

PERSPECTIVA DE MOTOCICLISTAS ACIDENTADOS SOBRE RISCOS E ACIDENTES DE TRÂNSITO

PERSPECTIVE OF MOTORCYCLISTS ACCIDENTED ABOUT RISK AND TRANSIT ACCIDENTS

PERSPECTIVA DE MOTOCICLISTAS ACCIDENTADOS SOBRE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Hercília Najara Ferreira de Souza¹
Eliane de Freitas Drumond²
Deborah Carvalho Malta³
Talline Arêdes Hang Costa⁴
Maria Imaculada de Fátima Freitas³

¹ Faculdade de Minas – FAMINAS, Faculdade de Medicina, Departamento de Medicina Básica. Belo Horizonte, MG – Brasil.

² Prefeitura de Belo Horizonte, Secretaria Municipal de Saúde, Gerência de Epidemiologia e Informação. Belo Horizonte, MG – Brasil.

³ Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, Escola de Enfermagem, Departamento Materno-Infantil e Saúde Pública. Belo Horizonte, MG – Brasil.

⁴ Centro Universitário Estácio, Departamento de Enfermagem. Belo Horizonte, MG – Brasil.

Autor Correspondente: Hercília Najara Ferreira de Souza. E-mail: hercilianajara@hotmail.com
Submetido em: 06/09/2017 Aprovado em: 10/03/2018

RESUMO

No trânsito urbano evidenciam-se disputas por espaço e ressaltam-se situações de conflitos e violência, resultando em elevado número de acidentes, especialmente com motociclistas. Entre os determinantes e condicionantes para tais ocorrências, incluem-se os modos de pensar a vida e tomar decisões explicitadas nas representações das pessoas envolvidas, para além de fatores objetivos relacionados à vida na cidade. Objetivou-se compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito, em Belo Horizonte, Minas Gerais, acerca dos riscos e ocorrência de acidentes. A análise dos dados colhidos em entrevistas individuais de acidentados hospitalizados foi fundamentada nas propostas de Giami, no referencial psicossocial das representações sociais, que permitiu a construção de duas categorias relativas à violência no trânsito: a) representações sobre lesões sofridas com motocicletas; 2) representações sobre o trânsito. Os resultados mostraram que a projeção de responsabilidades está fortemente presente nas representações sobre violência no trânsito. Posturas psicossociais são fortalecidas nas disputas, por meio de representações de supervalorização do transporte individual, pelo sentimento de invulnerabilidade pela crença de que os acidentes somente ocorrerão com os outros, entremeadas pelo conseqüente enfraquecimento das relações de equidade no trânsito. Concluiu-se que a construção psicossocial realizada por meio das interações sociais ao longo da vida, em contextos culturais e sociais específicos, define posturas de incorrer em mais ou menos riscos no trânsito, impactando no modo de condução da motocicleta no cotidiano.

Palavras-chave: Acidentes de Trânsito; Motocicletas; Risco; Análise Qualitativa; Saúde Pública.

ABSTRACT

In urban traffic, disputes over space are evident and situations of conflict and violence are highlighted, resulting in a high number of accidents, especially with motorcyclists. Among the determinants and constraints for such occurrences, there are lifestyle and explicit decisions in the representations of the people involved, as well as objective factors related to city life. The objective of this study was to understand the representations of motorcyclists who suffered a traffic accident in Belo Horizonte, Minas Gerais, about the risks and occurrence of accidents. The analysis of the data collected in individual interviews of hospitalized accident victims was based on the Giami proposals, in the psychosocial frame of social representations, that allowed the construction of two categories related to traffic violence: a) representations on injuries suffered with motorcycles; 2) representations on the transit. The results showed that the projection of responsibilities is strongly present in the representations on traffic violence. Psychosocial postures are strengthened in disputes, through representations of overvaluation of individual transportation, through the feeling of invulnerability by the belief that accidents will only occur with others, interspersed with the consequent weakening of equity relations in traffic. It was concluded that the psychosocial construction carried out through social interactions throughout life, in specific cultural and social contexts, defines postures of incurring more or less risks in traffic, impacting on the way of motorcycle driving in daily life.

Keywords: Accidents, Traffic; Motorcycles; Risk; Qualitative Analysis; Public Health.

Como citar este artigo:

Souza HNF, Drumond EF, Malta DC, Costa TAH, Freitas MIF. Perspectiva de motociclistas acidentados sobre riscos e acidentes de trânsito. REME – Rev Min Enferm. 2018[citado em ____];22:e-1088. Disponível em: ____ DOI: 10.5935/1415-2762.20180018

