

## QUEM SÃO OS HABILITADOS PARA DIRIGIR MOTOCICLETAS EM UBERLÂNDIA - 2005: CARACTERIZAÇÃO DO PERFIL

### WHO ARE ENTITLED TO DRIVE MOTORCY IN UBERLÂNDIA – 2005: CHARACTERIZATION OF PROFILE

**Rosuita Fratari Bonito**  
Doutoranda em Geografia - UFU  
[rosuita@netsite.com.br](mailto:rosuita@netsite.com.br)

**Denise Ferreira Labrea**  
Profa. Dra.do Instituto de Geografia - UFU

#### RESUMO

Os acidentes com motocicletas representam um grave problema de saúde pública em todo o mundo, principalmente devido ao uso das motocicletas como instrumento de trabalho em serviços de entregas rápidas. Este estudo entrevistou 209 sujeitos aprovados na obtenção da carteira de habilitação para dirigir motocicletas em Uberlândia, em 2005. Este motociclista entrevistado é homem; entre 20 e 40 anos; solteiro e branco; tem ensino médio completo cujas mães têm ensino fundamental incompleto; católico; pertencem à classe de trabalhadores E; está na atual profissão a menos de três anos; renda pessoal e familiar entre um e quatro e entre quatro e oito salários mínimos respectivamente, sem filhos; moram em vários bairros de classe média; têm carteira de habilitação para carros e motos; utilizam motos de 100 a 125 cilindradas e com mais de cinco anos de fabricação, utilizam a moto como meio de transporte; usam capacete e às vezes usam jaqueta, luvas e capa de chuva; utilizam outro meio de transporte, sendo o carro o mais comum; têm entre seis e 18 horas de lazer por semana; não têm arma de fogo; não consomem álcool, nem outras drogas.

**Palavras Chave:** Perfil, Motociclista, Habilitação

#### ABSTRACT

The motorcycle accidents represent a serious worldwide public health problem, mainly due to the use of motorcycles as a working mean in express delivery services. This study interviewed 209 subjects approved at the test for obtaining a driver's license in Uberlândia, and he is male, between 20 and 40 years old, single and white, with complete high school and mother with incomplete elementary school; catholic, he belonged and belongs to the working class; he is in the current job for less than three years; he has personal and family income ranging from one to four and four to eight minimum wages, respectively, in 2005; he has no children, lives in several middle-class neighborhoods, carries driver's license for cars and motorcycles, owns motorcycles from 100 to 125 cc and over five years old, mainly as a mean of transport; he often wears a helmet and sometimes jacket, gloves and a raincoat; and he has alternative means of transport, namely the car is the most common; he has between six and 18 hours of leisure per week; he carries no firearm and did not consume alcohol or other drugs.

**Key Words:** Profile, Motorcyclist, License

---

## INTRODUÇÃO

### A motocicleta: breve histórico

Considerado “pai do motociclismo”, o alemão Gottlieb Daimler, natural de Cannstatt, demonstrava desde pequeno interesse por desafios mecânicos. Em 29 de agosto de 1885, pôde ele registrar sob o número 36.423, no Departamento Imperial de Patentes, seu novo invento, batizado de Einspur, resultado de um trabalho de parceria com Wilhelm Maybach, um ex-colega de empresa, de onde Gottlieb foi despedido por ter projetos diferentes do patrão. O

---

Recebido em: 03/07/2011  
Aceito para publicação em: 07/11/2011

valor alto da indenização permitiu que os dois desenvolvessem um motor de 264 cm<sup>3</sup>, com 0,5 cavalos de força a 500 rotações por minuto, denominado carrilhão, que levou a dupla de inventores a informar que tal engenho seria movido a gás e petróleo, e não a gasolina, que, na época era pouco usada pelo risco de explosões.

Daimler e Maybach, em 1917, adaptaram um motor no biciclo inventado pelo Barão de Drais e o novo veículo percorreu os três quilômetros de distância entre Cannstatt e Unterturkheim em meia hora a uma velocidade média de 6km/h (A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO, 2011)

Em 1894, o motociclo foi reinventado por dois alemães, Heinrich Hildebrand e Alois Wolfmuller - já que Gottlieb se dedicou mais a motores para locomoção aérea e marítima - empregando, então, pela primeira vez a expressão Motor Rad - "Roda Motorizada" - e anunciaram: "Em testes especiais, é possível elevar a velocidade a uns 60 km por hora. Mais quem ousaria andar a tal velocidade?". Em 1897, fecharam as portas por dívidas e naquele mesmo ano os irmãos franceses Werner criaram a expressão motocyclette, o primeiro motociclo fabricado fora da Alemanha. Também em 1897 surge a marca italiana Bianchi. Neste final de século XIX, outras invenções apareceram e contribuíram para o desenvolvimento da motocicleta: em 1887, o veterinário escocês, John Boyd Dunlop, com a preocupação de melhorar as vibrações do triciclo de seu filho, apresentou uma sobre-roda feita de tubo de borracha oco e o prendeu na roda com uma embalagem de tela, nascendo então o pneu, tendo como pai um veterinário. (A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO, 2011)

Aproveitando os progressos da engenharia, por todos os lugares apareceram fábricas de motos: Ariel (1893), Royal Enfield (1898), Matchless (1899), Sarolea (1898), Clement (1898), Peugeot (1899), NSU (1901) e a lendária Harley-Davidson (1903), que como ícone do motociclismo influenciou e ainda influencia gerações inteiras de motociclistas. (A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO, 2011).

Por conta das guerras e dos rigores da economia mundial do início do século XX, muitas fábricas fecharam e as que permaneceram abertas, foram desenvolvendo uma infinidade de modelos, cores e tamanhos com tecnologia de ponta que fazem das motocicletas, hoje, verdadeiros objetos de desejo.

Num mundo dominado pela necessidade de se "ganhar" tempo, estando elas em todos os lugares, provando a cada dia, segundo seus apaixonados, "que muito mais que um simples veículo, elas representam um jeito diferente de se viver, (isto é uma citação literal do texto) que estão ao mesmo tempo cruzando as ruas de São Paulo, as areias do Teneré, as planícies da China ou as neves da Finlândia, desempenhando as mais diversas atividades." Este meio de transporte, por um lado, é apontado por alguns como egoísta, porque leva poucas pessoas em cidades congestionadas; não possui um sistema de proteção e segurança compatível com a velocidade que desenvolve; dá a idéia de privilégio, na medida em que pode andar mais rápido e chegar primeiro; é discriminatória, através da sensação de originalidade; seduz por ângulos infantis; fazem muito barulho; o equilíbrio é difícil e precário; raros são os indivíduos motociclistas há muitos anos; e representam um grave risco de morte e jamais o ilusório prazer imaginado. (ABRACICLO, 2010).

