidiar ações para redução desses eventos.

Cabe salientar que o estudo traz como limitação o número reduzido de entrevistados e a própria opção pela abordagem metodológica, o que impede a generalização dos resultados. Todavia, optou-se nesse estudo desvelar e compreender os sentidos atribuídos às experiências e condutas desempenhadas no trânsito pelos motociclistas e a maneira como as representam, sem preocupar-se em quantificá-los, mas sim interpretá-los.

Os resultados suscitam discussões e maior aprofundamento acerca de aspectos importantes a serem pesquisados na abordagem dos acidentes de trânsito.

Aspectos, por exemplo, que aprofundem a análise das representações aqui explicitadas, porém com delimitação também por gênero, idade, relações familiares, condições clínicas, tempo de internação, outros atores no trânsito e rede social, além de acrescentar cotejamentos com representações de outros condutores sobre o tema. De fato, estudos que têm como objetivo aprofundar aspectos subjetivos dos sujeitos acerca do 'trânsito' ainda são pouco frequentes.

Com base nos resultados da pesquisa, pode-se sugerir algumas propostas de intervenção para enfrentamento dos impactos relacionados aos acidentes de trânsito que envolvem motociclistas:

1. A motocicleta é desejada e considerada objeto de poder desde a infância:
 - Instituir no ambiente escolar, em todos os municípios, programa de educação no trânsito, nas escolas e espaços culturais, da educação infantil ao ensino médio;
 - Estabelecer parcerias entre os órgãos de regulação do trânsito, escolas de ensino infantil/fundamental/médio e setores básicos da saúde, promovendo a intersectorialidade com a finalidade de articular e orientar ações para educação no trânsito;
2. O processo de aquisição da habilitação necessita de reformulação para favorecer a compreensão da dimensão social ao qual o trânsito está submetido:
 - Iniciar discussões em amplos espaços (Órgãos Reguladores dos Transportes, Setores de Saúde, Universidades, Centros de Formação de Condutores, Sindicatos dos Motociclistas/Motoboy) e, posteriormente incorporar, ao processo de aquisição de habilitação entre condutores da categoria A, situações reais no trânsito das cidades;
 - Incorporar nos Centros de Formação de Condutores (CFC) informações acerca das estatísticas relacionadas ao trânsito, especialmente, número de acidentes e fatores que podem interferir na ocorrência de acidentes;
 - Orientar os professores dos CFC's, sobre a necessidade de esclarecimento da educação no trânsito, de forma geral, mas

garantindo a compreensão da dimensão social do trânsito e a associação destes com as condutas adotadas no cenário que envolve suas interações;

- Instituir nos CFC's espaços para discussões acerca da necessidade de prevenção e promoção da saúde entre os candidatos a condutores, considerando o impacto de suas condutas sobre sua vida e sobre a vida dos outros atores do trânsito;
 - Propor debates intersetoriais acerca do trânsito, risco e acidentes entre os condutores que iniciarão o processo de renovação da carteira de habilitação nos CFC's, com a finalidade de explicitar representações e reflexões acerca da responsabilidade dos sujeitos sobre as suas condutas e o seu papel como usuário do trânsito inserido em um contexto social;
 - Propor a discussão em amplos espaços (Órgãos Reguladores dos Transportes, Setores de Saúde, Universidades, Centros de Formação de Condutores, Sindicatos dos Motociclistas/Motoboys) acerca da necessidade de reformulação do processo de aquisição de habilitação para inclusão de atividades e ações que incluam aspectos subjetivos à formação dos novos condutores;
3. A opção pela utilização da motocicleta no dia a dia é justificada, sobretudo, pela ineficiência do transporte coletivo, mesmo que esta seja considerada meio de transporte inseguro:
- Garantir transporte coletivo de qualidade capaz de suprir as demandas da população seja pela inclusão de novas linhas de ônibus ou elevando o número de veículos coletivos disponíveis;
 - Concretizar a expansão das 'linhas' de circulação pela malha ferroviária da capital;
4. O baixo custo para aquisição favorece o aumento exponencial da frota de motocicleta nas cidades:
- Instituir políticas de controle nas vendas de motocicleta, tais como a associar a aquisição da motocicleta à comprovação de habilitação;
 - Agregar custos ao valor inicial de uma motocicleta;

5. Os motociclistas não conferem importância aos equipamentos de proteção, exceção ao capacete, embora os riscos de sofrerem lesões em quedas ou colisões de trânsito sejam representados como inevitáveis:
 - Instituir a obrigatoriedade de equipamentos de proteção no momento da compra da motocicleta;
 - Discutir em amplos espaços (Órgãos Reguladores dos Transportes, Setores de Saúde, Universidades, Centros de Formação de Condutores, Sindicatos dos Motociclistas/Motoboys) e, posteriormente instituir a obrigatoriedade da ampliação dos equipamentos de segurança para os motociclistas tais como equipamentos de proteção para membros inferiores e superiores, capazes de reduzir a severidade das lesões físicas nos acidentes de trânsito;
 - Elaborar campanhas educativas que despertem a relevância para a utilização de outros equipamentos de proteção como, por exemplo, equipamentos de proteção para membros inferiores e superiores até a formalização de sua obrigatoriedade;
6. As fiscalizações são representadas, pelos motociclistas, como necessárias, mas logo são relativizadas desrespeitando-se as normas de trânsito:
 - Estreitar e intensificar fiscalizações acerca do cumprimento das leis de trânsito pelos motoristas e motociclistas nos bairros e nas grandes vias do município, tornando-as mais frequentes;
 - Aumentar o número de radares e fiscais do trânsito pelas grandes vias de Belo Horizonte;
 - Elevar progressivamente o valor das multas de trânsito para os condutores reincidentes;
 - Ampliar o número de câmeras utilizadas para realização do videomonitoramento para garantir maior cobertura das vias e maior possibilidade de atuação dos condutores infratores;
 - O envolvimento em acidentes é justificado, sobretudo pela existência de fatores externos aos motociclistas, o que é analisado como mecanismo de projeção para não se sentir culpado ou para não refletir sobre o seu modo de condução. Estimular a elaboração e criação de vídeos educativos para motorista, motociclistas e pedestres sobre:

condutas responsáveis, adoção de medidas de proteção e segurança, respeito às leis de trânsito;

- Realizar campanhas que vislumbrem o cuidado como aspecto, inicialmente, individual e, posteriormente, coletivo;
- Desmistificar representações no CFC's acerca da ocorrência do acidente atreladas a culpa apenas do outro condutor ou pedestre entre os condutores habilitados que passarão pelo processo de renovação de habilitação;

7. Motociclistas que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho acreditam que desenvolveram habilidades suficientes para não se envolverem em acidentes (a rapidez não pode ser justificativa para burlar as regras de trânsito)

- Incorporar às atividades educativas dos sindicatos de motociclistas/motoboys e motoristas informações acerca das estatísticas relacionadas ao trânsito, especialmente, número de acidentes e fatores que podem interferir na ocorrência de acidentes;
- Realizar campanhas para desmistificar a rapidez das entregas como justificativa para transgredir as regras de trânsito;
- Instituir nos sindicatos dos motociclistas/motoboys e motoristas ações de educação no trânsito e debates acerca dos aspectos subjetivos que influenciam nas condutas no trânsito;
- Articular parcerias entre os órgãos de regulação do trânsito, setores da saúde e sindicatos de motociclistas/motoboys e motoristas, promovendo a intersectorialidade com a finalidade de articular e orientar ações para educação no trânsito;

8. O risco é representado como algo distante dos motociclistas:

- Estimular, por meio de campanhas educativas, a adoção de condutas seguras e responsáveis no trânsito por parte dos motoristas, motociclistas e pedestres;
- Enfocar e intensificar estratégias de prevenção voltadas para a população, por meio de campanhas, que contemplem a dimensão social do trânsito e, as transições de papéis diários entre os usuários do trânsito;

9. Condutas “agressivas”, “perigosas”, “onipotentes”, “busca por sensações” foram descritas como presentes no trânsito de Belo Horizonte e não são introjetadas como uma fonte de riscos para os motociclistas:

- Intensificar a realização de campanhas que desmistifiquem o gosto pela adrenalina e os perigos associados a essa conduta;

10. Disseminar, de maneira sistemática, os avanços e desafios associados ao trânsito:

- Fortalecimento e ampliação do Projeto Vida no Trânsito, e alternativas locais para discussão de seus resultados;

Espera-se que estes resultados contribuam para que o olhar lançado sobre o trânsito também seja retratado sob a perspectiva de seus atores, incluindo suas representações acerca do contexto multifacetado que envolve as interações no trânsito, que significam, em última instância, a visão de mundo, de vida e morte, dos condutores de veículos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. L. F. et al. Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. **Rev. Saúde Pública** [online], v.47, n.4, p.718-731, 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102013000400718&script=sci_arttext Acesso: 16 ago 2014.

