

UM ESTUDO SOBRE OS FATORES QUE LEVAM OS MOTOCICLISTAS A ACIDENTES DE TRÂNSITO NA CIDADE DE UMUARAMA

A STUDY ON THE FACTORS WHICH LEAD MOTORCYCLISTS TO TRAFFIC ACCIDENTS IN THE CITY OF UMUARAMA

Andréia Franzon¹
Dieli de Cesaro Cavaler¹
Josiane Chiareto¹
Ivânia Cristina Beleti¹
Kamyla Luqueti Silva¹
Letícia Miranda da Silva¹
Susy de Oliveira Pereira¹
Ubiraci Silva Botelho¹
Maria Adelaide Pessini²

FRANZON, A.; CAVALER, D. C. de; CHIARETO, J.; BELETI, I. C.; SILVA, K. L.; SILVA, L. M. da; PEREIRA, S. O. de; BOTELHO, U. S.; PESSINI, M. A. Um estudo sobre os fatores que levam os motociclistas a acidentes de trânsito na cidade de Umuarama. **Akrópolis** Umuarama, v. 21, n. 1, p. 43-54, jan./jun. 2013.

RESUMO: Este artigo propõe esclarecer os possíveis riscos e danos dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas na cidade de Umuarama – PR. A referida pesquisa analisou dados coletados mediante entrevistas e observações com dois grupos de motociclistas, os que as utilizam como meio de locomoção denominado grupo A e outro a trabalho nomeado grupo B, totalizando vinte e um participantes e para análise de dados utilizou-se da metodologia de Bardin (Análise de Conteúdo). A partir da análise das entrevistas, os resultados foram divididos em três categorias, sendo estas: características do trânsito com relação à via, veículo e motorista, a qual levou aos seguintes pontos relacionados: o trânsito caótico, desrespeito com as leis de sinalização, com outros motoristas, entre os próprios motociclistas, a questão da pouca idade e a falta de experiência. Com relação, as dificuldades, desafios enfrentados no trânsito destacam-se, a vulnerabilidade da moto, a pressa, velocidade excessiva e a má utilização dos equipamentos de segurança. A respeito das consequências de um acidente a pesquisa revelou os danos físicos, materiais, sociais e psicológicos sofridos pelos condutores de motocicleta como as fraturas expostas, escoriações e até a morte. Os resultados apontaram que comportamentos inapropriados no trânsito são responsáveis pelo alto índice de acidentes motociclísticos.

PALAVRAS-CHAVE: Trânsito caótico; Motociclistas; Vulnerabilidade; Pressa.

ABSTRACT: This article proposes to clarify the possible risks and damages of traffic accidents involving motorcyclists in the city of Umuarama - PR. This research has analyzed data collected through interviews and observations with two groups of motorcyclists, one use motorcycles as their means of locomotion called group A, the other group named B, use them for their work, totaling twenty-one participants and, as data analysis, we have used the Bardin methodology (Content Analysis). By analyzing the interviews, the results were divided into three categories. First, traffic characteristics regarding to the track, vehicle and driver,

¹Acadêmicas do Curso de Psicologia da Unipar/Sede

²Docente do Curso de Psicologia da Unipar/Sede

which led to the following points: the chaotic traffic, disrespecting the traffic laws among drivers and even among motorcyclists, also the young age and lack of experience. Second, regarding to difficulties and challenges faced in the traffic, the following are highlighted: the vulnerability of the motorcycle, the rush, the high speed and misusing of safety equipment. Third, regarding the consequences of an accident the research has revealed physical, material, social and psychological harm suffered by motorcycle riders such as open fractures, excoriations and even death. The results showed that inappropriate behavior in traffic are responsible for the high rate of motorcycle accidents.

KEYWORDS: Chaotic traffic; Motorcyclists; Vulnerability; Hurry.

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa visa a discorrer sobre os fatores que levam os motociclistas a se envolverem em acidentes de trânsito na cidade de Umuarama. Devido ao alto índice de acidentes de trânsito na região, buscou-se conhecer os fatores físicos e psíquicos envolvidos no comportamento dos motociclistas.

A motocicleta é um meio de transporte muito utilizado nos dias atuais por ser de leve porte, preço acessível, baixo custo de manutenção e de fácil locomoção, porém não oferece proteção adequada, sendo obrigatório apenas o uso do capacete. Assim, o motociclista está mais vulnerável devido a sua grande exposição, pois é parte integrativa da motocicleta, com isso, em acidentes está mais propenso a ter lesões graves, podendo levá-lo a morte.