Em 2010, segundo a ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - o Brasil produziu 1.830.614 motocicletas, exportou 69.209 unidades, colocando o restante - 1.761.405 - no mercado interno, contribuindo para a utilização maciça deste meio de transporte de pessoas e cargas, que é barato - até 70 km por litro de gasolina - e eficiente. Tal lógica, responde indiretamente a um mercado de trabalho repleto de demandas de entregas, rotinas de escritórios e ainda, à necessidade de deslocamentos cada vez mais longos, gerando pouca retenção no tráfego, num trânsito cada vez mais caótico, possibilitando um gasto de tempo 6 vezes menor nos deslocamentos e, que considerando o custo direto por passageiro, representam metade do deslocamento por ônibus e um terço do deslocamento por autos. Coletivamente, porém, este modelo apresenta altos custos indiretos, tais como acidentes e a poluição, sendo esta inclusive 20 a 50 vezes maior que um automóvel. Além disso, um motociclista tem 20 vezes mais chance de morrer no trânsito do que um ocupante de automóvel. Condutores e passageiros de moto estão mais expostos e no Brasil, sete em cada dez acidentes envolvendo ciclomotores, produzem vítimas (ABRACICLO, 2011)

Em maio de 2011, no Brasil, foram produzidos um total de 507.328 veículos (303.549 automóveis comerciais e 203.779 motocicletas e similares) de acordo com a Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (ABRACICLO, 2011).

Esses dados expressam a representatividade da produção de motocicletas no mercado, a qual no mês analisado foi de 40,2% do total de veículos produzidos.

Já a frota total no Brasil, de acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) apresentou um aumento de 8,4% no ano de 2010, totalizando 64.817.974 veículos, dos quais 13.950.448 correspondem a motocicletas - 21,5% da frota nacional. Esses dados determinam um índice de motorização de 2,9 habitantes/veículo (DENATRAN, 2011).

No Brasil os deslocamentos nas cidades que possuem acima de 60 mil habitantes são realizados principalmente por pedestres, seguidos pelos automóveis particulares e por meios de transportes coletivos, conforme dados da ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos ( não tem os dados das motocicletas (ANTP, 2009).

Em Uberlândia, a frota de motocicletas cresceu de 46.290 unidades em 2004 para 77.720 unidades em 2008, com taxa de motorização específica, isto é, número de habitantes por unidade de motocicleta, de 12,3, 11,1, 10,2, 9 e 8, respectivamente em 2004, 2005, 2006, 2007 e 2008 (SETTRAN, 2009).

### **OS ACIDENTES DE MOTOCICLETA**

Conforme ampla literatura disponível, dentre os acidentes de trânsito terrestres, os acidentes com motocicletas cresceram acentuadamente na última década e são considerados de maior risco, principalmente devido ao uso das motocicletas como instrumento de trabalho em serviços de entregas rápidas feitas pelos chamados motoboys, que segundo Veronese (2006) não está relacionado apenas ao comportamento do motoboy mas também com as regras do mercado.

Existem questões relacionadas aos acidentes de motos que de certa forma podem modificar os resultados obtidos em estudos feitos tais como: sub-registro nas declarações de óbito pelo tempo de permanência hospitalar devido a lesões graves, deixando dúvidas em relação à causa da lesão e do óbito; preenchimento dos boletins de ocorrência; associação destes eventos com o uso de álcool e outras drogas; tamanho, estabilidade, aderência das motocicletas e suas velocidades; horários que os acidentes ocorrem com mais frequência; condições meteorológicas como a presença de sol, chuva, neve; magnitude e gravidade deste tipo de acidente; apatia das autoridades aliada ao desinteresse da classe médica; ausência de programas de prevenção; dificuldades em cumprir a legislação; as características da população que está sendo vítima deste evento e o uso de equipamento de proteção. Estas reflexões são minhas!!!!!!!

No México, Urbina (1981) encontrou entre 1975 e 1979 que a mortalidade por acidente de trânsito é maior em homens entre 15 e 24 anos.

Fiuza, em 1986, no Hospital Municipal de Pronto-Socorro de Porto Alegre, concluiu que os acidentados de motocicleta eram homens entre 18 e 25 anos.

Freitas, em 1986, observou que os acidentes de motocicleta ocorreram mais nos meses quentes, nos fins de semana, no horário noturno, quatro vezes mais com homens entre 18 e 25 anos, um terço dos motociclistas sem habilitação e também sob efeito de bebidas alcoólicas e menos de 30% usavam capacetes; 22% sofreram lesões neurológicas graves, 13% sofreram fraturas, e a mortalidade foi de 7,6% .

Nas Bermudas, em 1998, em seis meses de estudo num serviço de emergência, Purkiss (1990) encontrou 926 pacientes vítimas de acidente de moto dos quais 55% eram do sexo masculino e que indivíduos acima de 40 anos corriam menos risco para este tipo de acidente.

Wong et al. (1990) em Singapura durante 1986 e 1987, encontraram 193 motociclistas acidentados e atendidos no Hospital geral, sobreviventes, que a média de idade foi de 29,6 anos com desvio de 10,7 anos.

Koizumi, em 1992, encontrou no município de São Paulo que as vítimas internadas por acidente de moto tinham idade média de 24,3 anos e eram do sexo masculino.

Revisão feita por B. Bolhofner et al. (1994) em St. Petersburg na Flórida durante quatro anos mostrou que dos pacientes atendidos por acidentes de moto, 90% era homens com idade entre 13 e 91 anos (média de 31 anos).

Em 1994 em Illinois, E. Orsog et al. receberam como pacientes no departamento de emergência da universidade, principalmente homens brancos entre 17 e 44 anos.

Na Nova Zelândia, de 1978 a 1987, D. J. Begg et al. (1994) concluíram que das mortes provocadas por acidentes de moto, 91% das vítimas eram homens e a idade variou entre 15 e 24.

Wiratt Panichaphongse et al. (1995), em Bangkok entre 1991 e 1994, em mais de 8 mil pacientes de uma clínica, mais de 80% eram homens entre 21 e 30 anos, vítimas de acidentes de moto.

Em Sinha et al. (1995), entre maio de 1989 e abril de 1990, encontraram que dos acidentes que provocaram traumas severos, 16,8% eram de moto, 98% das vítimas eram homens e a média de idade foi de 29 anos.

Num hospital universitário de New Jersey, no serviço de trauma em 1992, S. W. SUN et al. (1998) atenderam mais homens entre 30 e 34 anos.

De junho de 1996 a maio de 1998, em Taiwan, Wen-Ta Chiu et al. (2000) analisaram 8.795 casos de pacientes hospitalizados por acidentes de moto e encontraram dois homens para cada mulher com uma média de idade de 34,1.