AMATUZZI, M. M. et al. Retrospective study of traffic accident victims: incidence after the new National Traffic Code implantation. **Rev Hosp Clin Fac Med**, São Paulo, v.53, n.6, p. 299-302,1998.

AMOUZOU, K. D. **Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus**. 154f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública). Escola brasileira de Administração Pública. Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa. Fundação Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 2000.

ANDRADE, S. M; MELLO JORGE, M. H. Acidentes de transporte terrestre em município da região Sul do Brasil. **Rev Saude Publica**, v.35, n.3, p.318-20, 2001.

ANJOS, K. C. et al. Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. **Acta ortop. bras.** [online], v.15, n.5, p. 262-266, 2007. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-78522007000500006&script=sci_arttext Acesso: 17 dez 2014.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de informações da mobilidade urbana. **Relatório geral 2012**. Disponível em: http://antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/08/01/CB06D67E-03DD-400E-8B86-D64D78AFC553.pdf Acesso: 23 nov 2014.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). Sistema de informações da mobilidade urbana. **Relatório geral sobre a mobilidade urbana no Brasil, 2010**. Disponível em: www.antp.org.br Acesso: 02 mai 2014.

ASSOCIATION DES CONSTRUCTEURS EUROPÉENS DE MOTORCYCLES (ACEM). **MAIDS, in depth investigations of accidents involving powered two wheelers. Final Report 2.0. 2009**. Disponível em: <http://www.maids-study.eu/pdf/MAIDS2.pdf> Acesso: 13 mar 2014.

AYRES, J. R. C. M. et al. O conceito de vulnerabilidade e as práticas de saúde: novas perspectivas e desafios. In: CZERESNIA, D. **Promoção da Saúde: conceitos, reflexões, tendência**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003, 173p.

BARSS, P. et al. **Injury prevention: an international perspective epidemiology, surveillance, and policy**. New York: Oxford University Press; 1998.

BARTHES, T. **A aventura semiótica**. Tradução Mário Laranjeira. São Paulo: M. Fontes, 2001. 339 p.

BASTOS, Y. G; ANDRADE, S. M.; SOARES, D. A. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. **Cad Saude Publica**, v.21, n.3 ,p.815-22, 2005.

BECK, U. **Sociedade de risco**: rumo a outra modernidade. Tradução Sebastião Nascimento. São Paulo: Editora 34. 2011. 384 p.

_____. **Incertezas fabricadas. Sociedade do risco**: o medo na contemporaneidade. IHU Online. São Leopoldo, maio, 2006.

_____. **La société du risque** – Sur la voie d’une autre modernité. Paris: Flammarion. 2001.

_____. **World risk society**. Cambridge: Polity Press. 1999. 184 p.

BECKER, G. S. Crime and punishment: an economic approach. **Journal of Political Economy**, v.76, n.2, p.169–217, 1968. *apud* JOU, R-C; WANG, P-L. The intention and willingness to pay moving violation citations among Taiwan motorcyclists. **Accident Analysis and Prevention**, n.49, p.177-185, 2012.

BELLET, T.; BANET, A. Towards a conceptual model of motorcyclists’ Risk Awareness: A comparative study of riding experience effect on hazard detection and situational criticality assessment. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.154-164, 2012.

BERTAUX, D. **Les récits de vie**. Paris: Editions Nathan, Coll. Sociologie 128, 2001.128p.

BIAVITI, E. **Revista de audiências públicas do Senado Federal**, ano 3, n. 13, p. 13-14, nov 2012. Disponível em: http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/em-discussao/Upload/201204%20%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf Acesso: 25 nov 2013.

BJØRNSKAU, T. **Road Traffic Exposure and Risk among High Risk Groups in Norway**. TØI report 1042/2009. Institute of Transport Economics, Oslo. 2009. Disponível em: <https://www.toi.no/transport-safety-and-security/road-traffic-exposure-and-risk-among-high-risk-groups-in-norway-article28257-1257.html> Acesso: 26 jul 2014.

BJØRNSKAU, T.; NAEVESTAD, T-O.; AKHTAR, J. Traffic safety among motorcyclists in Norway: A study of subgroups and risk factors. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.50-57, 2012.

BLANCHET, A.; GOTMAN, A. **L’enquête et ses méthodes**: L’entretien. Paris: Nathan, 1992.

BRANDAU, H. et al. Personality subtypes of Young moped drivers, their relationship to risk-taking behavior and involvement in road crashes in Austrian sample. **Accident Analysis and Prevention**, v.43, p.1713-1719, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Saúde Brasil 2013: Uma análise da situação de saúde e das doenças transmissíveis relacionadas à pobreza**. Brasília: Ministério da Saúde, 2014.

_____. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Saúde Brasil 2012: uma análise da situação de saúde e dos 40 anos do Programa Nacional de Imunizações**. Brasília: Ministério da Saúde, 2013 (a).

_____. Ministério da Saúde (MS). Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. **Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (Viva): 2009, 2010 e 2011**. Brasília: Ministério da Saúde, 2013 (b). Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/viva_2009_2011_versao_eletronica.pdf
Acesso: 20 set 2014.

_____. Conselho Nacional de Saúde. Resolução nº 466 de 12 de dezembro de 2012: "Aprova diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos". **Diário Oficial da União** nº 12 – quinta-feira, 13 de junho de 2013 – Seção 1 – Página 59.

_____. MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). Portaria GM/MS nº 3.023, de 21 de dezembro de 2011. Autoriza repasse financeiro do Fundo Nacional de Saúde aos Fundos de Saúde Estaduais, do Distrito Federal e Municipais de Capitais, por meio do Piso Variável de Vigilância e Promoção da Saúde, para implantação, Implementação de Política de Promoção da Saúde na ampliação e sustentabilidade das ações do Projeto Vida no Trânsito. **Diário Oficial da União, Brasília**, p. 70-71, 22 dez. 2011. Seção 1.

_____. Ministério da Saúde (MS). Portaria Interministerial nº 2.268, de 10 de agosto de 2010. Institui a Comissão Nacional Interministerial para acompanhamento da implantação e implementação do Projeto Vida no Trânsito. **Diário Oficial da União, Brasília**, p. 79, 11 ago. 2010. Seção 1.

_____. Fundação Nacional da Saúde. **Diretrizes de educação em saúde visando a promoção da saúde**: documento base - documento I. Brasília: Funasa; 2007.

_____. MINISTÉRIO DA SAÚDE (MS). Portaria GM/MS nº 687, de 30/03/2006. Institui a Política Nacional de Promoção da Saúde. **Diário Oficial da União, Brasília**, p. 138, 31 mar.2006. Seção 1.

_____. Ministério das Cidades (MC). Departamento Nacional de Trânsito. **Política Nacional de Trânsito**. Brasília: Departamento Nacional de Trânsito; 2004. 36p.

_____. Ministério da Saúde (MS). Portaria GM/MS nº 344, de 19 de fevereiro de 2002. Institui o projeto de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito - mobilizando a sociedade e promovendo a saúde. **Diário Oficial da União, Brasília**, p. 29, 20 fev. 2002. Seção 1.

_____. Ministério da Saúde (MS). Portaria GM/MS nº 737, de 16 de maio de 2001. Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências. **Diário Oficial da União** nº 96, Brasília, 18 mai 2001. Seção 1E.

_____. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, 24 set. 1997. Disponível em: www.planalto.gov.br. Acesso: 11 set 2013.