Na cidade de Umuarama segundo reportagem da Gazeta do Noroeste apresenta-se um número crescente de acidentes envolvendo motocicletas em 2009 foram 299 acidentes, em 2010 o número saltou para 356. Até maio de 2011 aconteceram 140 acidentes todos com vítimas. A diretoria de Trânsito - Umutrans informou que esses acidentes acontecem com jovens entre 18 e 29 anos e que a maior causa é de imprudência. Segundo a mesma fonte basta apenas alguns minutos nas ruas, para observar cenas absurdas no trânsito, as mais vistas são: desrespeito à sinalização, estacionamentos e paradas em locais proibidos, falar ao celular e andar em zig-zag entre os veículos.

FATORES QUE LEVAM OS MOTOCICLISTAS À ACIDENTES DE TRÂNSITO

De acordo com Barros *et al.* (1995 apud GIRÃO; OLIVEIRA, 2005, p. 59), o processo de condução é determinado por inúmeras variáveis que surgem interligadas a quatro elementos do trânsito: o condutor, o veículo, o meio e as normas de circulação. Embora todos os fatores contribuam para uma boa condução o fator humano configura-se como um significativo elemento de risco na realização da condução.

Magalhães apud Pedroso (2011, p. 15), relata:

[...] que o homem corre duas vezes mais riscos do que a mulher de sofrer um acidente de trânsito, e, em decorrência deste enfoque, identifica como indicadores do envolvimento nesses acontecimentos jovens do sexo masculino com tendência à agressividade e transgressão social que apresentam sinais e sintomas de ansiedade, depressão e prejuízos psicossociais durante o tratamento das lesões causadas pelo trauma.

Conforme Veronese e Oliveira (2006), os novos motociclistas que ainda não possuem um tempo razoável de experiência sobre a locomoção deste veículo, terão dificuldades em situações simples, como frear, ultrapassar de forma segura e noção de espaço.

Sendo que para Mendes (2003, p. 43):

A condução de motocicletas pelos jovens é encarada como desafio para superarem a si próprios, reforçarem a auto-estima e sua imagem e “através da “moto” os motociclistas, especialmente os jovens, podem fazer demonstrações de potência, de domínio do perigo, do desprezo pelas regras, situações que se revelam muito perigosas expondo-os ao risco de acidente

Assim, de acordo com Bottesini e Nodari (2011), motoristas iniciantes apresentam dificuldades em tarefas simples de manuseio do veículo e ainda precisam pensar no que estão fazendo e no que vão fazer, pensando sempre numa ordem para realizá-las. Essas medidas se tornam automáticas assim que o motorista as pratica com frequência. Mesmo assim a atenção do motorista continua mais próxima ao veículo. Com a experiência adquirida o campo de atenção vai se expandindo e o motorista consegue

por meio de seu campo visual extrair uma maior quantidade de informações, e que podem futuramente, até prever situações.

Afinal, a idade influencia na condução de uma motocicleta, pois este jovem com status de poderio, vai violar as regras de trânsito, sua segurança em prol de reconhecimento social, para este tal feito, muitos recorrem a ingestão de bebidas alcoólicas, as quais o encorajam a realizar manobras perigosas.

Sendo que para Ferreira (2006, p. 42):

O álcool afeta a dimensão psíquica do indivíduo, pois o motorista que dirige alcoolizado geralmente subestima os efeitos deste sobre sua capacidade de rendimento. Há uma maior tendência em aumentar o nível de tolerância ao risco, o que leva o condutor muitas vezes a tomar decisões mais perigosas do que faria normalmente.

Ou seja, o autor segue dizendo que o álcool cria uma realidade paralela ao que é real, isto é, a pessoa que ingere não tem controle consciente de suas ações, o que deixa o motorista em estado de euforia, proporcionando coragem para determinados comportamentos perigosos, os quais poderão incorrer em acidentes.

Estudos mostram que a concentração de álcool no sangue produz diversas alterações neuromotoras em diferentes concentrações: com 0,3 dcg/l, que corresponde a uma dose de bebida alcoólica (14 g álcool), produz diminuição da atenção, falsa percepção da velocidade, euforia e dificuldade de discernir espacialmente distintas luminosidades. Concentrações de 0,6 dcg/l produzem aumento do tempo de reação e sonolência, enquanto concentrações de 0,8 dcg/l produzem redução da visão periférica, diminuição da luminosidade e pior desempenho nas atividades rotineiras. (MOURA et al. , 2009, p. 892).