Portanto, segundo estes vários autores, o perfil de sexo e idade de condutores de motocicletas envolvidos em acidentes com ou sem vítimas é homem, adolescente/ adulto jovem, o que resulta em grandes custos econômicos e sociais, considerando a magnitude dos anos potenciais de vida perdidos, isto é, quantos anos a mais viveria este motociclista se sua vida não tivesse sido interrompida pelo acidente. O estudo realizado pelo IPEA em 2003 em 49 aglomerações urbanas, tratou desta externalidade negativa ( É um evento que vem de fora do sujeito, é externo a ele) do trânsito, os acidentes de motocicletas, e mensurou os seus custos, chegando a conclusões preocupantes: há um envolvimento 60% maior de motocicletas nos acidentes com vítimas do que nos outros acidentes terrestres, e os acidentes com motocicletas representam 19% dos custos totais (R\$3.590.722.287) nos locais pesquisados, onde as motocicletas representam 11% da frota de veículos e conclui que há uma grande incidência de acidentes com vítimas de trânsito envolvendo motocicletas, que há uma tendência grande de motocicletas em serviços de entrega nas grandes cidades e que há um crescimento exagerado da frota de motocicletas agravando o problema, indicando a necessidade de políticas públicas no enfretamento desta questão considerada como de saúde pública (IPEA, 2003).

Quando os Estados Unidos analisaram os custos dos acidentes terrestres ocorridos naquele país em 2005, dos US\$ 99 bilhões gastos, 12% foram para os acidentes de motocicletas, com 242.238 ocorrências (NAUMANN et al.,2005)

No Brasil, ainda há poucos estudos que caracterizam o perfil destes condutores. Sobre o o risco deste evento, VERONESE(2006) e DINIZ(2005), concordam que as condições de trabalho determinam os riscos.

O relatório Saúde Brasil 2005, que analisou as taxas de mortalidade de 2000 a 2003, mostra que nas mortes envolvendo motocicletas, o risco foi maior entre brancos e pardos, com crescimento significativo destes eventos, representando 12,9% dos óbitos por acidentes de transporte em 2003. Este relatório mostra ainda que de todos os acidentes, os de moto são a quarta causa de morte entre jovens de 15 a 19 anos, em indivíduos de maior escolaridade, a região Sudeste teve as menores taxas de mortalidade em ambos os sexos, com predomínio de brancos ( BRASIL,2005).

Já o Relatório Saúde Brasil 2007 que analisou as taxas de mortalidade por acidentes de trânsito terrestres por motocicletas de 1980 a 2004, concluiu que os usuários deste meio de transporte apresentaram o menor risco em todas as regiões do país, apesar do crescimento a partir de 1997; os maiores riscos foram apresentados pelas regiões Sul, Centro-Oeste e Nordeste, nos municípios de pequeno porte, nas faixas etárias entre 15 e 19 anos e entre 20 e 39 anos, nas pessoas de raça/cor branca (Brasil 2007).

Em Minas Gerais, na Gerência Regional de Saúde (GRS) e no município de Uberlândia, para o intervalo entre 2000 e 2008, a taxa de mortalidade de motociclistas específica para acidentes de moto por 100.000 habitantes apresentou-se como mostra a tabela a seguir:

Tabela 1

Taxa de mortalidade específica para acidentes de moto por 100.000 habitantes para Minas Gerais, GRS de Uberlândia e Uberlândia - MG, de 2000 a 2008.

Ano	Minas Gerais	GRS de Uberlândia	Uberlândia
2000	0.8	0.5	0.2
2001	1.0	1.7	2.1
2002	1.4	4.0	5.5
2003	1.5	2.2	2.9
2004	1.9	3.1	3.8
2005	2.0	3.1	4.3
2006	2.4	4.5	5.5
2007	2.9	5.1	4.7
2008	3.5	5.4	4.6

Fonte: DATASUS (2011)

As taxas de mortalidade por acidentes de motocicletas para o estado de Minas Gerais também apresentaram um crescimento crescente de 2000 a 2008; já para GRS e para o município de Uberlândia este crescimento apresentou flutuações durante o período observado.

Dados desta mesma fonte e do mesmo período, mostraram que a faixa etária entre 20 e 29 anos é a que apresentou o maior número de óbitos por acidentes de moto tanto em Minas Gerais, como na GRS e em Uberlândia.

## O ESTUDO

Ao mesmo tempo, que o uso da moto representa ou “um jeito diferente de se viver”, representa também um grave risco de morte, qual seria o perfil de quem faz e passa numa prova de habilitação para dirigir motocicletas em Uberlândia?

No Brasil, considerando o Código Nacional de Trânsito, a habilitação para conduzir veículo automotor, elétrico e ciclomotores é regulamentada pelo CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, e autorizada por meio de exames que devem ser realizados junto ao órgão responsável, devendo o condutor ser penalmente imputável, isto é, ter mais de 18 anos; saber ler e escrever e possuir Carteira de Identidade ou equivalente.(BRASIL, 2008)

Neste sentido, para compreender este perfil, desenhou-se um estudo cuja metodologia é explicitada a seguir. Os sujeitos da pesquisa seriam parte dos candidatos aprovados na prova para obtenção da carteira de habilitação para dirigir motocicletas. Para isso, foi realizada uma pesquisa de campo, cuja meta inicial era incluir 200 sujeitos.

Nos dias e local agendados para a prova, no período entre 01 de março a 31 de agosto de 2005, dois estudantes do sexto período do curso de Medicina da Faculdade de Medicina/UFU, acompanhados pelo autor, explicavam sobre o projeto e convidavam à participação todos os candidatos.

Em seguida, eles realizavam a prova, e alguns dos que passavam se dirigiam voluntariamente para se inscreverem na pesquisa – critério de inclusão - assinando o termo de consentimento livre e esclarecido e respondendo a um questionário estruturado, contendo itens de identificação. Em março, abril, maio, junho, julho e agosto entraram na pesquisa respectivamente 87, 31, 20, 46, e 25 aprovados.

O critério de exclusão foi o aprovado não procurar voluntariamente para responder ao questionário. Os dados coletados foram digitados em programas que permitiram fazer as análises descritas a seguir. Portanto, foram entrevistadas e incluídas na pesquisa, 209 pessoas, denominados ao longo deste estudo de Motociclistas entrevistados.

## O PERFIL DO MOTOCICLISTA HABILITADO ENTREVISTADO

Dos 209 motociclistas entrevistados, a grande maioria era do sexo masculino (174; 83,3%), jovens, principalmente da faixa etária de 20 a 24 anos (87; 41,6%), o que foi observado para ambos os sexos (72; 41,4% para o sexo masculino, e 15; 42,9% para o sexo feminino). Analisando as faixas etárias acima de 40 anos, verifica-se que, dentre os motociclistas entrevistados, todos foram do sexo masculino (Tabela 2).

Tabela 2

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo faixa etária e sexo, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG

Faixa etária	Sexo				Total		Razão M:F
	Masculino		Feminino		nº	%	
	nº	%	nº	%			
18  - 20	19	90,5	2	9,5	21	100	9,5
20  - 25	72	82,8	15	17,2	87	100	4,8
25  - 30	35	83,3	7	16,7	42	100	5
30  - 35	16	69,6	7	30,4	23	100	2,3
35  - 40	14	77,8	4	22,2	18	100	3,5
40  - 45	7	100,0	-	-	7	100	-
45  - 50	7	100,0	-	-	7	100	-
50 e mais	4	100,0	-	-	4	100	-
Total	174	83,3	35	16,7	209	100	5,0

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Ao serem questionados sobre a condição civil atual, 57,9%; ou seja, 121 dos motociclistas entrevistados relataram ser solteiros (82,6% do sexo masculino e 17,4 do sexo feminino) e 28,7%; portanto 60 são casados (Tabela 3). Em relação a sua raça/cor referida, a maioria, de ambos os sexos, referiu ser branca. (Gráfico 1).