BRUN, W. Risk perception: Main issues, approached and findings. In WRIGHT, G.; AYTON, P. (ed). **Subjective probability**. Chichester: John Wiley and Sons. p.395-420, 1994. apud SJÖBERG, L.; MOEN, B.; RUNDMO, T. Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research. Rotunde, n. 84, Norwegian University of Science and Technology, 2004. 33 p.

BUSS, P. M. et al. Saúde na Agenda de Desenvolvimento pós-2015 das Nações Unidas. **Cad. Saúde Pública**, v. 30, n. 12, p. 2555-2570, 2010.

CABAÑAS, G. E. et al. Accidentes en el hogar. Estudio en menores de 15 años. **Revista Cubana de Pediatría**, v.60, n.4, p.549, 1988.

CAMPOS, V. R. et al. Prevalência do beber e dirigir em Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil. **Cad Saude Publica**, v.24, n.4, p.829-34, 2008.

CARDIA, N. **Pesquisa sobre atitudes, normas culturais e valores em relação à violência em dez capitais brasileiras**. Relatório de pesquisa. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria Nacional de Direitos Humanos; 1999.

CHENG, A. S. K; NG, T. C. K. Risky Driving and the Perception of Motorcycle Accident Causes Among Chinese Motorcyclists in Hong Kong. **Traffic Injury Prevention**, v.13, p.485-492, 2012.

CHENG, A. S. K.; NG, T. C. K.; LEE, H. C. A comparison of the hazard perception ability of accident-involved and accident-free motorcycle riders. **Accident Analysis and Prevention**, v.43, p.1464-71, 2011.

CHIZZOTTI, A. **Pesquisa qualitativa em ciências humanas e sociais**. Editora Vozes: Petrópolis/RJ, 2011. 144p

CHUNG, Y-S.; WONG, J-T. Beyond general behavioral theories: Structural discrepancy in Young motorcyclist's risky driving behavior and its policy implications. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.165-176, 2012.

CRESWELL, J. W. **Qualitative inquiry & research design**. Editora: SAGE Publications: California, 2013. 448p.

CRUNDALL, D. et al. Car drivers' attitudes towards motorcyclists: A survey. **Accident Analysis and Prevention**, v.40, p.983-993, 2008.

CRUNDALL, E. A simulator study investigating how motorcyclists approach side-road hazards. **Accident Analysis and Prevention**, v.51, p.42-50, 2013.

CRUZ, M. J. A. **Os impactos dos acidentes de trânsito por lesão corporal na vida dos vitimados em face ao controle social do estado**. 102 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano). Núcleo de estudos e pesquisa em qualidade de vida e meio ambiente, Universidade da Amazônia. Belém, 2013.

DEMAZIÈRE, D.; DUBAR, C. **Analyser les entretiens biographiques: l'exemple de récits d'insertion**. Paris: Nathan, Coll. Essais & recherches, 1997.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **The SAGE handbook of qualitative research**. 4 ed. Thousand Oaks: Sage Publications, 2011. 766 p.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO (DENATRAN). **Frota de veículos**. 2014. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2014.htm> Acesso: 16 nov 2014.

DEPARTAMENTO NACIONAL INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE (DNIT). **Anuário estatístico das rodovias federais 2010 – Acidentes de Trânsito e ações de enfrentamento ao crime**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/anuario-2010.pdf> Acesso: 2 nov 2014.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (DfT). **Motorcycle Casualties in reported road accidents: GB 2008 Road Accident Statistics Factsheet, n. 7**. Department for Transport, London, 2010. Disponível em: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110503151558/http://dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/accidents/casualtiesgbar/suppletablesfactsheets/motorcycle2008.pdf> Acesso: 04 fev 2014.

DEWAR, R. E.; OLSON, P. L. **Human factors in traffic safety**. 2 ed. Tucson, EUA: Lawyers & Judges, 2007. 533p.

DINIZ, E. P. H. **Entre as exigências de tempo e os constrangimento do espaço: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais, 2003**. 123f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Departamento de Engenharia de Produção, Escola de Engenharia, Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2003.

DOTTA, Á. **O condutor defensivo: teoria e prática**. Porto Alegre: Sagra Luzzato. 2000.

DUBAR, C. Trajetórias sociais e formas identitárias: esclarecimentos conceituais e metodológicos. **Educ. Soc. Campinas** [online], v.19, n.62. p.1-14, 1998. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-73301998000100002. Acesso: 26 set 2014.

EL PAÍS. **Como as capitais delimitam o trânsito no centro**. 22/09/2014. Disponível em: http://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/sociedad/1411380637_487359.html Acesso em: 04 jan 2015.

ELLIOTT, M. A. et al. **Motorcycle safety: A Scoping Study**: Prepared for Road Safety Division, Department for Transport. TRL report TRL581. Transport Research Laboratory, Berkshire. 2003.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A (BHTRANS). **Informações sobre Acidentes de Trânsito com Vítimas no Município de Belo Horizonte** – Ano 2013. Belo Horizonte: BHTRANS. 2013. 40p.

EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A (BHTRANS). **Informações sobre Acidentes de Trânsito com Vítimas no Município de Belo Horizonte** – Ano 2011. Belo Horizonte: BHTRANS. 2012. 39p.

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DOS VEÍCULOS AUTOMOTORES (FENABRAVE). **Anuário Fenabrave 2013**: O desempenho da distribuição automotiva no Brasil. Disponível em: <http://www3.fenabrave.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=6&layout=indices-e-numero> Acesso: 21 nov 2014.

FELL, J. C; NASH, C. E. The nature of the alcohol problem in U.S. fatal crashes. **Health Educ Q**, v.16, p.335-43, 1989.

FERREIRA, F. F. **Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais**. 91f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Departamento de Engenharia de Produção, Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2009.

FORWARD, S. E. Intention to speed in a rural area: reasoned but not reasonable. **Transp. Res. Part F: Traffic Psychol. Behav.** v.13, n.4, p.223–232, 2010.

FREITAS, M. I. F. **A gestão do segredo na vida de casais diante da soropositividade pelo HIV**. Belo Horizonte: EEUFMG/MS/Cooperação Técnica Sida Brasil/França, 1998 (Publicação de Relatório Técnico - Divulgação Científica). 87 p.

FUNDAÇÃO HOSPITALAR DO ESTADO DE MINAS GERAIS (FHEMIG). **Campanha “Eu piloto pela vida”**. 2012. Disponível em: <http://fhemig.mg.gov.br/pt/banco-sala-de-imprensa/2099-fhemig-lanca-campanha-para-a-prevencao-de-acidentescom-motociclistas> Acesso: 14 out 2013.

GIAMI, A. Permanência das representações do gênero em sexologia: as inovações científicas e médica comprometida pelos estereótipos de gênero. **Rev. Saúde Coletiva**, v.17, n.2, p.301-320, 2007.

GIAMI, A.; VEIL, C. **Enfermeiras Frente à AIDS, Representações e Condutas, Permanência e Mudanças**. Canoas: Editora da ULBRA/Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale, 1997. 333p.

GIDDENS, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991. 177p.

_____. **Modernidade e identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

GREIMAS, A. J. **L'analyse structurale du récit**. Paris : Éditions du Seuil, 1981. p. 34-64.

GREIMAS, A. J.; LANDOWSKI, E. **Análise do discurso em Ciências Sociais**. Tradução Cidmar T. Pais. São Paulo: Global, 1986. 283 p.

GUARESCHI, P. Apresentação à edição brasileira. In: MOSCOVICI, S. **A psicanálise, sua imagem e seu público**. Tradução Sônia Fuhrmann. Petrópolis: Vozes, 2012. 456p.

HOLZ, R. F.; LINDAU, L. A.; NODARI, C. T. Desafios impostos por motociclistas em áreas urbanas: o caso brasileiro. In: **XVI Pan-American Conference of Traffic and Transportation Engineering and Logistics (PANAM)**. Lisboa: Centro de Sistemas Urbanos e Regionais, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa; 2010. p.1-11.

