

Perfil e comportamento do motociclista no trânsito na região dos bairros Jardim Aurenly I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO

Profile and behavior of motorcyclists in traffic in the region of Jardim Aurenly I, II, III, IV and Taquaralto de Palmas-TO

Ítalo Dezidério de Andrade¹, Jessimira Soares Muniz Pitteri²

RESUMO

A motocicleta tornou-se um veículo popular, e por sua vez é o meio de transporte que configura o maior índice de acidentes, pois seu uso seja como meio de transporte, trabalho ou simplesmente como lazer, tem aumentado rapidamente nos últimos anos. O objetivo foi traçar o perfil e o comportamento do motociclista, utilizando a escala de comportamento no trânsito para motociclistas. Trata-se de um estudo epidemiológico, transversal e quantitativo, no qual obteve uma amostra de 161 motociclistas. Os dados foram coletados nos meses de setembro e outubro de 2013, por meio de um questionário com perguntas fechadas. Os resultados mostraram que dentre os comportamentos observados destacou-se a falta de uso dos Equipamentos de Segurança Individual, pois o único usado por todos rotineiramente foi o capacete; o uso de bebida alcoólica combinado com direção foi afirmado por 46,9%; as questões relacionadas ao excesso de velocidade foram relatadas por 64,8% dos motociclistas; as acrobacias ainda são praticadas por 45,8% dos questionados e os erros de atenção chegou a 46,6%, dos entrevistados. O estudo permitiu conhecer e caracterizar estes condutores, auxiliando na elaboração de políticas públicas, mostrando a necessidade de intensificar a fiscalização e o fortalecimento de condutas preventivas e defensivas no trânsito.

Palavras-chave: Acidentes. Motociclistas. Perfil. Comportamento.

ABSTRACT

The motorcycle has become a popular vehicle, and in turn it is the means of transport that represents the highest rate of accidents, as its use, whether as a means of transport, work or simply leisure, has increased rapidly in recent years. The objective was to trace the profile and behavior of the motorcyclist, using the traffic behavior scale for motorcyclists. This is an epidemiological, cross-sectional and quantitative study, in which a sample of 161 motorcyclists was obtained. Data were collected in September and October 2013, through a questionnaire with closed questions. The results showed that among the behaviors observed, the lack of use of Individual Safety Equipment stood out, as the only one used by everyone routinely was the helmet; the use of alcoholic beverages combined with driving was reported by 46.9%; issues related to speeding were reported by 64.8% of motorcyclists; stunts are still practiced by 45.8% of respondents and attention errors reached 46.6% of respondents. The study allowed us to know and characterize these drivers, assisting in the development of public policies, showing the need to intensify inspection and strengthen preventive and defensive conducts in traffic.

Keywords: Accidents. Motorcyclists. Profile. Behavior.

¹ Enfermeiro. Pós-Graduado em Enfermagem em Nefrologia pela Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP).

E-mail: italodez18@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1969-114X>

² Enfermeira. Doutora em Ciências Biomédicas pelo Instituto Italiano de Rosário. Docente do Centro Universitário Luterano de Palmas (ULBRA).

E-mail: jessimira@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1161-2884>

1. INTRODUÇÃO

A motocicleta tornou-se, hoje, um veículo popular, e por sua vez é o veículo que configura o maior índice de acidentes, pois seu uso seja como meio de transporte, forma de trabalho ou simplesmente como lazer tem aumentado rapidamente nos últimos anos. Em decorrência disso houve um crescente aumento no número dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, causando várias consequências, tais como: mortes, traumas, lesões e em alguns casos com um processo prolongado de reabilitação, podendo envolver fatores financeiros, emocionais e psicológicos os quais abrangem não somente o acidentado, mas sua família, sociedade, instituições de saúde e segurança pública (CAVALCANTI et al., 2011).

Dados da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2004) citado por Coelho et al., (2012) apontam que aproximadamente 1,2 milhões de pessoas morrem em acidentes de trânsito por ano, e cerca de 3.500 morrem diariamente vítimas de acidentes nas estradas no mundo inteiro.

Um estudo sobre a violência no trânsito, realizado pelo Instituto Sangari por meio da análise de um milhão de certidões de óbito em todo o mundo, revelou que o Brasil é o segundo país no mundo em vítimas fatais em acidentes envolvendo motocicletas, com 7,1 óbitos a cada 100 mil habitantes (IS, 2012).

Com relação aos gastos com esse acidentado Bacchiere e Barros (2011) dizem que os custos são bastante elevados com procedimentos cirúrgicos, internações, reabilitações, medicamentos tudo que um paciente necessita para sua melhora. Segundo o Governo do Estado de São Paulo (1993) esses gastos chegam a cerca de 1% do Produto Interno Bruto Nacional (PIB).

No Brasil, para as vítimas de acidente de trânsito há o seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores Terrestres (DPVAT), pago junto ao Certificado de Registro de Veículo Automotivo (CRLV) e dá suporte financeiro a estes, independentemente da culpa, sem a necessidade de intermediação para a concessão ao benefício. Em 2010, o DPVAT pagou 252.351 indenizações às vítimas de acidentes de trânsito, sendo 50.780 ressarcimentos por morte, 151.558 por invalidez permanente e 50.013 reembolsos de despesas médicas e hospitalares. Neste mesmo ano foram destinados R\$ 2.296 bilhões a despesas de pagamentos de indenizações. O valor superou em R\$ 261,6 milhões o total pago no de 2009. Desse total, mais de 60% das indenizações foram pagas a vítimas de acidentes envolvendo motocicletas (ANTONIO, 2011).