Os acidentes de trânsito geram inúmeras perdas a sociedade e seu custo é muito alto. Além da perda financeira podemos citar danos psicológicos, pessoais e trabalhistas. Muitos dados apontam a falha humana, como percussora da maioria dos acidentes, e também a utilização de álcool, como causa direta ou indireta desses, conforme Hoffmann; Carbonell e Montoro (1996).

O uso abusivo de álcool pelos jovens, está crescendo cada vez mais, indicando um

sério problema não somente do trânsito, mas da sociedade também, pois muitos consomem como meio indicativo de liberdade, status social, com isso, os efeitos do álcool, induz os motoristas a tomarem decisões, comportamentos perigosos e este fator está fortemente ligado ao excesso de velocidade, podendo ocasionar acidentes, os quais a sociedade deve ressarcir os prejuízos causados pelos mesmos.

A questão da velocidade apresenta várias facetas, ou seja, a velocidade está associada a questões culturais de status e poder. Há também por parte da mídia incentivo à velocidade. Muitas propagandas associam a velocidade ao prazer e à liberdade. Por outro lado, as indústrias automobilísticas têm desenvolvido carros cada vez mais possantes e super-poderosos, o que induz à velocidade acima do estabelecido pelas leis de trânsito. (FERREIRA, 2006, p. 39).

O autor segue dizendo, da associação entre velocidade e o reconhecimento social, aos quais muitos jovens principalmente, acham que assim vão estar com poderio maior do que de quem não excede na velocidade.

Segundo Thielen *et al.* (2008), o excesso de velocidade não é visto pelos motoristas como a lei, pois esses fazem suas regulamentações sozinhos de acordo com seus interesses, colocando em situação individual e todos têm essa regulamentação, para suprirem suas necessidades no momento.

Segundo Moraes e Pinto (2011), a velocidade também está relacionada à pressa, pois muitos motoristas precisam chegar a tal lugar com horário marcado, e se estiverem atrasados vão abusar da velocidade, excedendo o limite permitido, assim colocam suas vidas e de outras pessoas em risco.

Segundo Hoffmann e Legal (2003 apud HOFFMANN *et al.*, 2003, p. 50) o estresse é o fator que mais está vinculado ao trânsito, pois as situações, variáveis que acontecem ao redor do motorista que trafega pela via, resultando em um estresse, o qual vai manipular ou diferenciar sua condução diariamente.

Conforme Diniz (2003), os serviços prestados pelos motociclistas devem ser ágeis como os aéreos, pois a rapidez, fluidez e a satisfação do cliente é que é priorizada, além dos ganhos financeiros tanto para a empresa requerida, quanto aos motociclistas prestadores de servi-

ços. Também levam em consideração a questão do combustível, a rota e atalhos a serem seguidos e por fim a ajuda mútua que ocorrem entre essa classe trabalhadora.

De acordo com Diniz; Assunção e Lima (2005, p. 913):

A remuneração por deslocamento é um fator de risco, no entanto, menos forte do que a pressão das empresas e a dos clientes para que os motociclistas cumpram as tarefas nos tempos determinados. As exigências por um atendimento com pontualidade, presteza e confiabilidade é que leva os motociclistas a adotar procedimentos de risco no trânsito.

Há condições adversas que dificultam o trabalho dos motociclistas, pondo em risco a vidas já que, muitos, se deparam com grandes distâncias a serem percorridas, demora das pessoas para receber ou despachar o serviço, filas nas repartições, dificuldades no trânsito, irregularidades nos endereços, além de problemas com a motocicleta, com a via e problemas climáticos, sendo algumas das atividades e empecilhos enfrentados pelos motociclistas o que prejudica o desenvolvimento e a segurança dessa classe profissional, conforme Diniz (2003).

Com isso, tomam outros modos operatórios para darem conta do serviço, os mais comuns são as infrações cometidas, andar na contra mão na beirada do meio fio, empurrar a moto por vários quarteirões sem capacete como se fosse uma bicicleta, para economizar gasolina e tempo, conforme citam Diniz *et al* (2005).

MOTOCICLISTAS VERSUS SEGURANÇA

Vieira *et al.* (2011), explica que a condução de motocicletas corresponde a um ato complexo nos dias de hoje, exige do motorista grau de concentração elevado e bom desempenho psicomotor.