HUANG, B.; PRESTON, J. **A Literature Review on Motorcycle Collisions**. Final report. Transport Studies Unit, University of Oxford, Oxford. 2004. Disponível em: [http://www.mosac.eu/public/file/Huang%20e a %20A%20literature%20review.pdf](http://www.mosac.eu/public/file/Huang%20e%20a%20literature%20review.pdf)
Acesso: 09 set 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estimativas de População para 1º de julho de 2014**. 2014 (b). Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2014/estimativa_tcu.shtm
Acesso: 11 dez 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Primeiros resultados definitivos do Censo 2010**: a população do Brasil é de 190.755.799 pessoas. 2011. Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo?%20view=noticia&id=1&idnoticia=%201866&t=primeiros-resultadosdefinitivos-censo-2010-populacao-brasil-190-755-799-pessoas>
Acesso: 04 dez 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Projeção da População Brasileira**. 2014 (a). Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/index.html>
Acesso: 04/12/2014 às 13:44.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Mobilidade urbana – o automóvel ainda é prioridade. **Revista Desafios do desenvolvimento**. Ano 8, ed 67, 2011. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2578:catid=28&Itemid=23
Acesso: 10 jan 2015.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Texto para Discussão nº 1284**: Análise dos Custos e Consequências da Violência no Brasil. Brasília: IPEA. 2007. 59p.

INTERNATIONAL TRAFFIC SAFETY DATA AND ANALYSIS GROUP (IRTAD). **Road Safety Annual Report 2013**. (OCDE: Organisation for Economic Co-

operation and Development). Paris. 2013. Disponível em: <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/13IrtadReport.pdf> Acesso: 14 mai 2014.

JACOBS, G.; AERON-THOMAS, A.; ASTROP, A. **Estimating global road fatalities**. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report 445). Disponível em: http://www.esafetysupport.info/download/eSafety_Activities/Related_Studies_and_Reports/Estimating%20Global%20Road%20Fatalities%20report,%20TRL.pdf Acesso: 24 nov 2014

JAMA, H. H. et al. Characteristics of fatal motorcycle crashes into roadside safety barriers in Australia and New Zealand. **Accid Anal Prev**, v.43, n.3, p.652-60, 2011.

JDERU, G. Motorcycles, body and emotions: the motorcyclist's social career, 2011. In: PIRANI, B. M. (ed.). **Learning from Memory: Body, Memory and Technology in a Globalizing World**. Cambridge Scholars Publishing, Newcastle, UK, p. 61-76.

JODELET, D. Representações do contágio e a Aids. In: JODELET, D. et al. **Aids e representações sociais: a busca de sentidos**. Natal: EDUFRN, 1998. p.17-45.

_____. Representações sociais: um domínio em expansão. In: JODELET, D. et al. **Aids e representações sociais**. Tradução Lilian Ulup. Rio de Janeiro: Ed da UERJ, 2001: 17-44.

JOHNSTON, P.; BROOKS, C.; SAVAGE, H. **Fatal and Serious Road Crashes Involving Motorcyclists** (Monograph 20). Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government: Canberra, 2008. Disponível em: <http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2008/pdf/mono20.pdf> Acesso: 15 mai 2014.

JORGE, M. H. P. M. À guisa de conclusão. **Rev. Saúde Pública** [online], v.31, n.4, suppl., p.51-54, 1997. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101997000500006 Acesso: 3 nov 2014.

JOU, R-C.; WANG, P-L. The intention and willingness to pay moving violation citations among Taiwan motorcyclists. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p. 177-185, 2012.

KEALL, M. D.; NEWSTEAD, S. Analysis of factors that increase motorcycle rider risk compared to car driver risk. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.23-29, 2012.

KNAUTH, D. R.; LEAL, A. F. A expansão das ciências sociais na saúde coletiva: usos e abusos da pesquisa qualitativa. **Interface** (Botucatu), Botucatu, v. 18, n. 50, p 457-467, set, 2014. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/icse/v18n50/1807-5762-icse-1807-576220140274.pdf> Acesso: 18 out. 2014

LA MENDOLA, S. O sentido do risco. [Tradução de Norberto Luiz Guarinello]. **Tempo Social, Revista de Sociologia da USP**, v.17, n.2, p.59-91, 2005.

LADEIRA, R. M. et al. Epidemiologia dos acidentes provocados por linhas com cerol: estudo de vítimas atendidas em hospital de trauma em Belo Horizonte, Brasil. **Rev. bras. epidemiol.** [online], v.15, n.2, p.407-414, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-790X2012000200018
Acesso: 3 jan 2015.

LAPLANCHE, J.; PONTALIS, J. B. **Vocabulário de Psicanálise**. São Paulo: Martins Fontes. 2001.

LAW, T. H.; NOLAND, R. B.; EVANS, A. W. Factors associated with the relationship between motorcycle deaths and economic growth. **Accid Anal Prev**, v.41, n.2, p.234-40, 2009.

LE BRETON, D. **Condutas de risco**: dos jogos de morte ao jogo de viver. Tradução Lourenço de Oliveira. Campinas/SP: Autores Associados. 2009 (a). 176p.

_____. **As paixões ordinárias**: antropologia das emoções. Tradução Luís Alberto Salton Peretti. Petrópolis/RJ: Editora Vozes. 2009 (b). 274p.

_____. **La sociologie du risque**. Paris : Presses Universitaires de France. Col. Q.S.J. n. 3016. 1995.

LEÓN, L. M.; VIZZOTO, M. M. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Cad Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.16, n.2, p.515-23, 2003.

LIN, M.-R.; KRAUSS, J. F. A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries. **Accident Analysis and Prevention**, v.41, n.4, p.710–722, 2009.

_____. Methodological issues in motorcycle injury epidemiology. **Accident Analysis and Prevention**, v.40, p.1653–1660, 2008.

LUHMANN, N. Familiarity, Confidence, Trust: Problems and Alternatives. In: GAMBETTA, D. ed., **Trust: Making and Breaking Cooperative Relations**. Oxford: Blackwell, 1988. p. 94-107.

LUPTON, D. **Risk**. Great Britain: Routledge, 1999. 184 p.

MALTA, D. C. et al. Lista de causas de mortes evitáveis por intervenções do Sistema Único de Saúde do Brasil. **Epid Serv Saúde**, v.16, n.4, p.233-244, out-dez 2007.

MALTA, D. C. et al. Atualização da lista de causas de mortes evitáveis por intervenções do Sistema Único de Saúde do Brasil. **Epid Serv Saúde**, v.19, n.2, p.173-176, 2010.

MÂNICA, A. G. **Modelo de previsão de acidentes rodoviários envolvendo motociclistas**. 2007. 170f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

MARIN, L; QUEIROZ, M. C. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade, uma visão geral. **Cad Saúde Pública**, v.16, n.1, p.7-21, 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X200000010002 Acesso: 30 abr 2014.

MARÍN-LEÓN, L. et al. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.28, n.1, p.39-51, jan 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2012000100005&script=sci_arttext Acesso: 12 mai 2014.

MARTINEZ FILHO, A. Motocicletas: o conflito entre a agilidade e segurança. **Rev ABRAMET**, n.48, p.29-31, 2006.

MATA, R. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, como e porque o trânsito enlouquece no Brasil**. Roberto da Matta; com João Gualberto Moreira Vasconcellos e Ricardo Pandolfi. Rio de Janeiro: Rocco, 2010. 191 p.

MINAYO, M. C. S. Morre menos quem morre no trânsito? **Ciênc. saúde coletiva** [online]. v.17, n.9, p.2237-2238, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000900003&lng=pt&nrm=iso&tlng=pt Acesso: 14 out 2014

MITJAVILA, M. O risco como recurso para a arbitragem social. **Tempo Social; Rev. Sociol. USP**, São Paulo, v.14, n.2, p.129-145, out. 2002.

MONTENEGRO, M. M. S. et al. Mortalidade de motociclistas em acidentes de transporte no Distrito Federal, 1996 a 2007. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v.45, n.3, p.529-538, jun 2011.

MORAIS NETO, O. L. et al. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. **Ciênc. Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.17, n.9, p.2223-2236, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csc/v17n9/a02v17n9.pdf> Acesso: 22 jan 2015.

MORVAN, J. S. Représentations des situations de handicaps et d'inadaptations: Itinéraire d'unconcept et d'unobjet de recherche. In MORVAN, J. S.; PAICHELER, H. **Représentation set handicaps**. 1990. 251 p.