A população de jovens é a mais afetada, com considerável aumento na mortalidade causando prejuízos na vida dessas pessoas e de suas famílias. Legay et al., (2012) reforça essa afirmação quando diz que, a maioria das vítimas envolvidas em acidentes com usuários vulneráveis são os jovens adultos entre 15 e 44 anos de idade, e que no Brasil ganha destaque a população que se envolvem em acidentes.

A motocicleta é o meio de transporte mais vendável da atualidade, por conta do seu preço, da sua economia, sua agilidade entre os veículos, e segundo Bacchieri e Barros (2011) está sendo o meio de trabalho de muitos jovens que não tem qualificação profissional, empregados como mototáxi, entregadores dentre outros.

Foi desenvolvido um projeto mundial com a participação de 10 países onde o Brasil fez parte, tendo como objetivo a prevenção de traumas, lesões e mortes no trânsito e segurança viária, onde foram escolhidos por apresentarem altos índices de morte por acidentes de trânsito. No Brasil esse projeto recebeu o nome de Projeto de Vida no Trânsito (PVT), tendo duração de cinco anos, visando qualificar, planejar, monitorar, acompanhar e avaliar as ações de prevenção de lesões e mortes no trânsito, tentando reduzir em 10% ao ano dos acidentes graves e fatais (BRASIL, 2011).

Em Palmas de cada 3 acidentes de trânsito em 2010, um foi de motociclistas, onde foram registrados 3.861 acidentes, sendo 1.900 envolvendo motos, uma porcentagem de 49,21% (COSTA, 2011). Justamente pela proporção elevada de acidentes envolvendo motocicletas, um dos programas do PVT é o Motociclista Seguro, com o propósito de desenvolver ações voltadas para o usuário da motocicleta. Por isso, há necessidade de se conhecer o perfil e conduta do motociclista, para atuar na prevenção e conscientização do seu comportamento no trânsito.

Este estudo teve como objetivo traçar o perfil e o comportamento dos motociclistas das regiões dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO. Utilizando a Escala de Comportamento no Trânsito para Motociclistas (ECTM).

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Trata-se de um estudo epidemiológico, transversal e quantitativo onde foi entregue um questionário aos motociclistas selecionados, obtendo as respostas foras interpretadas visando identificar o comportamento dos mesmos.

Estudo quantitativo traduz em números as opiniões e informações para serem classificadas e analisadas e utilizam-se técnicas estatísticas (RODRIGUES et al., 2007). Estudo transversal descrevem os indivíduos de uma população com relação às suas

características pessoais e suas histórias de exposição a fatores causais suspeitos (RODRIGUES et al., 2007).

Segundo Paim, Rouquayrol e Almeida Filho (2003) o levantamento epidemiológico é realizado com base de dados já existentes nos registros de saúde, destina-se a coletar dados, sendo um estudo de campo realizado a partir de casos notificados e seu propósito final é orientar medidas de controle para impedir a ocorrência de novos casos.

A frota de motociclistas de Palmas-TO era composta por 35.203 motocicletas (DENATRAM, 2012). Para o cálculo da amostra, foi utilizado o programa estatístico Epidat 3.1. Com intenção de se obter intervalo de confiança de 95%, e precisão de 2%, onde se obteve a amostra de 451 participantes.

A amostra foi dividida por 3 regiões e, portanto, a região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto foram constituídas por 161 participantes, sendo então fragmentado da seguinte forma: 50 participantes do bairro Taquaralto, 55 no Jardim Aurenny I e II e 56 entrevistados no Jardim Aurenny III e IV.

A aplicação do questionário foi procedida nas principais ruas comerciais, estacionamentos públicos, lojas especializadas em motocicletas e ponto de moto táxi de forma aleatória no período de setembro a outubro de 2013.

Foram incluídos na pesquisa somente motociclistas condutores que morassem na região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto, aceitaram participar da pesquisa e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Conforme Resolução CNS nº 466/2012 autorizando a participação voluntária. Foram excluídos os motociclistas que moravam em outra região, os que utilizavam a motocicleta apenas como carona e os que recusaram participar da pesquisa.

Foram utilizadas como variáveis: sexo, idade, habilitação categoria A, motivo pelo qual utiliza a motocicleta, tempo de habilitado e o comportamento do motociclista no trânsito.

O projeto de pesquisa faz parte de um projeto de tese de doutorado que tem como título “Impacto de um modelo de intervenção para redução de morbimortalidade dos motociclistas vítimas de acidentes de trânsito em Palmas-TO”, onde foram respeitados os valores culturais, sociais, morais, religiosos e éticos, bem como, hábitos e costumes, além do comprometimento com o sigilo e anonimato.

Foi encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) e só teve início após a aprovação. Os dados foram coletados a partir do questionário com perguntas fechadas e

por meio da ECTM. A pesquisa foi feita com várias visitas aos locais citados no período e local em datas distintas e de livre escolha do pesquisador.

Os dados foram compilados em uma planilha do *software Excel 2007*, sendo divididos por itens, no qual o primeiro é para analisar o perfil do motociclista quanto ao sexo, idade, tempo de habilitação e qual a finalidade para o motociclista sendo as perguntas número 1, 2, 3 e 5 no roteiro da entrevista semi-dirigida. O próximo item é quanto ao uso dos EPIs, sendo perguntados aos entrevistados na pergunta número 4 do roteiro da entrevista, e as questões que vão do número 1 ao 10 da ECTM. As perguntas referentes ao comportamento dos motociclistas no trânsito foram subdivididas em 4 itens:

- 1) Violação de velocidade, tendo as questões 17, 18, 21, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 39, 40, 41 e 42 da ECTM;
- 2) Acrobacias, com as questões 25, 34, 35, 36, 37, 38 e 43;
- 3) Erros de Atenção, questões 11, 12, 14, 15, 16, 19, 20 e 22;
- 4) Outros erros de Atenção, questões 13, 27 e 44.