Como apontado por Silva *et al.* (2008), a cautela do motociclista é o fator de maior importância, uma vez que, cerca de 95% dos acidentes podem ser evitados pelo próprio condutor.

De acordo com Soares e Soares (2003), acidentes que ocorrem em grande maioria com motocicletas, nas quais as possíveis causas apontadas foram certas vantagens que eles têm com relação aos outros veículos como, por exemplo: melhor facilidade para locomoção, menor custo de manutenção e abastecimento.

Como afirma Diniz *et al.* (2005), as empresas que utilizam os serviços de *mototáxi*, *moto frete*, *motoboys*, estas precisam ter serviços prestados com agilidade e por consequência cobram isso dos motociclistas. Ou seja, para sobreviver no mercado, as empresas veem-se obrigadas há reduzir o tempo para que o motociclista faça a entrega, com rapidez cada vez maior.

Estudo realizado por Veronese e Oliveira (2006) envolvendo os *motoboys* indicaram a necessidade de ser ágeis em seu trabalho e viver em constante competição. Por precisarem realizar as entregas de forma rápida, exige que estes estejam constantemente em alta velocidade. Mesmo reconhecida como fator de acidentes e condenada pela legislação de trânsito, a condição de estar em alta velocidade, garante o emprego do *motoboy*.

Diniz *et al.* (2005), explicam que esta realidade obriga o profissional a trabalhar muitas horas, para complementar seu orçamento, em condições físicas e psicológicas comprometidas, prejudicando a sua atenção no trânsito, devido a fatores como cansaço e falta de atenção.

Em estudo realizado, revela-se segundo a fala de um motociclista profissional a comparação entre a experiência *versus* excesso de velocidade na profissão de *motoboy*:

O errado é que, quando a pessoa entra no serviço, ela quer mostrar serviço, [...] porque ele vai rápido, ele quer chegar mais rápido; então, a gente, que é mais velho de casa, não vai se arriscar tanto, então a gente diminui; ele não, ele já quer mostrar serviço e já sai acelerado (SILVA *et al*, 2008, p. 47).

Veronese e Oliveira (2006) indicam outro fator que contribui para que os *motoboys* transitem acima do limite de velocidade, é o pagamento a mais por corridas que demanda menor tempo ou em horários em que estes trabalhadores estão terminando seu expediente.

De acordo com Vieira *et al* (2011), por meio da análise de vítimas de acidentes de moto, estas revelaram que em sua grande maioria não utilizavam equipamentos de segurança, tais como: capacete, colete, joelheiras, cotoveleiras, luvas, etc. A justificativa para o não uso se referia ao desconforto do uso do capacete e por não esperar que pudessem estar envolvidos em acidentes.

Veronese e Oliveira (2006), explicam que

em relação ao uso de equipamentos de segurança, o capacete é citado por estes profissionais como principal equipamento de proteção. Mesmo reconhecendo que a ocorrência de um acidente com uma motocicleta, na maioria das vezes acarretará danos físicos. Estes não utilizam outros equipamentos, como joelheiras, cotoveleiras e botas. Pois os apontam como empecilhos para a agilidade necessária para seu trabalho.

Como afirma Silva *et al.* (2008), há outro fator que é o preconceito contra os motociclistas. Este preconceito é geral e é comum nos danos conta deste problema, quando passamos pela mesma situação vivenciada por eles, ou quando solicitamos seus serviços de forma rápida, por exemplo, para a entrega de um remédio ou refeição.

CONSEQUÊNCIAS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO MOTOCICLISTAS

Os autores Araujo, Mally-Diniz e Rocha (2008), citam que as lesões por acidentes de trânsito constituem-se como um crescente problema de saúde pública e como uma das principais causas de morte de adultos jovens com idade produtiva entre os 15 e 44 anos, visto que a estimativa de vítimas fatais em decorrência de acidentes de trânsito é de 1,2 milhão de pessoas por ano mundialmente falando.

Segundo Riçato (2008), as áreas do corpo mais atingidas são: 30,00% membros inferiores e pelve; 21,50 % cabeça; 12,00% membros superiores; 10,70% face; 4,50% abdômen; 2,00% tórax; 1,50% coluna e pescoço; 17,80% outras lesões.