RESUMEN

En el tránsito urbano ocurren disputas por espacios y se producen situaciones de conflicto y violencia que resultan en un alto número de accidentes, principalmente con motociclistas. Entre los factores que determinan y condicionan tales hechos se incluyen el modo de pensar y de tomar decisiones reveladas en las representaciones de las personas involucradas, además de otros factores relacionados con la vida urbana. En este estudio se busca entender las representaciones de motociclistas que tuvieron accidentes de tránsito en Belo Horizonte, estado de Minas Gerais, sobre los riesgos y accidentes. El análisis de datos, recogidos en las entrevistas individuales de acidentados internados en hospitales, se basó en las propuestas de Giami, en el referente sicosocial de las representaciones sociales que permitió construir dos categorías sobre la violencia: a) representaciones sobre las lesiones con motocicletas; 2) representaciones sobre el tránsito. Los resultados muestran que la proyección de responsabilidades está muy presente en las representaciones sobre la violencia en el tránsito. Las posturas sicosociales se fortalecen en las disputas, por medio de representaciones de sobrevaloración del transporte individual, por el sentimiento de invulnerabilidad al pensar que los accidentes solamente les ocurren a los demás, mezcladas con la consiguiente fragilización de las relaciones de equidad en el tránsito. Se llega a la conclusión que la construcción sicosocial generada por interacciones sociales de toda la vida, en contextos culturales y sociales específicos, define posturas de incurrir en más o menos riesgos, que se reflejan en el modo de conducir cotidianamente.

Palabras clave: Accidentes de Tránsito; Motocicletas; Riesgos; Análisis Cualitativo; Salud Pública.

INTRODUÇÃO

Estatísticas sobre violência de trânsito no Brasil e no mundo revelam a elevada vulnerabilidade de motociclistas. A dinâmica e a multicausalidade dos acidentes de trânsito evidenciam, entre outros fatores, disputas por espaço e ressaltam situações de conflitos e violência na circulação urbana. Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS) documentam que as ocorrências de trânsito representam a primeira causa de morte na faixa etária de 15-29 anos, a segunda causa entre cinco e 14 anos e a terceira causa entre 30 e 44 anos.^{1,2} Estima-se que se nenhuma medida for instituída para reduzir o impacto da morbimortalidade, os acidentes de trânsito serão a quinta causa de morte na população mundial em 2030.²

No Brasil, as taxas de mortalidade específicas por acidentes de transporte terrestre (ATT) oscilaram entre 18,3 e 23,7 por 100.000 habitantes de 1992 a 2012.³ O número de óbitos por ATT, em 2013, foi de 45.099.⁴ Desse total, 27% ocorreram entre motociclistas. Segundo o Sistema de Informação Hospitalar, em 2013 foram registradas mais de 170 mil internações hospitalares por acidentes de transporte terrestre, sendo que mais da metade foi de motociclistas (51,9%).⁵ Os motociclistas foram responsáveis pelo maior tempo de permanência hospitalar e custo total mais elevado (R\$ 114.810.444,93) com a internação.⁵ A motocicleta foi o meio de locomoção utilizado pela maioria das vítimas (62,7%) de acidentes de transporte registrados pelo Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes – VIVA.⁶

A violência no trânsito é analisada, na maioria dos estudos, com enfoque nos fatores objetivos tais como excesso de velocidade, problemas nas vias de trânsito e desrespeito às regras de circulação.⁷⁻¹⁰ Entre os condicionantes e determinantes de saúde, porém, os aspectos relacionados aos modos de pensar a vida, de lidar com os riscos e com o outro, incluídos na subjetividade e emoções das pessoas, são considerados fundamentais para as mudanças na área da promoção, prevenção e proteção à saúde. Esses aspectos não são comu-

mente abordados nas estatísticas impactantes da morbidade e mortalidade no trânsito, mas mostraram a existência de um fenômeno social multifacetado.

No que se refere aos motociclistas, vários são os fatores ligados ao risco de acidentes, todavia, faz-se necessário compreender esses aspectos subjetivos envolvidos nas relações individuais e coletivas no trânsito, com o objetivo de aprofundar a compreensão de como os motociclistas percebem e assimilam os riscos incorridos no trânsito, já os tendo vivenciado. Suas narrativas podem propiciar novas abordagens, fundadas no paradigma da integralidade do cuidado, tanto na prevenção, como no acompanhamento dos lesionados e dos recuperados pós-acidente. A literatura é escassa no que diz respeito à subjetividade desses indivíduos, suas visões de mundo e suas representações em torno do objeto motocicleta e dos riscos possíveis.

Espera-se que a compreensão de aspectos de vulnerabilidade da população, em especial dos motociclistas, em relação à violência no trânsito possa contribuir para melhorar a assistência integral à saúde, aumentando as possibilidades de intervenções preventivas.

O objetivo do presente estudo foi compreender representações de motociclistas que sofreram acidente de trânsito, em Belo Horizonte, Minas Gerais, acerca dos riscos e ocorrência de acidentes.