As respostas foram referidas em escalas de 6 pontos (nunca, quase nunca, ocasionalmente, com alguma frequência, frequentemente e quase toda hora). Os dados foram analisados com estatística descritiva (percentuais) e os resultados foram apresentados em forma de gráficos e tabelas e discutidos conforme a literatura.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A apresentação de dados e resultados após análise estão em conformidade com os objetivos que foram propostos nesta pesquisa. Foram descritos através de itens e discutidos conforme a literatura estudada. No primeiro item estão os dados referentes ao perfil do motociclista na região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, no segundo a finalidade da motocicleta no dia a dia dos entrevistados, o terceiro o tempo de habilitação, no quarto o uso dos equipamentos de segurança, no quinto e último o comportamento no trânsito (velocidade, acrobacias, atenção e erros).

3.1 PERFIL DO MOTOCICLISTA DA REGIÃO DOS BAIROS JARDIM AURENYY I, II, III, IV E TAQUARALTO DE PALMAS-TO

3.1.1 Sexo

Foram aplicados 161 questionários aos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, e destes 65,80% (n= 106) eram do sexo masculino e 34,20% (n= 55) eram do sexo feminino.

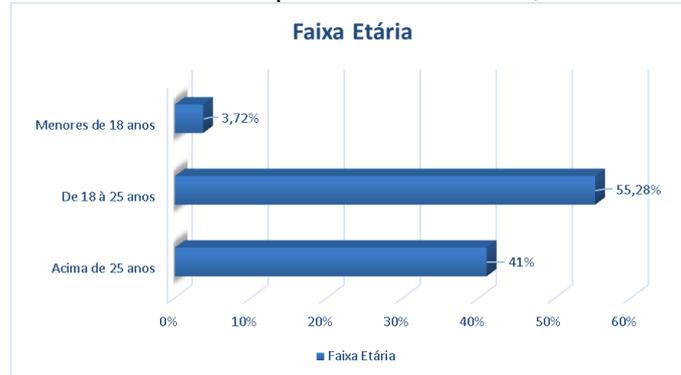
Este estudo está em conformidade com o estudo de Pordeus et al., (2010) os quais comprovaram que a maioria dos acidentados por motocicleta, em um Hospital Regional de Fortaleza (CE), eram do sexo masculino, pois dos 206 pacientes 88,00% (n= 183) eram do sexo masculino e 12,00% (n= 23) do sexo feminino. Apesar de termos obtido neste estudo um percentual maior de mulheres condutoras de motocicleta.

3.1.2 Faixa Etária

No que se refere à idade desses motociclistas, dos 161 pesquisados teve uma variação entre 15 e 62 anos, onde prevaleceu à faixa etária de 18 a 25 anos com 55,27% (n= 89), seguido dos que tinham acima de 25 anos com 40,99% (n= 66) e por fim os menores de 18 anos com 3,72% (n= 6) onde desses 6 menores, 4 eram do sexo feminino chegando a 66,66% e 2 eram do sexo masculino com 33,33%.

Esta predominância do público jovem motociclistas, pode ser vista no estudo apresentado por Andrade et al. (2009) realizado com 306 participantes envolvidos com acidente de motocicleta, no Hospital Público de Fortaleza (CE), entre os quais 45,10% (n= 138) pertenciam a faixa etária de 18-29 anos 31,00% (n= 95) de 30-39 anos e 4,60% (n= 14) eram menores de 17 anos e a faixa etária de 50-59 com 6,90%. Ainda Bonito e Labrea (2011) observaram em uma amostra de 209 motociclistas recém-habilitados, em Uberlândia (MG) no ano de 2005, que 51,67% (n= 108) faziam parte da faixa etária de 18-25 anos, reafirmando os achados do estudo.

Figura 1: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV, Taquaralto de Palmas-TO quanto à faixa etária, Palmas-TO, 2013.



Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Foi observado neste estudo que os 6 (3,72%) jovens menores de idade, 50% (n= 3) relataram em algum momento ingerir bebida alcoólica. O estudo de Oliveira e Sousa (2006) em Maringá (PR), que fala sobre os motociclistas envolvidos em acidentes no ano de 2004, enfatiza os acontecimentos graves com a população jovem no trânsito, relacionando o uso do álcool, drogas e velocidade excessiva.

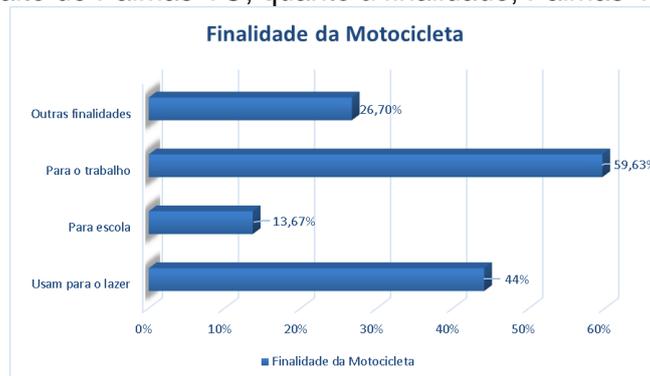
3.1.3 Finalidade da Motocicleta

Ao perguntarmos para qual finalidade utiliza sua motocicleta dos que responderam para transporte, 59,62% (n= 96) disseram que usa para ir ao trabalho onde 5,20% (n= 5) são motoboys e 4,16 (n= 4) são mototaxistas, seguindo de 26,70% (n= 43) responderam que usam a moto para outras finalidades e por último aqueles que fazem uso da motocicleta para ir à escola com 13,66% (n= 22).