De acordo com Koizumi (1992), observou-se que a proporção de feridos em acidentes com motocicletas pode atingir 90% a mais do que os demais acidentes de trânsito, que comportam apenas 9% do total. Tratando-se apenas dos ferimentos fica evidente que um dos principais motivos é a vulnerabilidade em que o motorista se encontra em relação aos outros fatores do trânsito, seja veículos, pedestres ou objetos encontrados nas vias. Numa colisão, o motociclista é quem irá absorver toda a energia gerada pelo impacto, uma vez que utiliza apenas do capacete como meio de proteção.

Segundo pesquisa realizada por Koizumi (1992), no município de São Paulo, para analisar

o padrão dos danos causados em vítimas de acidentes de motocicletas, constatou-se que morrem mais homens que mulheres em acidentes e que o maior número se encontra na faixa de 15 a 24 anos. Com relação às lesões mais frequentes foram localizadas 29, 8% nos membros inferiores, 21,5% na cabeça e 18,1% nas superfícies externas. Essa distribuição pode ser observada nas vítimas sobreviventes. Já nas que faleceram, as lesões predominam na cabeça, seguida do abdômen e membros inferiores e pelve.

Ainda a mesma pesquisa aponta como lesões mais frequentes as fraturas de ossos pélvicos e de membros inferiores. A segunda lesão mais frequente em pacientes que receberam alta hospitalar são os ferimentos da superfície externa, descrita como: lacerações, contusões, escoriações ou ferimento corto - contusos, localizados principalmente nos membros inferiores. Se tratando de vítimas fatais associando o tipo de lesão e sua localização, constatou-se que há predomínio de fraturas de membros da pelve, seguido de trauma, laceração ou ruptura de órgãos abdominais e traumatismos crânio-encefálico. Constatou-se que as fraturas de membros aplicam-se também aos que faleceram no hospital assim como o trauma craniano também é uma constante, tanto dos que receberam altas como dos que morreram.

Com relação ao traumatismo crânio-encefálico, foi à terceira lesão entre as mais frequentes nos que tiveram alta hospitalar e a segunda nos que faleceram, se somadas as fraturas de crânio aos traumatismos crânio-encefálico. A face foi à quarta região mais atingida, tanto nas vítimas fatais quanto nos sobreviventes, sendo a fratura a lesão predominante. Observaram-se ainda hematomas e hemorragias, lesões de pescoço sem ocorrência de óbito, lesões de plexo braquial e fraturas na coluna vertebral. (KOIZUMI, 1992).

Além das graves lesões que impossibilitam a vida produtiva de inúmeros motociclistas, essa categoria está exposta a um mal ainda maior. As perdas humanas decorrentes desses acidentes representam um grave problema para a saúde pública brasileira. As mortes oriundas no trânsito ocupam a terceira posição no quadro geral de óbitos, perdendo apenas pelas mortes por doenças cardíacas e degenerativas. (FERREIRA; ALBANO, 2009).

No que se refere especificamente a acidentes envolvendo motociclistas, afirma-se que

são os maiores geradores de custos em decorrência de danos a vida, sejam diretos ou indiretos, sendo que os diretos estão relacionados com despesas médicas e danos a propriedades e os indiretos se refletem na queda de produção em função dos acidentes, e incapacidade física e emocional e a mais grave que é a interrupção prematura de vidas. (FERREIRA; ALBANO, 2009).

Os acidentes também implicam em consequências sociais e econômicas conforme aponta Pedroso (2011), o acidente não é somente problema de trânsito, mas também de trabalho, pois este trabalhador ficará afastado de suas funções devido às consequências do acidente, esse profissional fica em situação delicada; pois muitos trabalham informalmente e não possuem nenhuma garantia trabalhista e a recuperação total de um acidente é lenta e gradual, o que dificulta seu retorno ao trabalho, prejudicando o sustento de sua família.

Um estudo realizado em Maringá (Paraná), no ano de 1999, teve por objetivo caracterizar as atividades realizadas por motociclistas no momento de acidentes e o retorno a produtividade bem como identificar os fatores associados para alteração da produtividade dessas vítimas. O estudo evidencia o frequente uso da motocicleta como veículo para atividades de trabalho, reafirma a importância dos acidentes de trânsito entre jovens em idade produtiva e o comprometimento da produtividade de muitas vítimas por longos períodos, após o evento traumático (OLIVEIRA; SOUSA, 2004).

OBJETIVOS

GERAL

Conhecer os possíveis riscos e os danos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos motociclistas.

ESPECÍFICOS

Conhecer os comportamentos dos motociclistas;

Identificar os fatores desencadeadores dos acidentes de trânsito com os motociclistas;

Identificar as consequências dos acidentes de trânsito em termos pessoais e materiais.