MOSCOVICI, S. **A psicanálise, sua imagem e seu público**. Tradução Sônia Fuhrmann. Petrópolis: Vozes, 2012. 456p.

_____. **Representações sociais: investigações em psicologia social**. 6. ed. Tradução Pedrinho A. Guareschi. Petrópolis: Vozes, 2009. 404p.

_____. **Representações sociais: investigações em psicologia social**. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 2003. 404 p.

_____. **A representação social da psicanálise**. 2 ed. Tradução: Álvaro Cabral. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. 280p.

MUSSELWHITE, C. et al. **Understanding Public Attitudes to Road User Safety**. Report for the Department for Transport, London, 2010. Disponível em: <http://eprints.uwe.ac.uk/11956/1/rsr111.pdf> Acesso: 17 ago 2014.

MUSSELWHITE, C. et al. Public attitudes towards motorcyclists' safety: A qualitative study from the United Kingdom. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.105-113, 2012.

NAING, C. et al. **Which factors and situations for human functional failures?** Project nº. 027763 – TRACE – D5.2. 2007. Disponível em: <http://www.trace-project.org/publication/archives/trace-wp5-d5-2.pdf> Acesso: 14 ago 2014.

NATIONAL CENTER FOR STATISTICS AND ANALYSIS (NHTSA). **Traffic Safety Facts 2012 data**. Motorcycles. Washington, DC. jun 2014. Disponível em: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/812035.pdf> Acesso: 05 nov 2014.

NAUMANN, R. B. et al. Incidence and total lifetime costs of motor vehicle-related fatal and nonfatal injury by road user type, United States, 2005. **Traffic Inj Prev**, v.11, n.4, p.353-360, aug 2010.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Evolução da Frota de Automóveis e Motos no Brasil 2001–2012** (Relatório 2013). Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles. 2013. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrololes.net/download/auto_motos2013.pdf Acesso: 02 dez 2014.

OLIVEIRA, D. L. L. C. **Brazilian adolescent women talk about HIV/AIDS risk: reconceptualizing risky sex – What implications for health promotion?** London, 2001. PhD thesis. Institute of Education. University of London, 2001. 237 f.

OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. Risco de lesões em motociclistas nas ocorrências de trânsito. **Rev. esc. enferm. USP** [online], v.46, n.5, p.1133-1140, 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0080-62342012000500014&script=sci_arttext Acesso: 3 set 2014.

OLUWADIYA, K. S. et al. Motorcycle crash characteristics in Nigeria: implication for control. **Accid Anal Prev**, v.41, n.2, p.294-298, 2009.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Resolution of the United Nations General Assembly**, 64th session, 10 May 2010. Disponível em: <http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/> Acesso: 18 jul 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Resolution adopted by the General Assembly on 10 April 2014**. 68/269 - Improving global road safety. Disponível em: <http://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/> Acesso: 30 mar 2015.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE (OMS). **Classificação estatística internacional de doenças e problemas relacionados à saúde**. 10^a ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; 2012.

ORGANIZAÇÃO PAN-AMERICANA DE SAÚDE (OPAS). **Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas**. Washington, Organização Pan-Americana de Saúde, 2009.

ÖZKAN, T. et al. Motorcycle accidents, rider behaviour, and psychological models. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.124-132, 2012.

PEDEN, M. M. et al. **A 5-year WHO strategy for road traffic injury prevention**. Geneva, World Health Organization, 2001. Disponível em: http://whqlibdoc.who.int/hq/2001/WHO_NMH_VIP_01.03.pdf Acesso: 17 out 2014.

PEDEN, M. Road safety in ten countries. **Inj Prev**, v.16, n.6, p.433, dec 2010. Disponível em: <http://injuryprevention.bmj.com/content/16/6/433.full> Acesso: 23 set 2014.

PETERSEN, A.; LUPTON, D. **The new public health: health and self in the age of risk**. London: SAGE: 1996. 208 p.

PINSK, I.; LARANJEIRA, R. R. O fenômeno do dirigir alcoolizado no Brasil e no mundo: revisão da literatura. **Rev ABP APAL**, v.20, n.4, p.160-165, 1998.

POPE, C.; MAYS, N. (org.). **Pesquisa qualitativa na atenção à saúde**. Tradução. Ananry Porto Fajardo. 2.ed. Porto Alegre: Artmed, 2005. 172p.

POUPART, J. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012. 461 p.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (PBH). **Boletim da Vigilância em Saúde/Inquérito - 2011 VIVA**. Ano IV, n. 3. Belo Horizonte: SMS-BH. 2014.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (PBH). **Boletim da Vigilância em Saúde/Projeto Vida no Trânsito - Junho 2013**. Belo Horizonte: Secretaria Municipal de Saúde (SMS-BH). 2013. 12p.

QUEIROZ, M. S.; OLIVEIRA, P. C. P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. **Revista Psicologia & Sociedade**, Porto Alegre, v.15, n.5, p.101-23, 2003.

RAGOT-COURT, I.; MUNDUTÉGUY, C.; FOURNIER, J-Y. Risk and threat factors in prior representations of driving situations among powered two-wheeler riders and car drivers. **Accident Analysis and Prevention**, v.49, p.96-104, 2012.

REZENDE NETO, J. B. et al. Kiting Injuries: Report of Two Cases and Discussion. **J Trauma** 2000, v.48, n.2, p.310-1, 2000.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceito e processos básicos**. São Paulo: E.P.U.; 1988.

SANT'ANNA, F. L. et al. Acidentes com motociclistas: comparação entre os anos 1998 e 2010. Londrina, PR, Brasil. **Rev. Saúde Pública** [online], v.47, n.3, p.607-

615. 2013. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102013000300607 Acesso: 26 jul 2014.

SEGURADORA LÍDER/DPVAT. **Boletim Estatístico Ano 04** – Volume 03 Jan a Set de 2014. Disponível em: <http://www.seguradoralider.com.br/SitePages/sala-de-imprensa.aspx> Acesso: 16 dez 2014.

SILVA, D. W et al. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. **Physis** [online], v.18, n.2, p.339-360, 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-7331200800020008 Acesso: 9 nov 2014.

SILVA, D. W. et al. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. **Cad. Saúde Pública** [online], v.24, n.11, p.2643-2652, 2008 (a). Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-311X2008001100019&script=sci_abstract&tlng=pt Acesso: 24 ago 2014.

SILVA, M. M. A. et al. Projeto Vida no Trânsito – 2010 a 2012: uma contribuição para a Década de Ações para a Segurança no Trânsito 2011-2020 no Brasil. **Epidemiol. Serv. Saúde**, Brasília, v.22, n.3, p.531-536, jul-set 2013.

SJÖBERG, L.; MOEN, B.; RUNDMO, T. **Explaining risk perception**. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research. *Rotunde*, n. 84, Norwegian University of Science and Technology, 2004. 33 p.

SOUSA, M. W. O pertencimento ao comum mediático: a identidade em tempos de transição. **Revista de Cultura Audiovisual**. v.37, n.4, 2010. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/significacao/article/view/68112> Acesso: 04 ago 2014.

SOUSANIS, J. **World Vehicle Population Tops 1 Billion Units**. WARDSAUTO. 2011. Disponível em: http://wardsauto.com/ar/world_vehicle_population_110815 Acesso: 23 out 2014

SOUZA, E. R.; MINAYO, M. C. S.; MALAQUIAS, J. V. Violência no trânsito: expressão da violência social. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Impacto da violência na saúde dos brasileiros** / Ministério da Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde. – Brasília: Ministério da Saúde, 2005.

TEIXEIRA, J. R. B. Utilização dos equipamentos de proteção individual por mototaxistas: percepção dos fatores de risco e associados. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.30, n.4, p.885-890, abr 2014.

TUNNICLIFF, D. et al. The social context of motorcycle riding and the key determinants influencing rider behavior: a qualitative investigation. **Traffic Injury Prevention**, v.12, n.4, p. 363-376, 2011.

TUNNICLIFF, D. et al. Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. **Accident Analysis and Prevention** v.49, p.133-41, 2012.

VASCONCELLOS, E. A. **Risco no trânsito, omissão e calamidade** [livro eletrônico]: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil. São Paulo: Ed. do Autor, 2013. 90p.