MÉTODO

Trata-se de pesquisa qualitativa, com enfoque no indivíduo como ser social e, por isso, “representante” de determinado grupo social, não se tratando, porém, de uma amostragem, mas de um pertencimento a uma dada comunidade com quem compartilha linguagem, ideias, valores e práticas.¹¹

A coleta de dados foi feita por meio de entrevistas realizadas por uma única pesquisadora, no período de fevereiro a

maio/2014, com motociclistas em atendimento em hospital de referência para trauma, incluindo-se as lesões de trânsito, em Belo Horizonte, Minas Gerais. Os critérios para inclusão dos participantes foram: ser o condutor da motocicleta no momento da ocorrência do evento; ser maior de 18 anos, por ser a idade mínima prevista pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para aquisição da Carteira Nacional de Habilitação (CNH); residir em BH e o evento ter ocorrido no perímetro urbano da capital; permanecer em atendimento no pronto-socorro ou internado por 24 horas, no mínimo, após admissão via ficha de atendimento do hospital; e 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 pessoalmente durante o período de internação com os elegíveis para verificação dos demais critérios de inclusão.

As entrevistas foram realizadas no hospital, em local que garantia segurança e privacidade, com duração média de 35 minutos. A entrevista ocorreu após esclarecimentos e aceite para participar voluntariamente, com assinatura no Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). As entrevistas foram gravadas em áudio e transcritas para análise.

A coleta dos dados constou, primeiramente, de identificação do perfil sociodemográfico dos participantes, levantamento de informações referentes ao acidente e acerca do uso da motocicleta coletadas nas fichas de atendimento, nos prontuários dos pacientes e no relato do participante. Em seguida, foi realizada entrevista aberta e em profundidade,¹² 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. Não houve definição *a priori* do número exato de participantes. O critério para o término da coleta de dados foi o de saturação dos dados, verificado a partir da constatação da existência de repetições de pontos de vista, de julgamentos e sentimentos sobre fatos e experiências relativos aos objetos presentes nas narrativas, o que permitiu estabelecer interpretação rigorosa e contextualizada do objeto em estudo.¹³

A princípio foram realizadas duas entrevistas-piloto, após a confirmação dos critérios de inclusão e aceite por parte do entrevistado, para testar a viabilidade, interpretação e vocabulário da questão norteadora da pesquisa. Adequações nas questões de relance foram necessárias para facilitar a compreensão do entrevistado acerca do sentido de uma das perguntas. Após a adequação, outros motociclistas foram entrevistados e convidados a participar da pesquisa. Todavia, houve a recusa por parte de sete pessoas por, ainda, não se sentirem à vontade para expressar seus sentimentos frente ao acidente sofrido. Tais recusas reforçaram, para os autores, a importância de aprofundar a discussão das representações, a partir da inferên-

cia da possibilidade de existência de processos de negação dos sujeitos sobre o evento.

A saturação dos dados qualitativos foi atingida após a realização de 16 entrevistas. Cada entrevistado recebeu uma identificação com letra E acrescida do número correspondente à ordem crescente de realização da coleta.

Utilizou-se o referencial teórico das representações sociais (RS), na perspectiva crítica de Giami e Veil.¹⁴ Para esses 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.

A análise dos dados coletados fundamentou-se na proposta de análise estrutural de narração (AEN), apresentada por Demazière e Dubar.¹⁵ A análise foi codificada por dois pesquisadores separadamente e, *a posteriori*, os códigos foram discutidos e recriados após consenso. As categorias foram analisadas com o auxílio do *software* NVivo® – versão 10.

Depois de transcritas, cada entrevista foi exaustivamente lida. Inicialmente, por uma leitura vertical, na qual se buscou o sentido global, respondendo à questão: de que falava esse texto? Posteriormente, houve a leitura horizontal na qual o texto foi sequenciado por ordem de aparecimento de cada objeto na fala e cada sequência foi numerada em ordem crescente (S1, S2, ...). Dentro de cada sequência, foram identificados os fatos (F), as justificativas apresentadas (J) e os personagens (P). Em seguida, as sequências que tratavam de um mesmo assunto, abordado em suas confirmações, diferenças e contradições, foram reagrupadas e receberam um título que deu origem a uma categorização provisória da totalidade da entrevista individual. Em uma terceira etapa, buscou-se encontrar as semelhanças e as diferenças no conjunto das entrevistas, em uma leitura denominada transversal, na qual as categorias provisórias encontradas foram comparadas e reagrupadas para a totalidade das entrevistas, definindo-se, em suas conjunções e disjunções, as categorias empíricas sobre os objetos encontrados. Ao final, os resultados foram cotejados com a literatura pertinente, definindo-se as categorias teóricas.

A pesquisa foi aprovada pelos Comitês de Ética da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), parecer nº 471.184, e da Fundação Hospitalar do Estado de Minas Gerais (FHEMIG), parecer nº 604.412-0.

RESULTADOS

A partir da interpretação das 16 narrativas dos motociclistas (Tabela 1) definiram-se duas categorias relativas à violência no trânsito: a) representações sobre lesões sofridas com motocicletas; b) representações sobre o trânsito.