Tabela 3

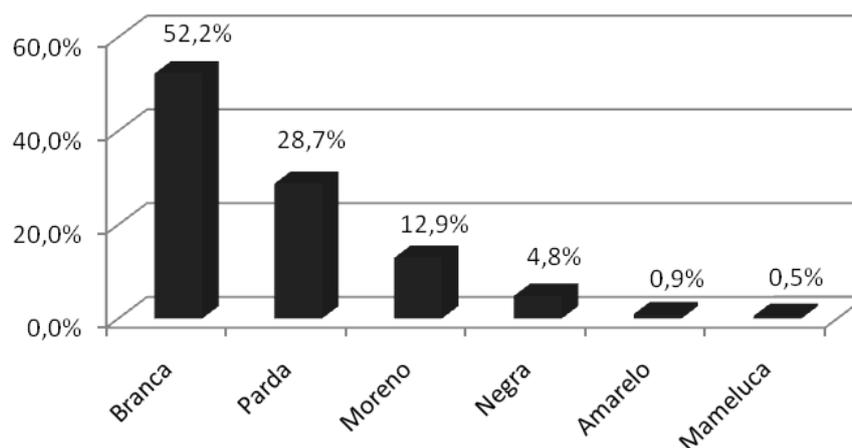
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo condição civil e sexo, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG

Condição civil	Sexo				Total	
	Masculino		Feminino		nº	%
	nº	%	nº	%		
Solteira	100	82,6	21	17,4	121	100
Casada	49	81,7	11	18,3	60	100
Amasiada	19	90,5	2	9,5	21	100
Divorciada	6	85,7	1	14,3	7	100
Total	174	83,3	35	16,7	209	100

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Gráfico 1

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo raça/cor referida, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia - MG



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

A maioria dos motociclistas entrevistados apresentou como escolaridade o ensino médio completo (41,1%; 86) e ensino superior incompleto (23,0%; 48), sendo mais freqüentes os com ensino médio completo, para ambos os sexos. Ao se analisar a freqüência de motociclistas entrevistados com ensino fundamental, não houve pessoas do sexo feminino com tal escolaridade (Tabela 4).

Ao serem questionados sobre a escolaridade da mãe, 73 ou 35,6% e 51 ou 24,9% deles referiram que ela apresentava ensino fundamental incompleto e ensino médio completo, respectivamente. (Gráfico 2).

Tabela 4

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo escolaridade e sexo, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia - MG

Escolaridade	Sexo				Total	
	Masculino		Feminino		nº	%
	nº	%	nº	%		
EMC	70	40.2	16	45.7	86	41.1
ESI	40	23.0	8	22.9	48	23.0
EMI	24	13.8	2	5.7	26	12.4
EFI	16	9.2	0	0.0	16	7.7
EFC	13	7.5	0	0.0	13	6.2
ESC	8	4.6	3	8.6	11	5.3
PGE	2	1.1	6	17.1	8	3.8
EM*	1	0.6	0	0.0	1	0.5
Total	174	100	35	100	209	100

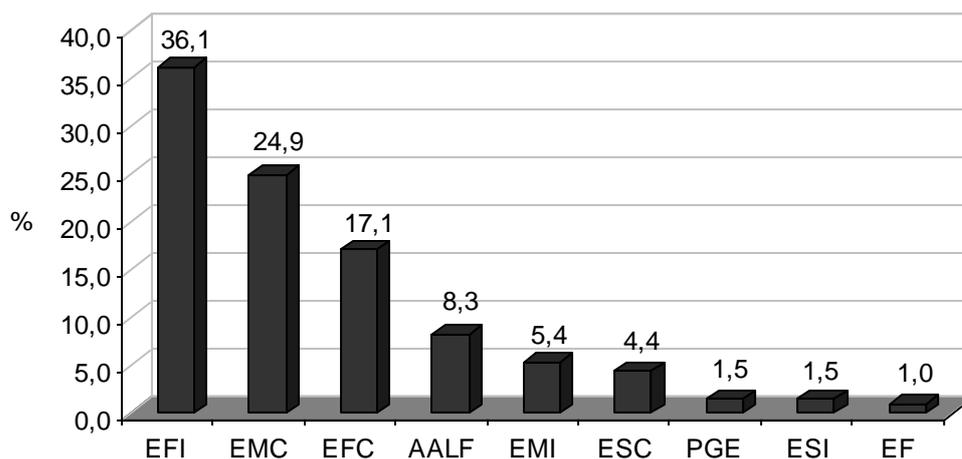
Fonte: BONITO, R. F. (2005).

EFI = Ensino Fundamental Incompleto  
EMI = Ensino Médio Incompleto  
\*EM = Ensino Médio Não Especificado  
ESC = Ensino Superior Completo  
EFC = Ensino Fundamental Completo  
EMC = Ensino Médio Completo  
ESI = Ensino Superior Incompleto  
PGE = Pós-graduação ou especialização

Segundo o Gráfico 3, dos 141 motociclistas entrevistados (67,4% da amostra) que relataram sua religião, a maioria, em ambos os sexos, disse ser católica (74; 52,5%) ou evangélica (23; 16,3%).

Gráfico 2

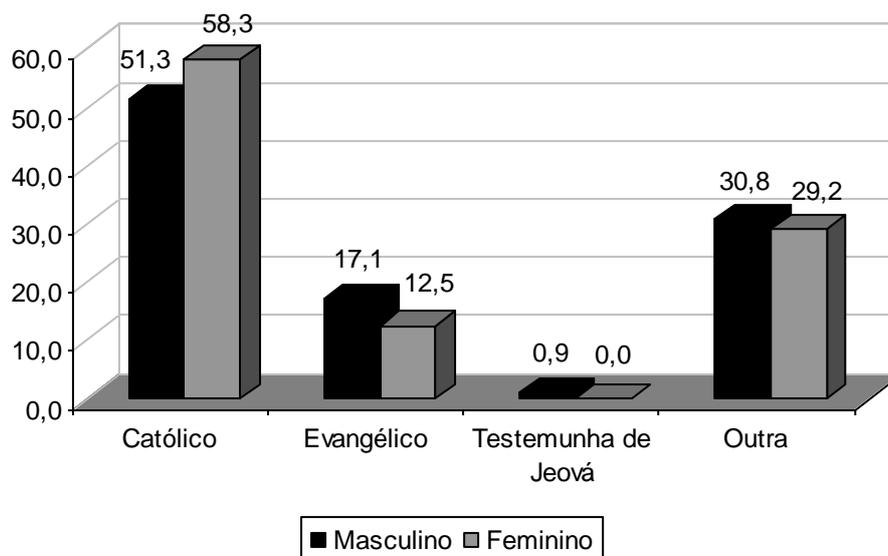
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo escolaridade da mãe, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG.