Em relação ao lazer 55,90% (n= 90) afirmaram não usar sua motocicleta para o lazer. Todas as pessoas que referiram utilizar a moto para lazer, também a utilizam para outras finalidades, tais como, transporte e trabalho, cerca de 44,10% (n= 71). Ao cruzarmos estes dados, levantamos que das 71 pessoas que usam a moto para seu lazer, 32,3% combinam bebida alcoólica e direção e 67,60% não fazem esta combinação.

O estudo de Marin et al., (2012) faz referência sobre a tendência dos acidentes de trânsito em Campinas (SP), eles abordam a finalidade da motocicleta, que além de ser usada como instrumento de trabalho, 75%, esse meio de transporte é usado para a locomoção para o trabalho e escola, por conta da sua rapidez.

Figura 2: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, quanto à finalidade, Palmas-TO, 2013.



Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Por sua agilidade entre os carros, seu menor preço aquisitivo, sua economia e estas inúmeras finalidades citado acima, talvez essa ligação entre vantagens e finalidades sejam as causas da procura tão grandiosa por esse meio de transporte citada no decorrer deste estudo.

Ao cruzarmos os dados relacionados à finalidade da motocicleta, dos 96 motociclistas entrevistados que usam para o trabalho 53,12% (n= 51) disseram nunca ter ingerido bebida alcoólica e 46,88% (n= 45) em algum momento já ingeriram tal bebida, sendo um moto táxi. Esses dados são alarmantes, pois mostra a irresponsabilidade desses motociclistas que ingerem bebidas alcoólicas associado à direção, pois além de desrespeitarem as leis, não estão colocando em risco somente a si, mas também a sociedade.

3.1.4 Tempo de Habilitação

No que diz respeito ao tempo de habilitação, predominou os motociclistas habilitados há mais de cinco anos de experiência (Figura 3).

Figura 3: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, quanto ao tempo de habilitação, Palmas-TO, 2013.



Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Os resultados demonstraram que dos habilitados a maioria possui CNH a mais de cinco anos, em segundo vem os com experiência de um a três anos, seguido dos motociclistas habilitados entre 4 a 5 anos, finalizando com 4,35% os que adquiriram a CNH a menos de 1 ano. Corroborando com os resultados da pesquisa de Amorim et al., (2012) que examinaram os acidentes de trabalho envolvendo 267 mototaxistas cadastrados na Secretaria Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), em Feira de Santana-BA, dos quais a maioria representada por 85,40% (n= 228) portavam habilitação a mais de 5 anos e 14,6% (n= 39) com tempo inferior a 5 anos, ressaltando a relação da experiência na condução com as infrações, posto que os mototaxistas com maior tempo de habilitação envolveram-se em frequência maior em acidentes.

Nos registros da Polícia Militar, do Sistema Integrado de Atendimento ao trauma e Emergência e do Instituto Legal de Maringá-PR, em 2004, Oliveira (2008) só afirmou ainda mais o que foi dito acima, pois de 1.951 ocorrências registradas, haviam 2.362 motociclistas envolvidos, dos quais 1.821 eram habilitados com média de tempo de habilitação em 6,78 anos.

Ao fazer o cruzamento de dados dos entrevistados nesta pesquisa, 19,25% não possuem CNH, sendo 64,62% do sexo feminino pilotando motocicleta sem autorização e 35,48% do sexo masculino.

3.1.5 Uso de Equipamentos de Segurança

Na escala estão descritos os seguintes EPI: macacão de couro, jaqueta de proteção (couro ou outro material), calça de proteção (couro ou outro material), outros equipamentos de proteção (para cotovelo, ombro, joelho etc.), botas, luvas, roupas ou faixas refletivas e ainda viseiras ou óculos de proteção. Estas perguntas estão na ECTM do número 1 ao 10 do questionário.

Tabela 1: Frequência de uso de equipamentos de segurança utilizados pelos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenly I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, Palmas-TO, 2013.

	N		QN		O		CAF		F		QTH		TOTAL	TOTAL
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
-														
Macacão	130	80,7	16	9,9	8	4,9	2	1,2	2	1,2	3	1,8	161	100
Jaqueta	81	56,5	28	17,3	12	7,4	9	5,5	12	7,4	9	5,5	161	100
Calça de	94	58,3	24	14,9	3	8	12	7,4	12	7,4	6	3,7	161	100

proteção														
Outros EPI's	125	77,6	24	14,9	7	4,3	3	1,8	2	1,2	0	0	161	100
Botas	99	61,4	25	15,5	12	7,4	11	6,8	10	6,2	4	2,4	161	100
Luvas	113	70,1	17	10,5	11	6,8	6	3,7	3	1,8	11	6,8	161	100
Roupas Reflexivas	113	70,1	16	9,9	13	8	7	4,3	7	4,3	5	3,1	161	100
Faixas Reflexivas	107	66,4	25	15,5	8	4,9	4	2,4	11	6,8	6	3,7	161	100
Luz Baixa	4	2,4	7	4,3	7	4,3	13	8	49	30,4	81	50,3	161	100
Viseira/Óculos	65	40,3	25	15,5	40	24,8	12	7,4	13	8	6	3,7	161	100

Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Legenda: **N** (Nunca); **QN** (Quase Nunca); **O** (Ocasionalmente); **CAF** (Com Alguma Frequência); **F** (Frequentemente); **QTH** (Quase Toda Hora).