METODOLOGIA

Participaram da pesquisa vinte e um motociclistas. Para se constituir a amostra, foram realizados contatos pessoais e visitas em empresas de *mototáxi* e demais comércios da cidade que utilizam os serviços de *moto frete*, *motoboy*. Constituíram-se duas amostras distintas, uma denominada “Grupo A”, formada por motociclistas que não utilizam a moto como recurso material para o trabalho e outra denominada “Grupo B”, formada por motociclistas que utilizam a moto como instrumento de trabalho (*motoboy*, *moto frete*, *mototáxi*). No “Grupo A” havia treze motociclistas, sendo seis homens, sete mulheres, idades variando de dezoito a cinquenta e oito anos e nível de escolaridade fundamental e superior. No “Grupo B” oito motociclistas, sendo sete homens, uma mulher, idades variando de vinte e um a sessenta anos e nível de escolaridade fundamental e médio.

Utilizou-se como instrumento para a coleta de dados, entrevista semidirigida, contendo perguntas sobre o trânsito na cidade; situações difíceis enfrentadas no trânsito; consequências dos acidentes e comportamentos seguros. Essas foram realizadas em sala reservada na Universidade Paranaense - UNIPAR ou nos locais de trabalho dos motociclistas com duração média de 60 a 90 minutos, gravadas com autorização dos participantes. Utilizou-se também sete observações nas vias em diferentes pontos onde há concentração de trânsito de motociclistas. Estes pontos estratégicos foram indicados pela Guarda Municipal.

Os dados coletados foram analisados utilizando-se dos pressupostos teóricos e metodológicos da Análise de Conteúdo de Laurence Bardin, tal análise se dá mediante categorias.

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

O resultado dessa pesquisa possibilitou conhecer os possíveis riscos e danos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos motociclistas. Quanto as características do trânsito com relação a via, veículo e motorista, os motociclistas apontam um trânsito caótico, agitado, falta sinalização, motoristas de carros não respeitam motocicletas, falta proteção, motociclistas são discriminados.

De acordo com Pordeus et al. (2010), com o aumento significativo da frota de veícu-

los, o espaço urbano tornou-se insuficiente para o número de veículos de transporte individual ou de massa que nele circulam, dificultando a mobilização de pessoas em determinadas horas do dia, e que o trânsito nos espaços urbanos refletem algumas ideologias da sociedade pós moderna como individualismo, imediatismo, permissivismo, hedonismo, consumismo e cada cidadão acaba sendo co-responsável pelo trânsito o qual desfruta.

A fala do entrevistado ilustra o que foi descrito acima:

[...] o trânsito de Umuarama é o trânsito mais caótico que tem. Ninguém respeita ninguém, tem alguns horários que praticamente não dá pra andar, pra dirigir. Têm horários que são bem difíceis de encarar, por exemplo, no horário das sete horas da manhã até as oito horas, das duas e meia até três horas da tarde, [...] das dezessete até as dezenove horas, acho que é o horário mais perigoso que tem, que mais causa acidentes. (Ent. 7 Gr. B).

A história de cada indivíduo constituída a partir da cultura, a qual influencia os comportamentos no trânsito, isto é diante de seu histórico de vida, o ser humano compreende e analisa cada situação, sendo como uma disputa por espaço nas vias públicas, ceder, avançar ou não, dentre inúmeras decisões a serem tomadas a todo instante, como enfatiza Vasconcellos (apud HOFFMANN *et al*, 2003).

Podemos analisar isso na fala de um dos participantes:

[...] nós sabemos que fazemos errado quando “costuramos” os carros ou quando queremos passar o sinal antes de fechar. (Ent. 8 Gr. B).

Ou seja, de acordo com Gomes (2008), algumas pessoas ao se sentarem no banco de uma moto, fazem manobras perigosas, passam pelos sinais vermelhos: Esses motoristas ou condutores, que além de arriscarem suas vidas, arriscam as de outras pessoas, como a dos pedestres.

Assim, o desrespeito às normas de trânsito não é só cometido pelos motociclistas, isto é, há também o desrespeito por parte dos veículos de maior porte.

Como pode ser verificado na fala de um dos entrevistados:

[...] o desrespeito com os motoqueiros, carros em alta velocidade que cruzam sem sinalizar, ultrapassagem pela contramão de todos os veículos tanto carros quanto motos, e as más sinalizações dos motoristas. (Ent. 4 Gr. A).