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Gráfico 3

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo religião e sexo, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG.



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Considerando como critério de análise a Classificação Brasileira de Ocupações, a maioria dos motociclistas entrevistados pertence atualmente às classes trabalhadoras “E”, “G” e “A”, ou seja, 39,7% são trabalhadores de serviços de turismo, hospedagem, serventia, higiene e embelezamento, segurança, auxiliar de saúde e assemelhados; 22,5% são trabalhadores da produção industrial, operadores de máquinas, condutores de veículos e assemelhados, e 15,8% são trabalhadores das profissões científicas, técnicas, artísticas e assemelhados.(Tabela 5)

Tabela 5

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo profissão/ocupação atual, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia - MG

Profissão/Atividade atual*	Feminino	%	Masculino	%	Total	%
A	11	31,4	22	12,6	33	15,8
B	1	2,9	7	4,0	8	3,8
C	3	8,5	2	1,1	5	2,4
D	5	14,3	15	8,6	20	9,6
E	14	40,0	69	39,7	83	39,7
F	-	-	1	0,6	1	0,5
G	-	-	47	27,0	47	22,5
H	-	-	4	2,3	4	1,9
Desempregado	-	-	4	2,3	4	1,9
Sem Informação	1	2,9	3	1,7	4	1,9
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>100,0</b>	<b>174</b>	<b>100,0</b>	<b>209</b>	<b>100,0</b>

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

\* Classificação Brasileira de Ocupações:

- A – Trabalhadores das profissões científicas, técnicas, científicas, artísticas e trabalhadores assemelhados.
- B – Membros de poderes legislativo, executivo e judiciário, funcionários públicos superiores, diretores de empresas e trabalhadores assemelhados.
- C – Trabalhadores de serviços administrativos e trabalhadores assemelhados.
- D – Trabalhadores de comércio e trabalhadores assemelhados.
- E – Trabalhadores de serviços de turismo, hospedagem, serventia, higiene e embelezamento, segurança, auxiliares de saúde e trabalhadores assemelhados.

- F – Trabalhadores agropecuários, florestais, da pesca e trabalhadores assemelhados.  
G – Trabalhadores da produção industrial, operadores de máquinas, condutores de veículos e trabalhadores assemelhados.  
H – Membros das forças armadas, policiais e bombeiros militares.

Quanto á profissão anterior, as classes trabalhadoras “E”, “G” e “A” aparecem novamente e respectivamente com 31,1%, 11% e 10% mas não há informação sobre a profissão anterior em 32% dos motociclistas entrevistados. Um pouco mais de 50% deles, estão a três anos na atual atividade.

Tabela 6  
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo tempo, em meses, na atual profissão/atividade, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG

Tempo na atual profissão/atividade	nº	%
0  - 12	27	14,4
12  - 24	34	18,1
24  - 36	35	18,6
36  - 48	11	5,8
48  - 60	13	6,9
60  - 120	27	14,4
120  - 180	21	11,2
180 e mais	20	10,6
Total	188*	100

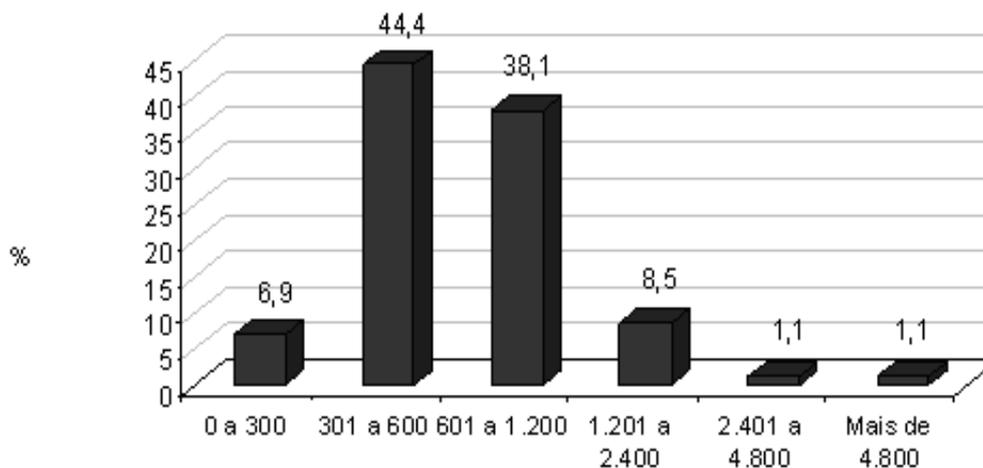
Fonte: BONITO, R. F. (2005).

\*Em vinte e um casos não foi possível obter o tempo na atual profissão/atividade do entrevistado.

De acordo com o Gráfico 4, 82,5% dos motociclistas entrevistados relataram renda pessoal mensal de R\$601,00 reais (dois salários mínimos) a R\$1.200,00 reais (quatro salários mínimos)(Gráfico 4), e renda familiar mensal entre dois e oito salários mínimos, ou seja, de R\$601,00 reais a R\$2.400,00reais ( 82,5%) (Gráfico 5).

Gráfico 4

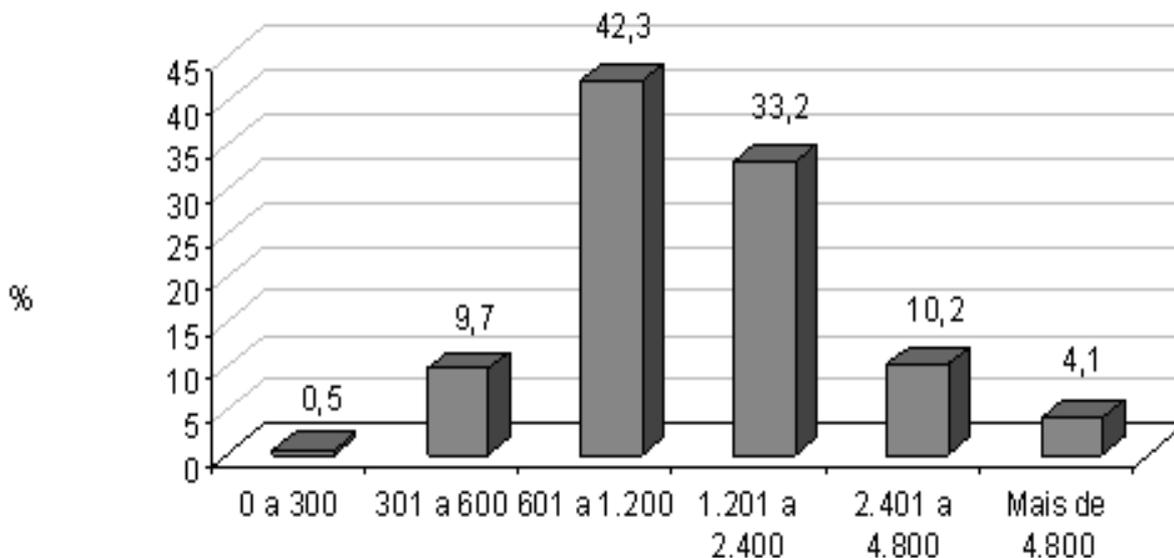
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo renda pessoal, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Gráfico 5

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo renda familiar, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia - MG



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

\* Em 13 casos não foi obtida a renda familiar do entrevistado.