_____. O custo social da motocicleta no Brasil. **Revista dos transportes públicos – RTP**, ano 30/31, n.119/20, p.127-142, 2008.

_____. **O que é trânsito?** São Paulo: Brasiliense, 1998. 120p.

VASCONCELOS, E. A. **O que é trânsito**. São Paulo: editora Brasiliense, 1985. 92p.

VELHO, G. Individualismo, anonimato e violência na metrópole. **Horiz. antropol.**, Porto Alegre, v. 6, n. 13, p. 15-29, jun. 2000. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-71832000000100002&lng=pt&nrm=iss
Acesso: 25 jun 2015.

VERONESE, A. M. **Moto-boys de Porto Alegre**: convivendo com os riscos do acidente de trânsito [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Escola de Enfermagem, Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2004.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos *moto-boys*: subsídios para a promoção da saúde. **Cad. Saúde Pública** [online], v.22, n.12, p.2717-2721, dec 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2006001200021
Acesso: 12 set 2013.

VIEIRA, E. D.; STENGEL, M. Individualismo, liberdade e insegurança na Pós-modernidade. **ECOS** (Estudos Contemporâneos da Subjetividade), v.2, n.2, p. 345-357, 2012.

VIEIRA, H. et al. A expansão do uso de motocicletas em cenários do Sul do Brasil: Uma abordagem analítico retrospectiva. In: **XXII CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES**, 2008, Fortaleza. Anais... Fortaleza: ANPET, 2008, p. 964-974.

VIGNAUX, G. **Le discours, acteur de monde**: énonciation, argumentation et cognition. Paris: Ophrys, 1998.

WAISELFISZ J. J. **Mapa da violência 2014**: os jovens do Brasil. Brasília: FLASCO/Brasil. 2014. 188 p.

_____. **Mapa da Violência 2013**: Acidentes de Trânsito e Motocicletas. Rio de Janeiro, CEBELA-FLACSO, 2013.

WONG, J-T.; CHUNG, Y-S.; HUANG, S-H. Determinants behind Young motorcyclists' risky riding behavior. **Accident Analysis and Prevention**, v.42, p.275-281, 2010.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). **Global status report on road safety 2013**: supporting a decade of action. Geneva: World Health Organization, 2013.

_____. **Global status report on road safety**: time for action. Geneva: World Health Organization; 2009 (a).

_____. **First Global Ministerial Conference on Road Safety**. [Internet] p.19-20, nov 2009 (b) [citado 2014 out 26]. Disponível em: http://www.who.int/road_safety/ministerial_conference/en/ Acesso: 26 set 2014.

_____. **World Health Statistics 2008**. Geneva: World Health Organization, 2008. Disponível em: http://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/EN_WH_S08_Full.pdf?ua=1 Acesso: 29 out 2014.

_____. **First United Nations Global Road Safety Week**: a toolkit for organizers of events. Road Safety is No Accident. Geneva: World Health Organization, 2007.

_____. **Helmets**: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: World Health Organization, 2006.

_____. **World report on road traffic injury prevention**. Geneva: World Health Organization, 2004.

_____. **The Epidemiology of Road Traffic Accidents**. WHO Regional Publications European. Series n. 02, Copenhagen, 1976. Disponível em: http://whqlibdoc.who.int/euro/es/EURO_SERIES_2.pdf Acesso: 15 set 2013.

YWATA, A. X. C. et al. Custos das mortes por causas externas no Brasil. **Rev. Bras. Biom.**, São Paulo, v.26, n.3, p.23-47, 2008.

ZALUAR, A.; NORONHA, J. ALBUQUERQUE, C. Violência: pobreza ou fraqueza institucional? **Cad Saúde Pública**, v.10, supl 1, p.213-17, 1994.

ZAMBON, F.; HASSELBERG, M. Factors affecting the severity of injuries among Young motorcyclists – A Swedish nationwide cohort study. **Traffic Injury Prevention**, v.7, n.2, p.143-149, 2006.

APÊNDICES

APÊNDICE A

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Estamos lhe apresentando o projeto de pesquisa “Trajetórias de vida e construção de representações acerca dos riscos e de acidentes de trânsito por motociclistas em Belo Horizonte, Minas Gerais”, que será desenvolvido sob coordenação da Prof. Dra. Maria Imaculada de Fátima Freitas. Este estudo tem o objetivo de compreender como as pessoas encaram os acidentes de trânsito, como se protegem ou não, discutindo os riscos e as possibilidades de prevenção, considerando suas maneiras de pensar, suas crenças e as questões sociais relativas que se relacionam a estes riscos.

Para a coleta de dados, serão realizadas entrevistas com pessoas que sofreram acidentes e que concordarem em participar do estudo. A entrevista será realizada considerando sua disponibilidade de horário e acontecerá nas dependências do Hospital ou em local onde você julgar mais adequado. Garantimos que você não será identificado e que os resultados da pesquisa serão utilizados de forma anônima. Durante a entrevista, utilizaremos um gravador, papel e caneta para registrar todas as informações que você nos der. O gravador será utilizado com o seu consentimento, com o objetivo de apreender toda a sua fala durante a entrevista.

Você será convidado a nos relatar suas ideias e percepções sobre risco e trânsito, ao longo da sua vida e, hoje, vivendo numa capital. Gostaríamos que nos contasse sobre o acidente sofrido e outros (caso você os tenha sofrido) e que nos dissesse o que pensa sobre a sua conduta no trânsito e a dos outros motoristas e pedestres. Fale-nos sobre os diferentes meios de transporte e especialmente de sua motocicleta. Você poderá fazer o relato, da sua maneira, contando os fatos e falando de seus sentimentos. O pesquisador somente te interromperá para esclarecer dúvidas ou aprofundar alguma questão.

Gostaríamos de lembrar que fica garantido o anonimato em relação às informações levantadas na coleta de dados, sendo que essas serão utilizadas apenas para fins científicos. As fitas serão guardadas durante a realização da pesquisa sob código e sob os cuidados do pesquisador responsável, que ao final de

cinco anos as inutilizará. Os resultados obtidos a partir desta pesquisa serão divulgados tão logo a mesma se encerre.

Caso você não concorde em participar, você não sofrerá nenhum prejuízo quanto à continuidade do tratamento e acompanhamento no serviço de saúde.

Em caso de dúvida acerca da pesquisa, estaremos disponíveis para os devidos esclarecimentos no telefone (31) 3409-9871. Você também poderá esclarecer suas dúvidas junto ao Comitê de Ética em Pesquisa pelo telefone (31) 3409-4592.

CONSENTIMENTO

Eu, _____,
Cf _____, concordo em participar da pesquisa “Trajetórias de vida e construção de representações acerca dos riscos e de acidentes de trânsito por motociclistas em Belo Horizonte, Minas Gerais”, ciente de seus objetivos e finalidade, da garantia de meu anonimato, sem gastos da minha parte, além de saber que posso interromper minha participação ou desistir da pesquisa, a qualquer momento, sem nenhum prejuízo para meu acompanhamento no serviço de saúde.

Local e Data

Assinatura do participante.

Obrigado pela sua colaboração e por merecer sua confiança.