Tabela 1 - Perfil dos Entrevistados

	Idade (anos)	Profissão	Tempo de habilitação(*)	Tempo de pilotagem (*)	Uso da motocicleta (horas/dia)	Acidentes sofridos (n)	Motivo da locomoção – acidente atual
E1	21	Agente de serviço	3a	3a	2	2	Passeio
E2	27	Servente de pedreiro	Sem habilitação	14a	3	1	Passeio
E3	18	Atendente chaveiro	10m	2a	5	2	Passeio
E4	37	Chefe pizzaiolo	12a	10a	4	10	Trajeto casa/trabalho
E5	22	Impressor	2a 6m	2a 6m	1	2	Trajeto casa/trabalho
E6	47	Supervisor de pessoal	25a	25a	1	1	Passeio
E7	38	Pedreiro	3a	3a	3	3	Passeio
E8	35	Ajudante lojista	13a	5a	6 (fim de semana)	1	Passeio
E9	46	Marceneiro	6a	6a	1	3	Trajeto casa/trabalho
E10	24	Mecânico suspensão	Sem habilitação(**)	14a	3	2	Passeio
E11	40	Motorista carreteiro	15a	15a	1	1	Trajeto casa/trabalho
E12	29	Motoboy	5a	15a	12	6	Trabalho
E13	36	Motoboy	15a	15a	10	3	Trabalho
E14	20	Autônomo	1a 3m	1a 3m	4	3	Passeio
E15	24	Motoboy	2a 6m	10a	8	3	Passeio
E16	45	Representante comercial	26a	3m	6	2	Trajeto casa/trabalho

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

REPRESENTAÇÕES SOBRE LESÕES SOFRIDAS COM MOTOCICLETAS

Ao compartilharem suas histórias de envolvimento em acidentes de trânsito, os motociclistas explicitaram seus pontos de vistas e suas maneiras de agir, indicando representações em torno da violência no trânsito e das lesões sofridas em decorrência dos eventos. Apesar da magnitude das lesões e da sua gravidade serem reconhecidas como um fato cotidiano na vida de motociclistas em geral, encontrou-se a tentativa incessante do participante em buscar explicações para a ocorrência específica de seu caso. As representações de acidente são próximas das definições de um evento multifatorial e inesperado, que pode ganhar forma a qualquer momento. Ancorados na necessidade de encontrar causas, culpados ou fatores influenciadores para o fato, os motociclistas interpretaram e justificaram o seu envolvimento em “acidentes” ou as lesões deles decorrentes pela sua ocorrência inesperada, pelos erros e falhas do outro condutor (ou pedestre) envolvido e, muito pouco, pela assunção de sua própria responsabilidade. Como consideraram que foram os fatores externos que determinaram o acidente, este é sempre pensado como fora de seu controle, porque são os outros personagens (outros condutores e pedestres), sobretudo os de outros tipos de veículo, os tidos invariavelmente como responsáveis pelo episódio. Tal representação torna ineficaz qualquer atitude própria de cuidado ou de mais atenção: “[...] 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).

Condutas comuns de imprudência no trânsito, como excesso de velocidade, por exemplo, e mesmo inadequadas condições das vias urbanas, são consideradas elementos envolvidos na gênese dos eventos. Entretanto, aspectos relacionados ao próprio motociclista ou às suas práticas foram pouco mencionados como causas possíveis. Assim, os acidentes decorrentes de atos que representam uma “gracinha” ou uma forma de ter poder no trânsito foram exceções a essa representação. Somente alguns poucos, e mesmo assim de maneira sutil, consideraram-se responsáveis, ao afirmar que a ocorrência se deveu à sua própria “burrice” ou a algum “deslize” de sua parte.

Ocorrências no trânsito só foram consideradas como acidentes quando resultaram em lesões físicas que demandassem atendimento hospitalar. Nesse caso, são reveladas lógicas dedutivas para fundamentar a decisão de procurar assistência médica. Para os entrevistados, lesões consideradas de menos importância não careceriam de atendimento especializado: “*Eu machuquei, não precisou de pronto-socorro, foi só uns ralados. Inchoou o joelho, mas não foi caso de ir para o pronto-socorro” (E16).*

Por outro lado, o uso de acessórios recomendados para prevenção de lesões mais graves foi visto como insuficiente, inacessível (devido ao custo adicional) ou distante do hábito dos motociclistas no dia a dia, exceto quando se tratava do uso do capacete: “*Para a maioria dos motociclistas, não é habitual usar proteção, fora o capacete” (E6).* Roupas de proteção, coto-

veleiras e joelheiras nem sempre foram percebidas como equipamentos capazes de conferir proteção em seus cotidianos, havendo representação de que são necessárias, apenas, para altas velocidades ou longos deslocamentos. Nos deslocamentos curtos no dia a dia foram consideradas “um trambolho” e “um tempo a mais perdido” para colocá-las ou tirá-las, além das condições climáticas de calor elevado que as tornam indesejáveis: “Sei lá. Você vai daqui até ali e você veste essa roupa toda. Vai ali, você tem que tirar tudo” (E3). Porém, há a admissão do fato de que a utilização de tais equipamentos significaria diminuição da gravidade das lesões sofridas: “Tava bem quente ontem, eu tava de camiseta, roupa levinha. Se eu tivesse de blusa de couro eu não teria sofrido isso daqui” (E6).