Portanto, conforme Oliveira (2008) destaca que os motociclistas sofrem com lesões muito graves e até mesmo a morte, devido o desrespeito dos outros veículos maiores e o não cumprimento das normas de segurança do trânsito, enfatizando comportamentos de risco, pois há deficiência nas fiscalizações, condições dos veículos, imprudências dos usuários e principalmente a impunidade dos infratores.

Reforçando a fala do entrevistado anterior, outro entrevistado nos mostra que:

[...] os carros não respeitam os motociclistas, eles cruzam na frente não sinaliza. (Ent. 8 Gr. A).

Porém, ocorre também o desrespeito entre os próprios motociclistas, como coloca as Companhias Municipais de Trânsito e Transportes de Anápolis Goiânia, (CMTT, 2005 apud SILVA, 2007, p. 25):

A motocicleta permite agilidade e velocidade no trânsito por causa de seu tamanho. O problema é quando os motociclistas utilizam essas possibilidades para levar vantagem a qualquer custo, acabam caindo na irresponsabilidade em pilotar a motocicleta levando-os a um comportamento totalmente imprudente.

Verificamos a disputa por espaço na fala do entrevistado como segue abaixo:

[...] Carro não respeita motocicleta, e motocicleta muitas vezes não respeita carro, então fica tipo assim aquela briga entre carro e moto e até caminhão com carro. (Ent. 6 Gr. B).

Conforme Veronese e Oliveira (2006), os motociclistas considerados inexperientes, podem adquirir hábitos que arriscam sua segurança ao dirigir, como realizar ultrapassagens perigosas, descumprir os limites de velocidade, desrespeitar os sinais de trânsito.

Ou seja, para Mendes (2003), a motocicleta é vista pelos jovens como poder de superação a si próprios, reforçando a autoestima e sua

imagem perante a sociedade, revelando atitudes perigosas que levam a acidentes.

Com relação ao parágrafo anterior um dos entrevistados afirma o que foi exposto:

[...] as pessoas mais velhas costumam ser bem mais prudentes, respeitam bem mais o trânsito do que esses que estão indo agora para o trânsito. (Ent. 10 Gr. A).

Quanto os desafios e as dificuldades no trânsito, os motociclistas apresentaram que a motocicleta é um meio de fácil manuseio no trânsito devido o seu tamanho, mas tem em questão a sua vulnerabilidade, não serem vistos pelos outros motoristas e a corrida contra o tempo.

De acordo com Mânica (2007), a motocicleta possui suas peculiaridades, seu tamanho inferior aos demais veículos permitem que em congestionamentos ou em filas no semáforo, o motociclista possa passar entre os carros, ficando muito próximos; não são percebidos pelos demais motoristas das vias, que por sua vez, não os veem, impedindo-os de passar, gerando acidentes.

Assim, a fala do entrevistado ilustra bem essa questão:

[...] tem muito motociclista que anda no meio da pista, eu acho errado, por que ali não é lugar, ali tá a faixa, não é lugar deles [...] se está no meio da pista, é um ponto cego do carro, se você está no local certo o motorista te vê. (Ent. 1 Gr. A).

“Dificuldades no trânsito, pressão patrimonial por entregas rápidas e ganho por produtividade, elevada carga de trabalho e alternância de turnos, adoção de estratégias para reduzir percursos é andar mais rápido” (SILVA *et al* 2008, p. 345).

Estudos mostram que quem gerencia o trabalho dos motociclistas, são os clientes, que buscam um atendimento pontual, confiável e de prontidão. Conseqüentemente, esses profissionais se submetem a elevada densidade de trabalho que junto com a pressão exercida pelo tempo estabelecem os principais fatores de risco que desencadeiam os acidentes (DINIZ, 2003).

Isso pode ser identificado na fala de um dos entrevistados:

[...] às vezes se tem uma entrega que a pessoa tem pressa, eu corro mais, e procuro ser pontual,

mesmo que eu tenha que correr. (Ent. 5 Gr. B).

Conforme Silva *et al* (2008), pode se detectar o que a profissão do *motoboy* mais tem praticado, é a alta velocidade em decorrência da realização de entregas em certo prazo pela pressão e cobrança tanto do patrão como dos clientes.

Para Ferreira e Albano (2009), o tamanho da motocicleta é sua principal característica, porém comparada ao carro, possui natureza instável sendo suscetível ao clima, não fornecendo proteção às pernas e outras partes vulneráveis do corpo numa possível colisão, tendo como obrigatoriedade somente o capacete.