Dos motociclistas entrevistados, 40,7%; ou 85, afirmaram ter filhos (Tabela7), sendo que destes, 69,6% dos os casos filhos moram com eles.

Ao serem perguntados sobre o bairro de moradia, como mostra o Gráfico 7, os motociclistas entrevistados residem em sua maioria em bairros de classe C e D.

A grande maioria dos motociclistas entrevistados apresentava carteira de habilitação para direção de motos e carros (141; 67,5%), seguido pelos que só conduziam motocicletas (52; 24,9%) (Gráfico 7)

Tabela 7

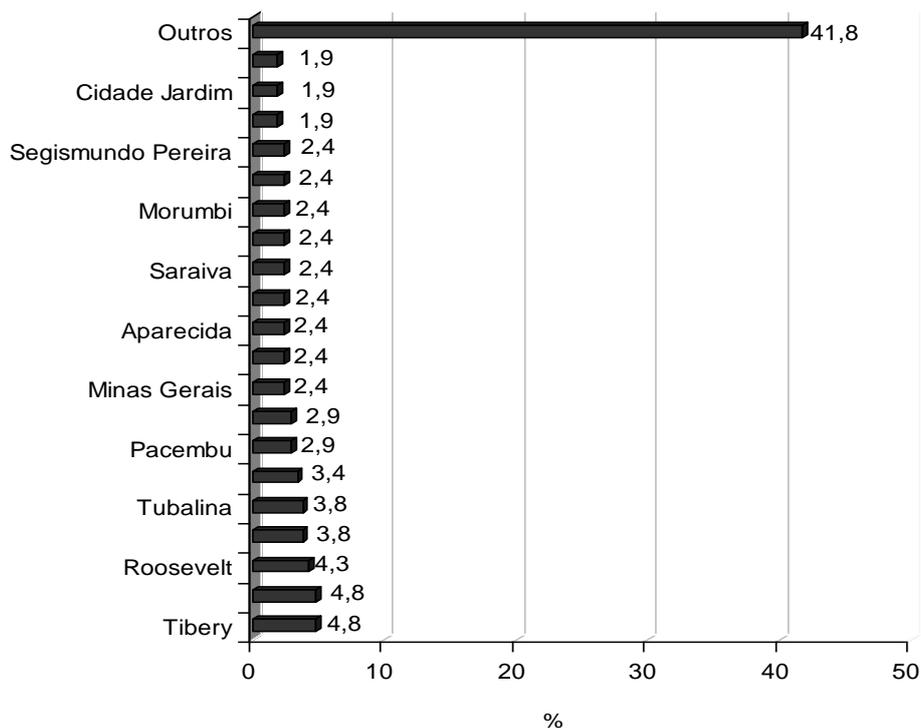
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo presença de filhos, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG

Filhos?	Sexo				Total	
	Masculino		Feminino		nº	%
	nº	%	nº	%	nº	%
Não	100	57.5	24	68.6	124	59.3
Sim	74	42.5	11	31.4	85	40.7
Moram com eles	50	67.6	9	81.8	59	69.4
Não moram	24	32.4	2	18.2	26	30.6
Sub-total	174	100.0	35	100	209	100.0

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Gráfico 6

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo bairro de moradia, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia-MG

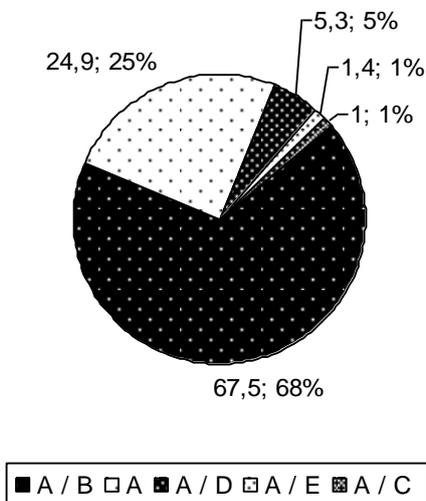


Fonte: BONITO, R. F. (2005).

\* Em um caso não foi possível obter o bairro de moradia do entrevistado.

Gráfico 7

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo tipo de carteira de habilitação, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG



A = Motocicleta B = Automóvel C = ônibus D = Semi-reboque E = Reboque

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

## UTILIZAÇÃO DE OUTRO MEIO DE TRANSPORTE E HÁBITOS DE VIDA DOS ENTREVISTADOS

Dos motociclistas entrevistados, 119(56,9%) relataram que possuem outro meio de transporte, além da motocicleta, sendo o carro e o ônibus os mais utilizados (Gráfico 8 e Tabela 8).

Tabela 8

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo outro meio de transporte utilizado e sexo, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG

Outro meio de transporte?	Masculino		Feminino		Total	
	nº	%	nº	%	nº	%
Carro	74	84.1	14	15.9	88	100
Ônibus	17	85.0	3	15.0	20	100
Bicicleta	18	100.0	0	0.0	18	100
Caminhão	1	100.0	0	0.0	1	100
Total	110	86.6	17	13.4	127	100

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

\*Uma mesma pessoa pode utilizar mais de um meio de transporte

Dos 209 motociclistas entrevistados, 193 deles têm tempo livre para lazer e a maior parte deles têm de seis a 18 horas para atividades de lazer. (Tabela 9) Dos 209, seis possuíam arma de fogo; e destes, três a arma ficava de posse do indivíduo todo o tempo, em dois casos ficava no trabalho e em um caso o indivíduo não relatou onde guardava.( Gráfico 8)

Tabela 9

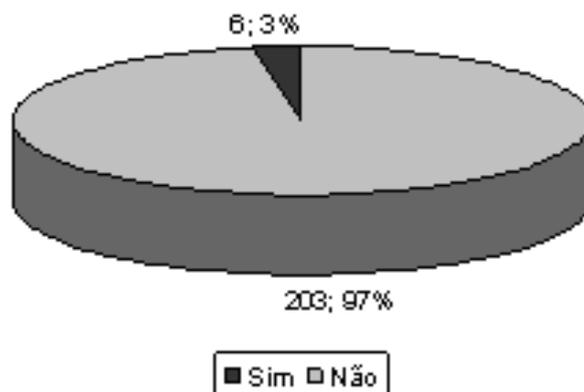
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo presença de tempo livre para lazer durante a semana, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia - MG

Media de horas por semana	nº	%
0  - 6	14	7,3
6  - 12	46	23,8
12  - 18	69	35,7
18  - 24	10	5,2
24  - 36	34	17,6
36  - 48	15	7,8
Mais de 48	5	2,6
Total	193	100,0

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Gráfico 8

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo posse de arma de fogo, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG



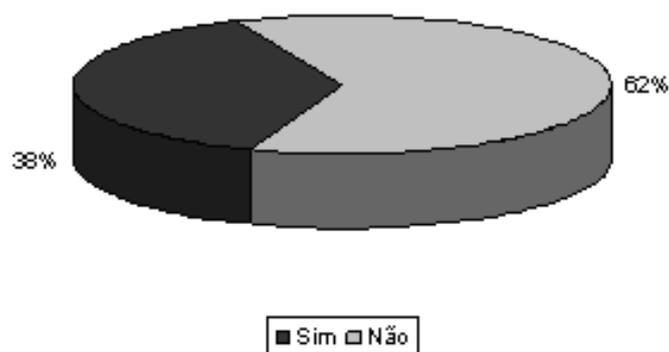
Fonte: BONITO, R. F. (2005).