Nome (em letra de forma) do pesquisador

Assinatura do pesquisador

Data

APÊNDICE B

Perfil do Entrevistado		
Trajetórias de vida e construção de representações acerca dos riscos e de acidentes de trânsito por motociclistas em Belo Horizonte, Minas Gerais		
Unidade Emergência:		
Sala 1 - Politraumatizado(<input type="checkbox"/>) Sala 3 - Clínica Médica (<input type="checkbox"/>) Sala 4 - Neurologia (<input type="checkbox"/>)		
Sala 6 - Clínica Cirúrgica (<input type="checkbox"/>) Sala 7 (<input type="checkbox"/>) Ortopedia - 'ambulatório' (<input type="checkbox"/>)		
Toxicologia (<input type="checkbox"/>) Outro _____		
Unidade de Internação:		
(<input type="checkbox"/>) 4º andar – Cirurgia Geral(<input type="checkbox"/>) 5º andar – Neurologia (<input type="checkbox"/>) 7º andar - Ortopedia		
Pseudônimo:		Sexo*: (<input type="checkbox"/>) M (<input type="checkbox"/>) F
Nº de acidentes de moto:	Idade*:	Data de Nascimento*: / /
Logradouro do Entrevistado*:		
Escolaridade:		Naturalidade*:
(<input type="checkbox"/>) Analfabeto (a)		
(<input type="checkbox"/>) 1ª - 4ª série do ensino fundamental		Situação Conjugal:
(<input type="checkbox"/>) 5ª - 8ª série do ensino fundamental		(<input type="checkbox"/>) Solteiro (a)
(<input type="checkbox"/>) Ensino médio incompleto		(<input type="checkbox"/>) Casado (a)
(<input type="checkbox"/>) Ensino médio completo		(<input type="checkbox"/>) Divorciado (a)
(<input type="checkbox"/>) Ensino superior incompleto		(<input type="checkbox"/>) Viúvo (a)
(<input type="checkbox"/>) Ensino superior completo		(<input type="checkbox"/>) União Estável
		(<input type="checkbox"/>) Outro _____
Profissão:		Nº de horas que faz uso da moto/dia:
No momento do acidente você estava: A passeio (<input type="checkbox"/>) No trajeto Casa-Trabalho / Trabalho-Casa (<input type="checkbox"/>) A trabalho (<input type="checkbox"/>)		
Tempo de Habilitação:		Data de Entrada no Hospital*: / /
Tempo de Pilotagem:		
Local do Acidente:		Diagnóstico Secundário - CID (fraturas)*:
* confirmar dados na ficha de atendimento ou de internação		
Obs:		

APÊNDICE C - Roteiro para Entrevista

Título da Pesquisa: Trajetórias de vida e construção de representações acerca dos riscos e de acidentes de trânsito por motociclistas em Belo Horizonte, Minas Gerais

Questão Central: Gostaríamos que nos contasse sobre o acidente sofrido e outros (caso você os tenha sofrido) e que nos dissesse o que pensa sobre sua maneira de pilotar no trânsito e a dos outros motoristas e pedestres. Fale-nos sobre os diferentes meios de transporte para se locomover no dia a dia e especialmente de sua motocicleta.

Questões de relance:

- Fale-me sobre os diferentes meios de transporte para se locomover na sua cidade e especialmente, da sua moto?
- Gostaria que me contasse sobre o acidente sofrido e outros (caso os tenha sofrido).
- O que você pensa sobre a sua maneira de pilotar no trânsito? E a maneira de dirigir dos outros motoristas (carro/moto) e o modo de se locomover dos pedestres?
- Quais riscos você considera que já correu quando pilotava uma motocicleta?
- O que você pensa sobre os riscos que corre durante a pilotagem da sua moto? E quais são os cuidados que você toma em relação a estes riscos?
- Como era a sua relação com o risco quando criança? Na adolescência? E agora na fase adulta?

ANEXO A

Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da UFMG

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
MINAS GERAIS



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: TRAJETÓRIAS DE VIDA E CONSTRUÇÃO DE REPRESENTAÇÕES ACERCA DOS RISCOS E DE ACIDENTES DE TRÂNSITO POR MOTOCICLISTAS EM BELO HORIZONTE, MINAS GERAIS

Pesquisador: Maria Imaculada de Fátima Freitas

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 22357313.0.0000.5149

Instituição Proponente: Universidade Federal de Minas Gerais

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 471.184

Data da Relatório: 26/11/2013

Apresentação do Projeto:

Os acidentes de transporte representam relevante problema de saúde pública no Brasil e no mundo. Ações nacionais e internacionais são desenvolvidas para minimizar os agravos gerados pelos acidentes, a exemplo do Projeto Vida no Trânsito, em Belo Horizonte/Brasil. Trata-se de um projeto interministerial desenvolvido em parceria com a Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS) e a Bloomberg Philanthropies, em cinco capitais escolhidas pelo Ministério da Saúde. Belo Horizonte foi incluída, juntamente com Teresina (PI), Palmas (TO), Campo Grande (MS) e Curitiba (PR), desde 2010. Fatores epidemiológicos e estruturais, como a alta prevalência de lesões e de óbitos no tráfego urbano, crescimento urbano desordenado, precariedade da infraestrutura urbana e aumento na frota de veículos, sobretudo da frota de motos, aliados às maneiras de viver dos sujeitos que utilizam motos como meio de transporte e de trabalho, contribuem para criar um cenário complexo nas relações que envolvem o trânsito. A pesquisa de Mestrado buscará compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito em Belo Horizonte, Minas Gerais, sobre risco e acidentes, enfocando as questões psicossociais de suas trajetórias de vida. Prontuários serão consultados no dia correspondente à coleta com pacientes hospitalizados, para confirmação do diagnóstico do agravo, acidente de trânsito envolvendo motociclista. Caso seja necessário acrescentar outros pacientes de alta hospitalar, esses dados

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2ª Ad. Cx 3005

Bairro: Unidade Administrativa II CEP: 31.270-901

UF: MG Município: BELO HORIZONTE

Telefone: (31)3408-4582

E-mail: ccep@proq.ufmg.br

ANEXO A

Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da UFMG

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
MINAS GERAIS



Continuação do Parecer: 471.184

serão solicitados ao banco de dados da instituição. A pesquisa tem cunho qualitativo, com fundamento teórico da Teoria das Representações Sociais (TRS) que permite identificar singularidades e peculiares dos sujeitos, na ótica deles próprios, para o aprofundamento psicossociológico relativo a este agravo. Os 30 participantes da pesquisa serão motociclistas de ambos os sexos, maiores de 18 anos, que se envolveram em acidentes de trânsito, no perímetro urbano de BH, em 2013/2014, contatados em serviço de grande porte e referência de urgência e emergência no Hospital João XXIII, da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais, no período de internação ou anterior no ano. A coleta se dará durante quatro meses, por meio de entrevistas em profundidade, com questões abertas, realizadas de forma indireta para propiciar o relato pertinente que desvele os modos de pensar e agir dos entrevistados em relação aos acidentes de trânsito, num processo de reflexão sobre os riscos, enfocando sua vivência e trajetória de vida, inseridas no acontecimento do acidente ou riscos incorridos. Terá como introdução o seguinte conteúdo norteador: "Gostaria que nos relatasse suas ideias e percepções sobre risco no trânsito, ao longo da sua vida e, hoje, vivendo numa capital. Gostaríamos que nos contasse sobre o acidente sofrido e outros (caso você os tenha sofrido) e que nos dissesse o que pensa sobre sua conduta no trânsito e a dos outros motoristas e pedestres. Fale-nos sobre os diferentes meios de transporte para se locomover no dia a dia e especialmente da sua motocicleta. Você poderá fazer o relato da sua maneira, contando os fatos e falando de seus sentimentos". Caso seja necessário esclarecer o relato, questões de relance poderão ser utilizadas. O tempo de duração da entrevista, que será gravada em áudio e transcrita em seguida, com a devida autorização do entrevistado, e o número de encontros não serão definidos a priori, ficando a cargo do pesquisador e do entrevistado, durante o processo de coleta, a decisão sobre o momento de parar. Para se iniciar a coleta, serão convidados 10 motociclistas hospitalizados ou atendidos em 2013/2014. As entrevistas serão analisadas e mais dez serão realizadas e assim sucessivamente, até a saturação das informações, pela repetição de pontos de vista, julgamentos e sentimentos, para estabelecer interpretação rigorosa e contextualizada do objeto.

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário: Compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito em Belo Horizonte, Minas Gerais, sobre riscos e acidentes, enfocando seus contextos de vida.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos: A pesquisadora relata que os riscos objetivos não existem, porém poderão ocorrer constrangimentos ao relatar momentos e experiências de vida consideradas difíceis pelos sujeitos.

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 2ª Ad. 51 2605
 Bairro: Unidade Administrativa II CEP: 31.270-901
 UF: MG Município: BELO HORIZONTE
 Telefone: (31)3409-4592 E-mail: coep@pppq.ufmg.br

ANEXO A

Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da UFMG

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
MINAS GERAIS



Continuação do Parecer: 171.184

Esse risco será minimizado pela confirmação do anonimato e confidencialidade dos dados, que serão utilizados somente para os fins da pesquisa.