Para alguns entrevistados, a gravidade dos traumas físicos e/ou psíquicos decorrentes do envolvimento no evento foi suficiente para gerar a reflexão acerca da insegurança a que estão expostos: “agora quero dar um jeito de sumir com ela [motocicleta] da minha vida, porque ficar à beira da morte é muito ruim. Tomei trauma, tomei medo de moto” (E8), afirmação que revelou o desejo de parar de pilotar presente também nas falas de outros entrevistados. Alguns, porém, rechaçam tal significado, negam o risco e a insegurança, mostrando a potência do desejo para a utilização da motocicleta, apesar da insegurança (ou por isso mesmo), como um desafio a ser sempre renovado: “a gente fala que vai parar, mas não consegue parar, não. Depois que passa, melhora e tudo, volta a andar de novo. É como um vício” (E10).

REPRESENTAÇÕES SOBRE O TRÂNSITO

O contexto violento do trânsito urbano está evidente nas narrativas dos entrevistados, o que possibilitou desvelar representações presentes nas condutas assumidas e nos riscos incorridos. O conjunto dos entrevistados refere que o trânsito é violento e emerge em um contexto de “caos devido ao excesso de veículos nas ruas”. Ao representá-lo como caótico, justificaram-no pelo crescimento acelerado do número de veículos, obras constantes nas vias públicas, baixa qualificação e estresse dos motoristas. Essa situação, segundo os entrevistados, faz com que haja mais possibilidades de envolvimento em acidentes, exigindo direção defensiva (às vezes, “agressiva”), considerando, ainda, que as relações no trânsito não se dão de modo isolado ou individual: “você tem que pilotar pra você e pros outros, e eles atrapalham muito” (E10). A necessidade de “conquistar” o seu espaço em um contexto de baixa adesão e desrespeito às normas de trânsito, a ausência de proteção física nas motocicletas e a possibilidade de sofrer lesões quando envolvidos em acidentes fizeram com que motociclistas criassem identidade de grupo.

Essa postura social define-se como forma de coesão frente à violência no trânsito. Entre outras condutas identitárias do grupo, está o apoio mútuo, expresso no fato de ajudar outro motociclis-

ta envolvido em acidente ou que demande qualquer tipo de ajuda – descrito como algo comum entre os próprios motociclistas:

Você está passando numa via, 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 (E15).

Comportamento de grupo, também gerador de pertencimento a um grupo considerado combatido ou perseguido pelos outros condutores no trânsito, foi relatado para justificar também a busca por “sensações”, seja na utilização da motocicleta ou no ato de superar os próprios limites, o que traduz o gosto pela velocidade e o prazer proporcionado por essa prática. Situações que provoquem “adrenalina” e “curtição” foram narradas como importantes nas interações no trânsito:

Você encosta num sinal aí... Começa um a olhar pro outro, aí já começa a acelerar, já quer empinar a moto. Aí, sai doído, 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. Entra num corredor, sai no outro, entra numa rua, chama o outro na seta, buzina pro outro, aí baixa aquela bagunça. Isso aí é a toda hora. Eu vejo a todo instante [no trânsito] (E15).

Infrações de trânsito, assumidas como tal, são relativizadas pelos motociclistas seja por terem domínio da situação, consentimento do outro motorista ou por acreditarem ser um “motorista correto” porque não ocasiona prejuízo na dinâmica do trânsito. Entretanto, tais infrações foram identificadas como possíveis causadoras de acidentes e capazes de prejudicar a circulação do trânsito quando executada por outros condutores menos hábeis e experientes e mesmo por pedestres. A representação de que transgressões no trânsito só devem assim ser consideradas quando não se tem domínio da situação pode ser relativizada quando executadas pelos motociclistas entrevistados e condenadas quando executadas pelos outros motoristas, não tão capacitados quanto ele. Assim, continua sendo o “outro” quem provoca dificuldades, problemas ou acidentes.

Os resultados mostram, portanto, que a própria violência cotidiana do trânsito reforça a projeção no outro como responsável pelos perigos, mas, em geral faz-se necessário aprender a controlar tais perigos, com o desenvolvimento de habili-

dades e experiência para o enfrentamento de situações repentinas. Tais habilidades seriam desveladas para si e para os outros como força e potência, mesmo quando a motocicleta é explicitamente considerada um veículo de mais riscos para o condutor: “[...] a minha moto é perigosa, mas dá pra levar” (E3).

Habilidades e experiência de pilotar também foram consideradas bases suficientes para avaliar a obediência e a desobediência às regras de trânsito, ao conduzir uma motocicleta: “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).

A obtenção de habilidades para se deslocar no trânsito esteve fortemente presente nas condutas de motociclistas que utilizam a motocicleta como fonte de sustento, sendo que estes apresentaram a pressão pela rapidez e agilidade para conclusão dos serviços como justificativa central para cometer infrações, pois quanto maior o número de entregas, maior será o ganho:

[Recebo] 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 faz, 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).