Observa-se que na ECTM não há uma pergunta específica quanto ao uso de capacete, acrescentamos ao questionário a pergunta se os motociclistas utilizam capacete. Todos responderam que sim, entretanto, quando avaliamos as respostas em relação aos demais equipamentos obtivemos as respostas conforme demonstrado na Tabela 1.

Como descritos nos dados analisados na tabela, podemos observar que no que diz respeito ao uso de EPI's a maioria dos motociclistas são negligentes, pois há uma falta de cuidado com relação a sua própria segurança, além de estar agindo infringindo o CTB e as normas do CONTRAN.

3.1.5.1 Capacete, viseira e/ou óculos de proteção

Neste estudo, todos os 161 participantes usavam o capacete, e todos utilizavam algum outro tipo de equipamento de proteção. Um estudo realizado em São Paulo entre 2001 e 2002 por Debieux et al., (2010) cujo objetivo era analisar o perfil do indivíduo em acidentes moto ciclísticos. Teve um resultado bastante preocupante, pois 67% (n= 261) dos acidentados usavam capacete e 12% (n= 47) não utilizavam nenhum tipo de equipamento, um número elevado, pois no Artigo 54 e 55 do Código de Trânsito Brasileiro estipula os EPIs (capacetes com viseira ou óculos protetores, vestuário de proteção) para os condutores e passageiros de motocicletas conforme especificações do CONATRAM. O não uso de viseira ou óculos de proteção nesta pesquisa foi expressivo, apesar de estar na lei e ser de extrema importância, 40,3% disseram nunca ter utilizado, e 59,7% usaram em algum momento, mas não fazem uso rotineiro.

Póvoa e Pittieri (2013) traçaram o perfil dos motociclistas na região sul de Palmas-TO, com 19,2% afirmaram nunca terem usado viseira ou óculos de proteção, e mais da metade (50,9) quase nunca ou utilizavam ocasionalmente tendo conformidade com a região

dos bairros deste estudo.

3.1.5.2 Luvas e botas

Quanto às luvas, 70,1% dos entrevistados disseram nunca terem usado, e 12,3% o que equivale à minoria utilizam com alguma frequência, frequentemente ou quase toda hora. As botas nunca eram utilizadas (61,4%). Nestor e Pittieri (2012), referem também que a maioria dos participantes da pesquisa 70,4% nunca utilizavam botas e 67,10% nunca usaram luvas, isso na região norte de Palmas-TO. Póvoa e Pittieri (2013) reafirmaram em sua pesquisa que 63,3% nunca utilizavam luvas na região sul de Palmas-TO. Silva et al., (2011) dizem que tanto para as luvas quanto para as botas existem vários materiais. As luvas são de grande importância, pois em queda a primeira tentativa é proteger-se com as mãos.

3.1.5.3 Roupas e faixas refletivas

Quanto as roupas 70,1% (n= 113) e faixas refletivas 66,4% (n= 107) a maioria dos entrevistados nunca faz uso. É obrigatório o uso de dispositivo retrorrefletor de segurança em capacetes e faixas refletivas em roupas conforme a Resolução nº 203, de setembro de 2006 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAM). No estudo de Nestor e Pittieri (2012) a maioria nunca utilizam EPIs, o mesmo ocorreu no estudo de Póvoa e Pittieri (2013).

3.1.5.4 Outros EPIs

A maioria dos entrevistados desta pesquisa 77,6% (n= 125) nunca utilizam outros EPIs (cotoveleira, ombreira e joelheira), 3% (n= 5) usam com alguma frequência, frequentemente ou quase toda hora. Póvoa e Pittieri (2013) referem que outros equipamentos são raramente utilizados. Apenas 7,45% dos entrevistados têm essa prática na região sul de Palmas-TO e no estudo de Nestor e Pittieri (2012) 11,95% costumam usar esses EPIs.

3.1.5.5 Luz baixa

Quanto ao uso da luz baixa, 80,7% (n= 130) relataram fazer uso quase toda hora ou frequentemente em suas motocicletas, 19,3% (n= 11) disseram nunca ou quase nunca terem usado luz baixa. Essa minoria que nunca usaram luz baixa estavam cometendo uma

grave infração de trânsito de acordo com o CTB, pois está previsto no Artigo 244. No estudo de Nestor e Pittieri (2012) e Póvoa e Pittieri (2013) o uso da luz baixa era aderido à maioria dos participantes, assim como no estudo desta pesquisa.