### USO DE ÁLCOOL E OUTRAS DROGAS

Dos 209 motociclistas entrevistados, 79 (37,8%) referiram hábito de uso de bebida alcoólica (Gráfico 9), sendo a cerveja a bebida mais utilizada (86,4%). Apenas dois dos 79 que ingerem mais de 20 copos de bebida por semana. (Gráfico 10 e Tabela 10)

Gráfico 9

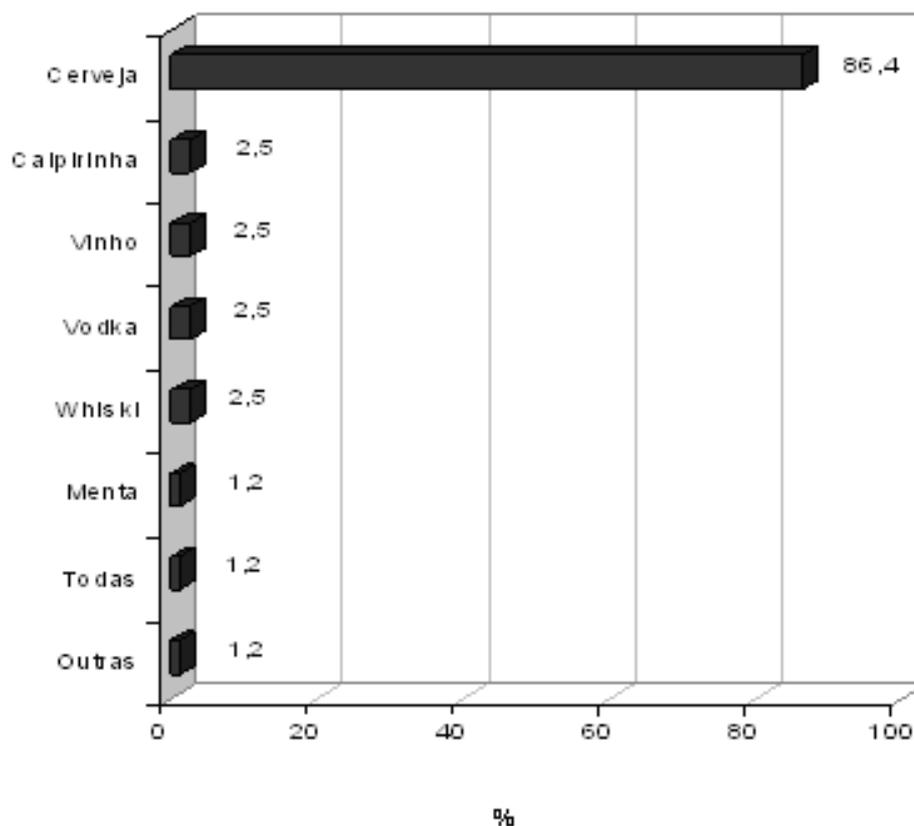
Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo uso de álcool, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia-MG



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Gráfico 10

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo tipo de bebida alcoólica, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG



Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Tabela 10

Distribuição dos Motociclistas entrevistados segundo número de copos/doses ingeridos por semana, no período de março a agosto de 2005, Uberlândia- MG

Copos/doses	nº	%
1 a 3	15	19,0
4 a 6	24	30,4
7 a 10	20	25,3
11 a 15	11	14,0
16 a 20	7	8,8
Mais de 20	2	2,5
Total	79	100,0

Fonte: BONITO, R. F. (2005).

Com relação ao uso de outras drogas, nove motociclistas entrevistados (4,3%) relataram o uso, sendo o cigarro a droga mais utilizada por eles. Um referiu o uso de lança perfume e maconha e dois não especificaram a droga utilizada. Ao serem questionados sobre a frequência do uso dessas drogas, dos nove, seis faziam uso diário da droga.

Em síntese, este motociclista habilitado é homem; tem entre 20 e 40 anos; é solteiro e branco; tem ensino médio completo cujas mães têm ensino fundamental incompleto; católico; pertencente à classe de trabalhadores "E", isto é, trabalhadores de serviços de turismo, hospedagem, serventia, higiene e embelezamento, segurança, auxiliares de saúde e trabalhadores assemelhados; está na atual profissão há menos de três anos; com renda pessoal entre um e quatro salários mínimos e renda familiar entre quatro e oito salários mínimos, respectivamente; sem filhos; moram em vários bairros de classe média da cidade; têm carteira de habilitação para carros e motos; possuem outro meio de transporte, sendo o carro o mais comum; têm entre seis e 18 horas de lazer por semana; não têm arma de fogo; não consomem álcool, nem outras drogas.

## CONCLUSÕES

Sobre o perfil de sujeitos que tiram carteira de habilitação para dirigir motocicletas, ainda não há estudos para que possa ser comparado com o encontrado neste. O que fica claro, é que o perfil do habilitado corresponde ao perfil do acidentado e dos que morrem em decorrência dos acidentes por motocicletas, até porque a maioria dos habilitados já dirigia motocicletas.

Neste sentido, um estudo feito em São Paulo, analisando o perfil socioeconômico do paciente vítima de violência no trânsito, mostrou que quando a vítima conduzia motocicleta, 95% eram do sexo masculino, com faixa etária entre 18 e 38 anos, 35% possuíam ensino médio completo, 62% casados, 43% trabalhavam informalmente, 89% possuíam habilitação, 92% usavam capacete, 19% usavam jaqueta; reforçando portanto, variáveis encontradas no presente estudo (ANJOS, 2007).

O que fazer então, para que o habilitado não sofra o acidente e também não morra?

O Instituto de Pesquisa Econômica, IPEA, no final do relatório executivo sobre os "Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras" aponta subsídios para a formulação de políticas públicas, tendo em vista os resultados da pesquisa, quais sejam, prioridade à redução dos acidentes de trânsito com vítimas, ações voltadas para a circulação de pedestres, melhoria das informações dos acidentes de trânsito, aprimoramento do cadastro nacional de veículos - Renavam e políticas específicas para motociclistas, como:

- a formação e treinamento dos motociclistas,
- definição de requisitos específicos para serviços de entrega,
- reforço das campanhas educativas,
- reforço das ações de fiscalização, visando à utilização de capacetes. (IPEA, 2003).