Situações que aumentam os riscos, 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: “os perigos existem, mas eu sei como controlá-los”. Dessa forma, os riscos tornam-se invisíveis aos olhos dos motociclistas, porque são camuflados pela confiança nas próprias experiências ou pela sensação inebriante de pilotar a motocicleta.

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

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).

Há, portanto, um ciclo vicioso do motociclista, mesmo sendo espectador de acidentes graves no cotidiano do trânsito, o que causa apreensão e temor de que o mesmo aconteça

consigo, logo em seguida a ocorrência é esquecida. Porque no centro das representações está a atribuição dos acidentes à falta de um outro condutor.

DISCUSSÃO

O estudo trouxe à tona a representação dos motociclistas de que os acidentes que os envolveram podem ter sua causalidade principal atribuída ao outro envolvido. O acidente, resultado de violência no trânsito urbano não é, portanto, reconhecido como proveniente de possíveis condutas (muitas vezes transgressoras) pertencentes a si. Por outro lado, as situações que envolvem os motociclistas no trânsito servem como arcabouço para predizer 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 gênese do acidente é representada por condutas que envolvem excesso de velocidade, ausência de sinalização, condições da pista, entre outros, mas sempre provenientes de atos de outros motoristas ou mesmo motociclistas. Laplanche e Pontalis 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)”¹⁶.

Transgredir as leis de trânsito baseando-se apenas no julgamento sobre a sua perícia e a avaliação instantânea da situação parece não ser entendido por esses motociclistas como uma infração de trânsito. As restrições ao ímpeto de velocidade pelo motorista vão depender mais da probabilidade de ser multado do que da sua avaliação dos riscos de acidente. 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.¹⁷ Julgamentos sobre determinadas situações no trânsito são, portanto, pano de fundo para desvelar a escolha de seguir ou não a legislação.

A partir da classificação de que é a maior gravidade das lesões que define uma ocorrência como acidente, os relatos dos participantes após o envolvimento em acidentes de trânsito em Belo Horizonte afirmam o imaginário social acerca dos riscos no trânsito. Há surpresa após o envolvimento em acidentes, por se acreditar que habilidades e experiência os livrariam dessas situações e que lesões e infortúnios sempre acontecem com os outros, menos hábeis, a exemplo de estudo realizado com vítimas de amputação traumática e violenta no trânsito.¹⁸

Veronese afirma que um acidente pode ser definido conforme os danos envolvidos na situação, mas que, para os envolvidos, há sempre perda, que nem sempre é contabilizada ou entendida como tal pelos motociclistas.⁷

A utilização ou não de equipamentos de proteção está condicionada a uma série de fatores e somente em alguns momen-

tos as necessidades de proteção são moduladas pela noção de risco que os motociclistas possuem sobre suas condutas e atitudes no trânsito. Participantes de um estudo mencionaram a importância dos equipamentos de proteção, sobretudo para minimizar ou evitar as lesões decorrentes dos acidentes, mas, em muitos casos, o uso ou não está condicionado à obrigatoriedade do CTB e à ausência de recursos para adquiri-los, respectivamente.⁸ O capacete pode reduzir o risco de morte em até 40% e o risco de lesões graves em aproximadamente 70% em motociclistas.¹ Em estudo realizado nas 24 capitais brasileiras e no Distrito Federal obteve-se que a maior proporção de referência ao uso do capacete foi observada em pacientes atendidos nos serviços de urgência e emergência de Belo Horizonte (97,2%).⁶

Nas últimas décadas, impulsionados pelas facilidades de crédito e o aumento do poder aquisitivo, disseminou-se o número de transportes individuais motorizados em significativa parcela da população.⁹ Destaca-se em especial a variação percentual superior a 403% no número de motocicletas entre os anos de 2001 e 2014 no Brasil.¹⁹ O excesso de veículos é responsável, na opinião dos motociclistas, por evidenciar alterações na dinâmica do trânsito. Essa busca por espaço, em meio ao trânsito “caótico” devido ao “excesso de veículos”, emerge como principal descrição do cenário violento cotidiano no qual os motociclistas se inserem. Todavia, observa-se a necessidade de mudanças de paradigmas no que concerne à relação casuística direta de que quanto maior o número de veículos em circulação, maior o número de acidentes. Comparado aos índices de mortalidade em outros países no mundo,¹ a sociedade brasileira se destaca como uma sociedade violenta, justificada, muitas vezes, pela exaltação do benefício próprio em detrimento dos outros atores presentes no trânsito, da precária adesão às leis de trânsito, da baixa eficiência da fiscalização e, sobretudo, da educação no trânsito e, não necessariamente, pelo excesso de veículos.