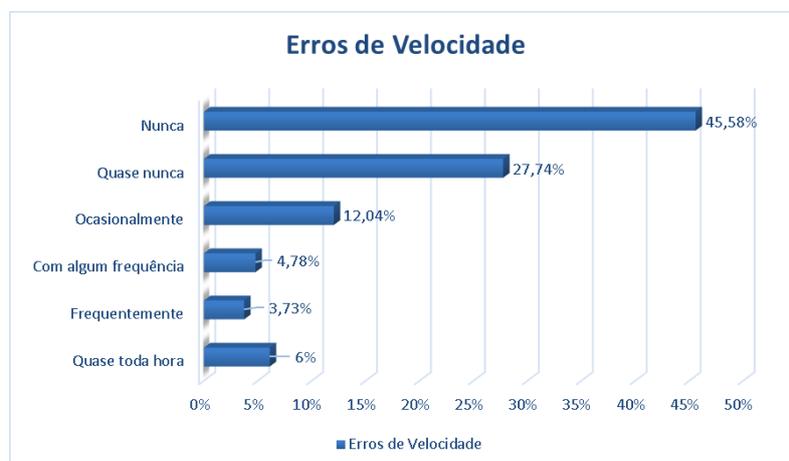
3.1.6 Comportamento no trânsito

Cujo as questões vão do número 11 a questão número 44 da ECTM. O principal fator para que ocorram os acidentes de trânsito de acordo com Polli et al., (2010) é o comportamento inadequado dos motociclistas no trânsito, pontuando a falta de observação nos sinais, a velocidade, as ultrapassagens etc.

3.1.6.1 Velocidade

O perfil do indivíduo envolvido em acidentes moto ciclísticos foi traçado em um estudo na cidade de São Paulo por Debieux et al., (2010), onde constatou que 46% estavam numa velocidade entre 40 a 60km/h, 15% entre 60 e 80km/h e 2% andando há uma velocidade acima de 80km/h. Póvoa e Pittieri (2013) em seu estudo divergem de Debieux et al., (2010), pois ao traçar o perfil e o comportamento dos motociclistas na região sul de Palmas-TO obteve um resultado muito expressivo, onde 64,8% dos entrevistados em algum momento cometeram erros relacionados a velocidade, enquanto a minoria com 35,2% relataram nunca terem cometido erros relacionados a velocidade.

Figura 4: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenly I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, quanto aos erros de velocidade, Palmas-TO, 2013.



Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Como podemos observar na figura 4 em relação aos itens que envolvem a violação da velocidade 45,5% dos participantes da pesquisa nunca cometeram erros relacionados à velocidade, como dificuldade em parar a tempo quando o sinal fecha, desrespeitar o limite de velocidade tarde da noite ou nas primeiras horas da manhã, deixar os outros carros para trás quando o sinal ficou verde, entrar em uma rua passando em frente a outro veículo após ter calculado mal a velocidade, derrapar em ruas molhadas, sensação de perda de controle ao dobrar uma esquina rapidamente. E quanto ao restante 54,5% em algum momento cometem erros de violação de velocidade, sendo mais da metade dos entrevistados.

3.1.6.2 Acrobacia

Tramita em Brasília um Projeto de Lei nº 3.626/2012 citado por Nestor e Pitteri (2012) que almeja extinguir os corredores nas vias em que os motociclistas usam para não ficarem atrás dos carros, pois essa atitude corresponde a uma das causas de muitos acidentes de trânsito. O projeto estabelece que os motociclistas devem manter a distância de 1,50m entre a lateral dos demais veículos.

As acrobacias no trânsito são comportamentos proibidos, pois são fatores de risco tanto para o motociclista como para os pedestres expostos a estes perigos. À prática de dirigir entre as faixas foi citado no estudo de Dias et al., (2012), onde foi demonstrado que dos 150 motoboys, 87,03% usam os corredores entre os carros para transitarem. Tal prática é dada como comum entre os motociclistas, pois facilita o movimento do condutor, minimizando o tempo de espera muitas vezes expondo-se a riscos de colisão lateral com outros veículos.

Figura 5: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, quanto aos erros de velocidade, Palmas-TO, 2013.



Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Conforme podemos observar na figura 5, dos 191 entrevistados, 54,21% dizem nunca praticar tal erro, os erros deste fator citamos o ato de costurar entre os outros veículos, o arranque rápido com suspensão do pneu dianteiro, tentar empinar ou andar com a moto empinada, cantar pneu de propósito. Os outros 45,79% em algum momento praticou esse erro em questão. Dos motociclistas que afirmaram transitarem nos “corredores” nas vias, 61,72% utilizam a moto para ir e voltar do trabalho. Quando ocorrido o acidente em percurso, caracteriza-se acidente de trabalho, entretanto em questão se foi um acidente realmente ou se o condutor praticou algum ato proibido. A minoria diz não praticar este ato configurando 38,27%. O Artigo 75 do CTB de 1997 reforça que é um ato de infração grave, o da utilização do veículo em vias públicas para realizar manobras perigosas.

3.1.6.3 Atenção

A desatenção é um dos fatores de risco para que se ocorra um acidente de trânsito, o ato de dirigir parece ser uma tarefa simples, mas exige uma série de funções por parte do condutor, já dizia Okumura et al., (1986) que todo o indivíduo que se dispõe a dirigir, deve estar com suas funções físicas, psíquicas e biológicas, e principalmente as funções dos órgãos dos sentidos em pleno gozo. O Artigo 28 do CTB, diz que o condutor deverá em todo momento ter domínio do seu veículo, dirigindo com atenção e cuidados indispensáveis no trânsito (BRASIL, 1997).

Eventos relacionados à desatenção do condutor como: ultrapassar um veículo que não perceberam que estava sinalizando para dobrar à esquerda, antecipar outro veículo, quando o mesmo for cortar a sua frente e então ficam com dificuldade de parar, perceber um semáforo acionado por pedestres que recém ficou vermelho, ficar distraído ou preocupado e demorar a perceber que o veículo da frente diminui a velocidade tendo que frear bruscamente para evitar colisão, fazer fila para dobrar a esquerda em via principal, prestando tanta atenção ao tráfego que quase colide com o veículo da frente, será observado neste estudo. Esses erros podemos verificar na figura 6.