Benefícios: Espera-se contribuir para a melhoria da educação no trânsito, educação em saúde e projetos de intervenção para diminuição dos acidentes envolvendo motociclistas.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Pesquisa viável e de interesse para as áreas de Enfermagem da Saúde Pública e Saúde Coletiva. O cronograma de execução relaciona: revisão de Literatura - 23/09/2013 a 23/12/2014, aprovação do Projeto pelo Comitê de Ética - 23/09/2013 a 06/12/2013, organização das atividades de campo - 09/12/2013 a 31/01/2014, coleta de dados - 03/02/2014 a 02/06/2014, análise dos dados e redação preliminares - 17/03/2014 a 01/09/2014, análise e redação final - 21/07/2014 a 31/10/2014, revisão do texto - 01/10/2014 a 14/11/2014, elaboração de relatórios e de artigos - 17/11/2014 a 30/01/2015, publicação dos resultados - 01/01/2015 a 02/03/2015. O orçamento financeiro tem custeio total de R\$ 14.400,00 (Impressora multifuncional - R\$ 800,00, pendrive 32 GB - R\$ 450,00, Profissional para transcrição das entrevistas - R\$ 5.200,00, folhas e tonner - R\$ 2.000,00, Laptop de alta performance - R\$ 4.800,00, Gravador Áudio- R\$ 800,00, HD externo -R\$ 350,00). O projeto de pesquisa aguarda parecer da FAPEMIG - Edital de Demanda Universal/2013 sob protocolo APC-02265-13 para financiamento.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Presentes: Projeto de Pesquisa Plataforma Brasil, projeto de pesquisa original, folha de rosto (devidamente preenchida e assinada pela coordenador da pesquisa e pela Vice-diretora da Escola de Enfermagem), TCLE, parecer consubstanciado com aprovação em reunião da Câmara do Departamento de Enfermagem Materno Infantil e Saúde Pública da UFMG, termo de compromisso do pesquisador.

Recomendações:

Recomenda-se iniciar o TCLE em forma de convite "Estamos lhe convidando a participar do projeto de pesquisa "Trajetórias de vida e construção de...."

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Sugere-se a aprovação do projeto de pesquisa.

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 7º Ad 51 3005
Bairro: Unidade Administrativa II CEP: 31.278-901
UF: MG Município: BELO HORIZONTE
Telefone: (31)3409-4562 E-mail: coep@ppq.ufmg.br

ANEXO A**Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da UFMG**

UNIVERSIDADE FEDERAL DE
MINAS GERAIS



Continuação do Parecer: 471.184

Considerações Finais a critério do CEP:

Aprovado conforme parecer.

BELO HORIZONTE, 28 de Novembro de 2013

Assinador por:
Maria Teresa Marques Amaral
(Coordenador)

Endereço: Av. Presidente Antônio Carlos, 6627 3ª. Ad. 51 30065
Bairro: Unidade Administrativa II CEP: 31.270-901
UF: MG Município: BELO HORIZONTE
Telefone: (31)3409-4592 E-mail: cep@ppq.ufmg.br

ANEXO B

Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da FHEMIG



PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

Elaborado pela Instituição Coparticipante

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: TRAJETÓRIAS DE VIDA E CONSTRUÇÃO DE REPRESENTAÇÕES ACERCA DOS RISCOS E DE ACIDENTES DE TRÂNSITO POR MOTOCICLISTAS EM BELO HORIZONTE, MINAS GERAIS

Pesquisador: Maria Imaculada de Fátima Freitas

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 22357313.0.3001.5119

Instituição Proponente: Universidade Federal de Minas Gerais

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 604.412-0

Data da Relatoria: 23/01/2014

Apresentação do Projeto:

Projeto devidamente encaminhado, contando com introdução e justificativa consistentes e bem referenciados. Estudo já aprovado pela Instituição Proponente.

Os acidentes de transporte terrestre representam relevante problema de saúde pública no Brasil e no mundo. Fatores epidemiológicos e estruturais, como a alta prevalência de lesões e de óbitos no tráfego urbano, crescimento urbano desordenado, precariedade da infraestrutura urbana e aumento na frota de veículos, sobretudo da frota de motos, aliados às maneiras de viver dos sujeitos, contribuem para criar um cenário complexo nas relações que envolvem o trânsito. Esses fatores objetivos de produção da sociedade, juntamente com as representações construídas acerca do risco e dos acidentes podem ser a base do aumento da vulnerabilidade dos sujeitos. Trata-se de estudo qualitativo para compreender as subjetividades envolvidas.

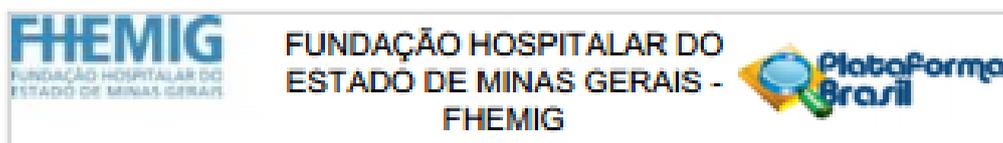
Objetivo da Pesquisa:

Compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito em Belo Horizonte, Minas Gerais, sobre riscos e acidentes, enfocando seus contextos de vida.

Endereço: Alameda Versador Álvaro Celso, 100
 Bairro: Bairro Santa Efigênia CEP: 30.150-300
 UF: MG Município: BELO HORIZONTE
 Telefone: (31)3036-9552 Fax: (31)3036-9552 E-mail: cep@fhemig.mg.gov.br

ANEXO B

Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da FHEMIG



Continuação do Parecer: 004.112-0

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

- **RISCOS:** o estudo apresenta baixos riscos, pois se baseia em entrevistas e preenchimento de questionários, sem intervenção clínica.
- **BENEFÍCIOS:** não há benefícios diretos para os participantes, mas há para a comunidade científica em geral.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

- Projeto: Relevante, pertinente e de valor científico;
- Metodologia: Adequada para se alcançar o objetivo proposto;
- Currículos: Com competência reconhecida para a condução do estudo;
- Cronograma: Adequado;
- Aspectos Éticos: O projeto cumpre a Res.466/2012 do CNS-MS.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

- Projeto: devidamente descrito;
- TCLE: adequado para o perfil da amostra;
- Parecer GEP: aprovado;
- FR: devidamente preenchida e assinada.

Recomendações:

- Enviar semestralmente ao CEP-FHEMIG os relatórios parciais e/ou final da pesquisa via Plataforma Brasil.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

- O estudo pode ser realizado sem restrições.

Situação do Parecer:

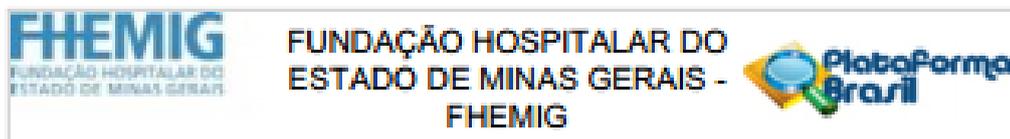
Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Considerações Finais a critério do CEP:

Endereço: Alameda Veneador Álvaro Celso, 100
 Bairro: Bairro Santa Efigênia CEP: 30.150-200
 UF: MG Município: BELO HORIZONTE
 Telefone: (31)3236-8552 Fax: (31)3236-8552 E-mail: cep@fhemig.org.br

ANEXO B**Aprovação Comitê de Ética em Pesquisa da FHEMIG**

Continuação do Parecer: 604.413-0

BELO HORIZONTE, 12 de Abril de 2014

Assinado por:

Vanderson Assis Romualdo
(Coordenador)

Este parecer reemitido substitui o parecer número 604412 gerado na data 27/01/2014 15:24:45, onde o número CAAE foi alterado de 22357313.0.0000.5149 para 22357313.0.3001.5119.

Endereço: Alameda Veneza Álvaro Celso, 100
Bairro: Bairro Santa Efigênia CEP: 30.156-300
UF: MG Município: BELO HORIZONTE
Telefone: (31)3239-9552 Fax: (31)3239-9552 E-mail: cep@fhemig.mg.gov.br