O sentimento de pertencimento a um grupo vulnerável, combatido e muitas vezes perseguido por outros motoristas traz como conotação a união entre os motociclistas e o desejo de ajuda mútua. Tunncliffe *et al.* observaram que o sentimento de pertencimento a um grupo pareceu muito forte e universal entre motociclistas.¹⁰ Vasconcellos salienta que, combatidos pelos usuários de automóvel, os motociclistas – em especial os *motoboy*s – criaram uma identidade de grupo, de natureza antropológica.²⁰ Essas representações sobre o lugar social dos motociclistas também foram encontradas no presente estudo: fragilidade e apoio aos demais do grupo de pertencimento contra os demais tipos de veículos e seus condutores. Cabe aqui ter cautela ao abrir a possibilidade de debates futuros acerca das origens dos preconceitos vivenciados por esses profissionais, principalmente, por serem considerados os “vilões” no trânsito e sofrerem com a mencionada intencionalidade de outros condutores. Entretanto, deve-se também extirpar uma

possível vitimização que minimiza a parcela de responsabilidade desses profissionais na circulação urbana.

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. Em outros estudos, motociclistas também citaram a necessidade de possuir conhecimento sobre o trabalho.^{7,21} Para eles, a experiência adquirida com a profissão e as habilidades desenvolvidas no trânsito têm importante influência na diminuição de possibilidades de um acidente de trânsito acontecer. A pressão pela efetividade nas entregas influencia os riscos incorridos no trânsito. Veronese alerta que a possibilidade de trabalhar com o sistema de remuneração por entrega acaba sendo um jogo de ganhos e perdas. Ainda de acordo com o autor, os clientes dos motociclistas, integrantes de um mercado competitivo e capitalista, usam o dinheiro como estímulo para que eles corram mais.⁷

Condutas “agressivas” ou “perigosas” no trânsito emergem nos relatos dos entrevistados, em sua maioria jovens. Condutas como ziguezaguear entre os carros, passar em sinal vermelho, desprezar placas de “pare” e trafegar a plena velocidade pelas vias urbanas 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.²² Musselwhite *et al.* apuraram que a maioria dos entrevistados admitiu que haveria pouco sentido se não houvesse risco durante a condução, nesse caso, o risco faz parte da motivação de andar.²³ O envolvimento em “pegas” também foi descrito como prazeroso em estudo de Veronese, citado anteriormente.⁷ Os relatos permitem inferir que a participação em “pegas” possui conotação positiva e os perigos advindos dessa prática, tanto para si quanto para o outro, não são entendidos como possíveis pelos motociclistas.

Reflexões acerca da definição de “acidente”, quando inseridas no âmbito do trânsito, suscitam cautela frente ao seu significado. Para Jorge, embora a palavra “acidente” possa ter uma conotação de “eventual”, “fortuito” e, portanto, “obra do acaso”, as causas externas, em particular os acidentes de trânsito, são, em todo o seu espectro de manifestações e em maior ou menor grau, previsíveis e preveníveis.²⁴ Em função disso, a Organização Mundial de Saúde destaca que o termo acidente não seria a terminologia adequada.¹

CONCLUSÃO

Pode-se afirmar, fundamentado nos resultados do presente estudo, que o individualismo, o sentimento de invulnerabilidade e a projeção como mecanismo para não se sentir responsável pelos riscos existentes são representações que estruturam

posturas psicossociais presentes na violência no trânsito. O caráter “inevitável” e a responsabilidade do “outro” são representações dos motociclistas para justificar os acidentes de trânsito que os envolvem, mas revelam uma dicotomia e realçam ausência de controle destes sobre a situação.

Pode-se afirmar que a construção psicossocial realizada por meio das interações sociais ao longo da vida, em contextos culturais e sociais específicos, define posturas de incorrer em mais ou menos riscos no trânsito, impactando no modo de condução da motocicleta no cotidiano

As representações sobre risco encontram-se fortemente presentes nos modos de motociclistas lidarem com o trânsito, mas com a certeza de que as atitudes violentas e de risco provêm dos outros, o que exige formas específicas de educação para esses condutores. Ações de vigilância com vistas à promoção da saúde, redução e prevenção dos acidentes de trânsito devem ser planejadas e orientadas para considerar a complexidade que envolve a ocorrência de acidentes, com inclusão dos aspectos referentes à vulnerabilidade psicossocial dos indivíduos.

AGRADECIMENTOS

Ao financiamento recebido da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (FAPEMIG) – Protocolo APQ-02265-13, para realização da pesquisa.