Figura 6: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, quanto aos erros de atenção, Palmas-TO, 2013.



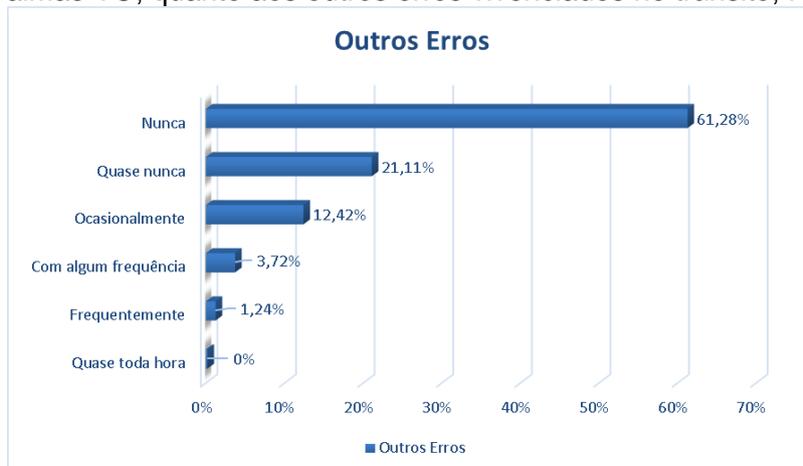
Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Conforme na Figura 6, 53,33% dos entrevistados na pesquisa afirmaram nunca terem cometido algum erro de atenção no trânsito e 46,67% em algum momento cometeram tal erro. Este estudo confronta com o estudo de Póvoa e Pitteri (2013) onde a maioria com 69,41% disseram em algum momento terem ficado desatentos e 30,59% relataram nunca cometerem erros de atenção.

3.1.6.4 Outros erros

Existem outros erros que podem ser observados além dos erros de velocidade, acrobacia e atenção. Balbinot et al., (2011) dizem que o surgimento de erros é atribuído à falta de experiência. Acidentes de trânsito são consequências em muitos casos de inabilidade dos condutores. Erros de tomada de decisão, erros de execução de manobra, a falta de preparo dos condutores dentre outros. No Brasil, a Resolução nº 285 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAM) a partir de 2009, previu aumento de carga horária para cursos de formação de condutores, ampliando aulas teóricas de 30 para 45 horas, e curso de direção veicular de 15 para 20 horas, segundo o DENATRAM.

Figura 7: Distribuição dos motociclistas da região dos bairros Jardim Aurenny I, II, III, IV e Taquaralto de Palmas-TO, quanto aos outros erros vivenciados no trânsito, Palmas-TO, 2013.



Fonte: Dados da Pesquisa (2013).

Neste estudo, foram feitas perguntas aos condutores quando se sentiram desrespeitados ou ameaçados por outros motoristas, quando dirigiram sob suspeita de estarem acima do limite legal do uso de álcool ou quando dirigiram tão perto de um veículo que estava na frente observando que seria difícil pararem em caso de emergência, mais da metade dos participantes (61,28%) disseram nunca terem cometido esses erros e 31,72% relataram nunca terem cometido os erros descritos acima. Póvoa e Pittieri (2013) ao questionarem esses outros erros em sua pesquisa na região sul de Palmas-TO, a metade dos participantes disseram nunca terem cometido estes erros em questão, porém, com um número significativo de 49,90% afirmaram cometerem outros erros em algum momento, entrando em conformidade com este estudo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com base no estudo realizado pode-se constatar que em relação ao perfil, o sexo masculino foi predominante. No quesito de possuírem CNH e menores de 18 anos, existem mais mulheres transitando sem a CNH e menores do sexo feminino pilotando motocicletas.

Quanto a finalidade da motocicleta, a maioria dos entrevistados utiliza para trabalhar, seguindo de outras finalidades e por último usavam para ir à escola, sendo que a maioria não utiliza para o lazer.

Quanto ao uso dos EPIs, o único usado por todos foi o capacete, os outros equipamentos de segurança individual são negligenciados pelos motociclistas. O fator velocidade obteve um resultado expressivo, pois mais da metade dos entrevistados cometem alguma violação de velocidade.

Em relação ao uso de álcool, quase a metade dos participantes associam bebida alcoólica e direção. A falta de atenção é um dos fatores que causam acidentes, neste estudo foi concluído que quase a metade dos motociclistas estão desatentos ao trânsito.

Falando ainda dos erros cometidos no trânsito, um percentual expressivo foi dos motociclistas que cometem algum outro tipo de erros, como por exemplo, se já foram ameaçados por motoristas, que chegou quase à metade dos entrevistados.

Ao término deste trabalho sugere-se a realização de blitz de trânsito mais rotineiras e em horários distintos visando apreender condutores que estiverem infringindo à lei. Atuar com blitz nas saídas das baladas, aumentando a fiscalização e aplicando com firmeza a lei seca. Promover campanhas de educação no trânsito, distribuindo panfletos, visando o público jovem, melhorando assim o comportamento dos motociclistas.

A busca por parcerias com órgãos públicos para realizarem campanhas educativas nos meios de comunicação, voltado para a realidade da região. Promover a realização de palestras em escolas, juntamente com a Secretaria de Educação, pois a criança de hoje pode ser o motociclista de amanhã e já deve ser conscientizado desde a infância.