Considerando o tema MOTOCICLETA, os problemas são: grande incidência de acidente com vítimas nos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas; tendência à utilização intensa de

motocicletas em serviços de entrega nas grandes cidades; crescimento acelerado da frota de motocicletas - agravamento do problema; e neste sentido, indica como política o enfoque diferenciado na formação e treinamento dos motociclistas, definição de requisitos específicos para os motociclistas de serviços de entrega, divulgação e fiscalização do capacete como equipamento obrigatório de segurança, discussão e definição de medidas que possam tornar a circulação de motocicletas mais segura; além de apoio à estruturação de serviços de resgate e de atendimento médico de forma a minimizar as lesões sofridas pelas vítimas de acidentes de trânsito. (IPEA, 2003)

## O QUE FAZER

Dos subsídios apontados para a formulação de políticas públicas no estudo do IPEA, com o objetivo de prevenir esta externalidade especificamente para motociclistas, em primeiro lugar está a formação e treinamento desta categoria, de responsabilidade do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, área “desconhecida” e até certo ponto fragilizada institucionalmente; em segundo lugar aparece a definição de requisitos específicos para serviços de entrega, que vem sendo regulamentada de forma desigual nas várias regiões do país; em terceiro lugar aparece o reforço às campanhas educativas, que a sociedade precisa cobrar do poder público; e por fim, o reforço das ações de fiscalização, visando a utilização de capacetes, também bastante fragilizada institucionalmente.

Concluindo, só resta investir na formação dos condutores de motos, na regulamentação profissional do mototaxista, em campanhas educativas e na execução efetiva da legislação.

## REFERÊNCIAS

ABRACICLO. Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares. **Distribuição percentual geográfica de vendas de motociclos**. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br/distrib.html>>. Acesso em 14 Mai. 2011.

A HISTÓRIA DO MOTOCICLISMO. **Mundo terra e asfalto**. Disponível em: <<http://www.mundomoto.com.br/default2.html>>. Acesso em 14 Mai. 2011.

ANJOS, K. C. dos; EVANGELISTA, M. R. B.; SILVA, J. dos SANTOS; ZUMIOTTI, A. V. Pacientes vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. **Acta Ortop. Bras.**, São Paulo, v. 15, n. 5, p. 262-266, 2007.

ANTP. Associação Nacional de Transporte Público. Relatório geral de mobilidade urbana 2009. Disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltgrl09/rltgrlc.aspx?AspXPage=g%5FCF212D41810E4828AC7403CA5F0658A2:%2540%255F%0069%255Fd1%3D2>>. Acesso em 15 Mai 2011.

BEGG, D. J.; LANGLEY, J. D.; REEDER, A. L. Motorcycle crashes in New Zealand resulting in death and hospitalization: Introduction methods and overview. **Accid. Anal. And Prev.**, Elmsford, v. 20, n. 2, p. 157-164, 1994.

BOLHOFNER, B.; CARMEM, B. A. DONOHUE, S. D. HARLEN, K. Motorcycle accidente injury severity, blood alcohol, levels, insurance status, and hospital costs: a 4-year study in St. Petersburg, Florida. **Journal of Orthopaedic Trauma**, New York, v. 8, n. 3, p. 228-232,

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 - 3ª edição – Brasília: DENATRAN, 2008

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil**. Brasília: Ministério da Saúde, 2007.

\_\_\_\_\_. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Saúde Brasil 2005**: uma análise da situação de saúde no Brasil. Brasília: Ministério da Saúde, 2007. 827 p.

CHIU, W.; KUO, C.; HUMG, C. CHEN, M. The Effect of the Taiwan Motorcycle Helmet Use Law on Head Injuries. **American Journal of Public Health**, v. 90(5), pp. 793-796, May, 2000.

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. Frota brasileira tem aumento de 8,4 %. **Assessoria Imprensa Denatran**, Fev. 2011. Disponível em : <[http://www.denatran.gov.br/ultimas/20110211\\_frota.htm](http://www.denatran.gov.br/ultimas/20110211_frota.htm)>. Acesso em 17 Mai 2011.

Diniz EPH 2003. *As condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais: entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço*. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

FIUZA, R. M. Traumatismo cranioencefálico em acidentes de motocicleta. *Arq. Bras. Neurocir.* v. 7, n. 4, p. 191-201, 1988.

FREITAS, P.E.P. Traumas cranianos em acidentes de motocicletas. Um estudo de 278 casos. *Rev. AMRIGS*, **30**:109-15, 1986.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Impactos sociais e econômicas dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. **Relatório Executivo**. Brasília: IPEA/DENATR/ANTP, 2003. 43p.

KOIZUMI, M. S. *Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta*. **Revista saúde pública**, 26(5): 306-315, São Paulo, 1992.

NAUMANN, R. B.; DELLINGER, A. M.; ZALOSHNIJA, E.; LAWRENCE, B. A.; MILLER, T. R. Incidence and total lifetime costs of motor vehicle – related fatal and nonfatal injury by road user type, United States, 2005. **Traffic Injury Prevention**, 11:353-360, 2010.

ORSAY, E.; HOLDEN, J. A. WILLIAMS, J. LUMPKIN, J. R. Motorcycle trauma in the State of Illinois: analysis of the Illinois. Departmente of Public Health Trauma Registry. **Annals of emergency medicine**, Lansing, p. 455-460, Oct. 1995.

PANICHAPHONGSE, V.; WATANAKAJORN, T.; KASAN- TIKUL, V. Effects of law promulgation for compulsory use of protective helmets on death following motorcycle accidentes. **J. Med. Thai.**, v. 78, n. 10, p. 521-525, 1995.

PURKISS, S. F. *Motorcycle injuries in Bermuda*. **The British Journal of Accident Sugery**. v. 21. n. 4. p. 228-230.1990.

SETTRAN. Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes. **Estatísticas de trânsito** – dados técnicos da CTA estatísticas – 2004 a 2008. PMU: SETTRAN, 2009. Mai./2009. 55p.

SINHA, A. K.; BOOT, D. A.; GORMAN, D. F.; TEANBY, D. N. *Severe motorcycle injury in Mersey region and North Wales*. **Internacional Jornal of the Care of the Injured**. vol. 26, n. 8, pp. 543-545. Elsevier Science, 1995.

SUN, S. W.; KAHN, D.; SWAN, K. G. *Lowering the legal blood alcohol level for motocyclists*. *Accid. Anal. And. Prev.*, Vol. 30, Nº 1, pp. 133-136, 1998.

URBINA, C. O. **Mortalidad por accidentes de tránsito em motociclistas o causados por ellos**. Distrito Federal, México. Sal. Públ. Méx. Vol. XXIII, 219-244, 1981.

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. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, p. 2717-2721, dez. 2006.

WONG, T.; LEE, J.; PHOON, W.; YIU, P.; FUNG, K.; McLEAN, J. A. *Driving experience and the risk of traffic accident among motocyclists*. **Soc. Sci. Med.** Vol. 30, Nº 5, pp. 639-640, 1990.