REFERÊNCIAS

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2015: supporting a decade of action. Geneva: WHO; 2015. [citado em 2017 jan. 26]. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1
2. World Health Organization. World Health Statistics 2008. Geneva: WHO; 2008. [citado em 2014 out. 29]. Disponível em: http://www.who.int/gho/publications/world_health_statistics/EN_WH_S08_Full.pdf?ua=1
3. Waiselfisz JJ. Mapa da violência 2014: os jovens do Brasil. Brasília: FLASCO; 2014.
4. Ministério da Saúde (BR). Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos Não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Saúde Brasil 2014: uma análise da situação de saúde e das causas externas. Brasília: Ministério da Saúde; 2015.
5. Andrade SSCA, Jorge MHPM. Internações hospitalares por lesões decorrentes de acidente de transporte terrestre no Brasil, 2013: permanência e gastos. *Epidemiol Serv Saúde*. 2017[citado em 2017 jun. 18];26(1):31-8. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2237-96222017000100031&script=sci_abstract&tlng=pt
6. Mascarenhas MDM, Souto RMCV, Malta DC, Silva MMA, Lima CM, Montenegro MMS. *Ciênc Saúde Coletiva*. 2016[citado em 2017 fev. 08];21(12):3661-71. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S141381232016001203661&lng=pt
7. Veronese AM. Moto-boys de Porto Alegre: convivendo com os riscos do acidente de trânsito [dissertação]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Escola de Enfermagem; 2004.
8. Teixeira JRB, Santos NA, Sales ZN, Moreira RM, Boery RNSO, Boery EN, et al. Utilização dos equipamentos de proteção individual por mototaxistas: percepção dos fatores de risco e associados. *Cad Saúde Pública*. 2014[citado em 2016 jan. 12];30(4):885-90. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v30n4/0102-311X-csp-30-4-0885.pdf>
9. Cruz MJA. Os impactos dos acidentes de trânsito por lesão corporal na vida dos vitimados em face ao controle social do estado [dissertação]. Belém: Universidade da Amazônia, Núcleo de Estudos e Pesquisa em Qualidade de Vida e Meio Ambiente; 2013. 102 f.
10. Tunnicliff D, Watson B, White KM, Lewis I, Wishart D. The social context of motorcycle riding and the key determinants influencing rider behavior: a qualitative investigation. *Traffic Inj Prev*. 2011[citado em 2015 jul. 03];12(4):363-76. Disponível em: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/21823945>
11. Knauth DR, Leal AF. A expansão das ciências sociais na saúde coletiva: usos e abusos da pesquisa qualitativa. *Interface (Botucatu)*. 2014[citado em 2014 out. 18];18(50):457-67. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/icse/v18n50/1807-5762icse-1807-576220140274.pdf>
12. Blanchet A, Gotman A. *L'enquête et ses méthodes: l'entretien*. Paris: Nathan; 1992.
13. Fontanella BJB, Ricas J, Turato ER. Amostragem em pesquisas qualitativas: proposta de procedimentos para constatar saturação teórica. *Cad Saúde Pública*. 2011[citado em 2016 jun. 17];27(2):388-94. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/csp/v24n1/02>
14. Giami A, Veil C. Enfermeiras frente à AIDS, representações e condutas, permanência e mudanças. Canoas: ULBRA/Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale; 1997.
15. Demaziere D, Dubar C. *Analysier les entretiens biographiques: l'exemple de récits d'insertion*. Paris: Nathan, Coll. Essais & Recherches; 1997.
16. Laplanche J, Pontalis JB. *Vocabulário de psicanálise*. São Paulo: Martins Fontes; 2001.
17. Jou R-C, Wang P-L. The intention and willingness to pay moving violation citations among Taiwan motorcyclists. *Accid Anal Prev*. 2012[citado em 2013 mar. 26];9:177-85. Disponível em: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457511001771>
18. Agea JLD, Schriever K, Perez PE. Por qué a mí? Instantáneas del momento del accidente em lós amputados traumáticos. *Index Enferm*. Granada. 2014[citado em 2016 set. 02];23(1-2):41-5. Disponível em: <http://scielo.isciii.es/pdf/indexv23n1-2/original7.pdf>
19. Observatório das Metrôpoles. Estado da monitorização individual no Brasil – relatório 2015. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles; 2015. [citado em 2016 out. 24]. Disponível em: http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/automoveis_e_motos2015.pdf
20. Vasconcellos E. O custo social da motocicleta no Brasil. *Rev Transportes Públicos ANTP*. 2008[citado em 2015 fev. 20];30/31(119/20):127-42. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000179&pid=S1413-8123201200090000200024&lng=pt
21. Silva DW, Andrade SM, Soares DA, Nunes EFP, Melchior R. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. *Physis*. 2008[citado em 2014 nov. 09];18(2):339-60. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/physis/v18n2/v18n2a08.pdf>
22. Le Breton D. *Conduitas de risco: dos jogos de morte ao jogo de viver*. Campinas/SP: Autores Associados; 2009.
23. Musselwhite C, Avineri E, Susilo YO, Bhattacharya A. Public attitudes towards motorcyclists' safety: a qualitative study from the United Kingdom. *Accid Anal Prev*. 2012[citado em 2015 jan. 12];49:105-13. Disponível em: <http://eprints.uwe.ac.uk/15508/121/Musselwhite%20Avineri%20Susilo%20Attitudes%20to%20motorcycle%20safety%202012%20AAP%20Preprint%20version.pdf>
24. Jorge MHPM. À guisa de conclusão. *Rev Saúde Pública*. 1997[citado em 2014 nov. 03];31(supl. 4):51-4. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/rsp/article/viewFile/24293/26217>