REFERÊNCIAS

AMORIM, C. R. et al. Acidentes de trabalho com mototaxistas. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, v. 15, n. 1, p. 25-37, 2012.

ANDRADE, L. M. et al. Acidentes de motocicleta: características das vítimas e dos acidentes em hospital de Fortaleza-CE, Brasil. **Rev. RENE.**, v. 10, n. 4, p. 52-59, 2009.

ANTÔNIO, C. **Brasil, o país dos acidentes**. In: Universal. [s.n.]. 2011. Disponível em: <<http://arcauniversal.com/noticias/emfoco/noticias/brasil-o-pais-dos-acidentes-4319.html>>. Acesso em 4 out. 2013.

BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Revista de Saúde Pública**, v. 45, n. 5, p. 949-963, 2011.

BALBINOT, A. B.; ZARO, M. A.; TIMM, M. I. Funções psicológicas e cognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. **Ciências & Cognição**, v. 16, n. 2, p. 13-29, 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 9.503**. Casa Civil. Subchefia de assuntos Jurídicos. Código Brasileiro de Trânsito, 1997.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Projeto Vida no Trânsito Plano de Ação Componente Nacional**, v. 1, n. 1, p. 36, 2011.

BONITO, R. F.; LABREA, D. F. Quem são os habilitados para dirigir motocicletas em Uberlândia - 2005. **Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde**, v. 7, n. 13, n. p., 2011.

CAVALCANTI, A. L. et al. Mortalidade por acidentes de trânsito e ocorrência de fraturas maxilofaciais. **Revista Brasileira de Odontologia**, v. 68, n. 2, p. 220-224, 2012.

COELHO, R. P. S. et al. Tradução e adaptação da escala Motorcycle Rider Behavior Questionnaire: versão brasileira. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 28, n. 6, p. 1205-1210, 2012.

COSTA, U. **Imprudência está entre as principais causas de acidentes de trânsito**. In: Secretaria da Comunicação do Governo do Estado do Tocantins. [s.n.]. 2011. Disponível em: <<http://atn.to.gov.br/noticia/2011/8/8/imprudencia-esta-entre-principais-causas-de-acidentes-de-transito>>. Acesso em 6 out. 2013.

DIAS, J. P. P. et al. **Educação em saúde na prevenção de acidentes de trânsito junto a um grupo de escolares**. In: 10º Congresso Internacional da Rede Unida. [s. n.]. 2012.

DEBIEUX, P. et al. Lesões do aparelho locomotor nos acidentes com motocicleta. **Acta Ortopédica Brasileira**, v. 18, n. 6, p. 353-356, 2010.

DENATRAM. Departamento Nacional de Trânsito. **Estatísticas da frota de veículos no Brasil**. In: Denatram. [s.n.]. 2012. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em 7 out. 2013.

IS. Instituto Sangari. **Mapa da Violência**. In: Centro Brasileiro de Estados Latino-Americanos – FLASCO Brasil. [s.n.], 2012. Disponível em: <www.institutosangari.org.br/>. Acesso em: 15 set. 2013.

LEGAY, L. F. et al. Acidentes de transporte envolvendo motocicletas: perfil epidemiológico das vítimas de três capitais de estados brasileiros, 2007. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**, v. 21, n. 2, p. 283-292, 2012.

MARÍN-LEÓN, L. et al. Tendência dos acidentes de trânsito em Campinas, São Paulo, Brasil: importância crescente dos motociclistas. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 28, n. 1, p. 39-51, 2012.

NESTOR, I. C. N.; PITTERI, J. S. M. **Comportamento do motociclista no trânsito da região norte de Palmas-TO**. Monografia (Bacharelado de Enfermagem) – Centro Universitário Luterano de Palmas/Universidade Luterana do Brasil, 2012.

OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. Retorno a la actividad productiva de los motociclistas víctimas de accidentes de tránsito. **Acta Paulista de Enfermagem**, v. 19, n. 3, p. 284-289, 2006.

OLIVEIRA, M. P. et al. **O impacto da utilização de medidores eletrônicos de velocidade na redução de acidentes de trânsito em área urbana**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Uberlândia, 2008.

OKUMURA, M. et al. **Prevenção de acidentes de trânsito**. In: Seminário sobre Estudos de Riscos e a Preparação Do Setor Saúde para Melhorar o Atendimento as Emergências, Desastres e Calamidades Públicas, p. 29, 1986.

PAIM, J. S.; ROUQUAYROL, M. Z.; ALMEIDA FILHO, N. Epidemiologia e saúde. **Rio de Janeiro-RJ: MEDSI**, v. 6, n. 1, p. 567-71, 2003.

POLLI, G. M. et al. Excesso de velocidade no trânsito: Análise sob a perspectiva da moralidade. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 30, n. 1, p. 85-97, 2010.

PORDEUS, A. M. J. et al. Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado. **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**, v. 23, n. 3, p. 206-212, 2010.

PÓVOA, D. C. A. P.; PITTERI, J. S. M. **Perfil e comportamento dos motociclistas na região sul de Palmas-TO**. Monografia (Bacharelado de Enfermagem) – Centro Universitário Luterano de Palmas/Universidade Luterana do Brasil, 2013.

RODRIGUES, W. C. et al. Metodologia Científica. **Faetec/IST. Paracambi**, p. 2-20, 2007.

SILVA, E. R.; CARDOSO, B. C.; SANTOS, M. P. S. O aumento da taxa de motorização de motocicletas no Brasil. **Revista Brasileira de Administração Científica**, v. 2, n. 2, p. 49-63, 2011.