Segundo Koizumi (1992), fica evidente a vulnerabilidade do usuário da moto, uma vez que não há proteções semelhantes àquelas encontradas nos ocupantes de veículos de quatro rodas.

As falas de alguns dos entrevistados ilustram o que foi exposto acima:

[...] A moto é mais perigosa por que qualquer tombo que você leva é o corpo que vai estar exposto. (Ent. 8 Gr. A).

[...] A moto sempre foi mais perigosa, duas rodas ela não segura muito, não tem frenagem como o carro. (Ent. 5 Gr. B).

Pordeus *et al* (2010) destacam que entre as vítimas do trânsito, o grupo dos motociclistas que vem crescendo, não só em quantidade, mas no número de vítimas lesionadas e fatais. A motocicleta passou a ser um veículo de fácil circulação, rápida mobilidade e baixo custo, sendo o veículo mais utilizado pelos jovens brasileiros, principalmente os do sexo masculino, como transporte para o trabalho, lazer, esporte ou como forma de trabalho, como exemplo os *motoboys* e *mototáxis*, sendo esta última regulamentada como atividade ocupacional em várias cidades.

A realidade dos acidentes de trânsito em todo o Brasil está cada vez mais assustadora, visto que as lesões por acidentes de trânsito e a estimativa de vítimas fatais em decorrência destes estabelecem como um grande problema de saúde pública, sendo uma das principais causas de morte de adultos jovens com idade produtiva (ARAUJO; MALLY-DINIZ; ROCHA; 2008).

De acordo com Pinto e Witt (2008), as lesões mais sofridas por acidentados com mo-

tocicletas e sua localização na região corpórea seriam: cabeça, pescoço, face, tórax; membros inferiores e superiores, arranhões e escoriações.

A fala de um dos entrevistados ilustra claramente esta realidade:

[...] tive as sequelas das feridas, também lesão ligamentar do tornozelo esquerdo, luxação no joelho direito, lesão também no nervo do joelho direito e também as cicatrizes, uma ainda não sarou[...] na moto o pára-choque é tua cara, tua testa, porque assim por mais leve que seja não tem como você não se machucar você sempre vai ter uma lesão, você vai ter uma contusão. (Ent. 11 Gr. A).

A maioria dos motociclistas precisam ser submetidos ao tratamento cirúrgico, sendo os locais com mais incidência de cirurgia os membros inferiores, seguido dos membros superiores e em último lugar a cabeça, conforme Sado, Morais e Viana (2009).

De acordo com Pinto e Witt (2008), o aumento de acidentes envolvendo motociclistas tornou-se a grande causa de determinadas incapacidades físicas geradas em decorrência de um determinado trauma, lesões geradas pelo trauma e até a morte.

Este contexto pode ser verificado na fala de um dos entrevistados:

[...] os danos físicos são grandes, muitos amigos meus quase não sobreviveram em acidentes de moto, e os que sobreviveram tiveram sequelas, tem um amigo meu que acabou de tirar a carteira e no primeiro acidente já ficou paralisado [...] conheço outro que ficou paralisado e deu infecção e acabou morrendo. (Ent. 4 Gr. B).

Para os autores Oliveira e Souza (2003), ficou claro que o corpo do motociclista é o mais acometido de lesões, visto que o uso do capacete protege apenas a cabeça.

Podemos verificar na fala de um entrevistado as fortes consequências de um acidente:

[...] o motociclista caiu, e o rosto dele todinho deformou por que ele tava com o capacete aberto. O fecho soltou e ele foi raspando o rosto no asfalto aonde deformou todinho o rosto, quebrou mandíbula, quebrou tudo, porque não tava com o capacete adequado. (Ent. 1 Gr. A).

Os acidentes de trânsito geram inúmeras perdas a sociedade e seu custo é muito alto. Além da perda financeira podemos citar danos psicológicos, pessoais e trabalhistas, pois suas consequências deixam sequelas, que afetam diretamente o bem estar do indivíduo (HOFFMANN; CARBONELL; MONTORO, 1996).

Em relação à seqüela a fala do entrevistado ilustra bem isso:

[...] minha seqüela do acidente é o trauma, porque ainda eu não tenho coragem nem de olhar para a moto direito, de jeito nenhum, não me sinto a vontade, não me sinto segura. (Ent. 11 Gr. A).

Da mesma forma o que acontece com qualquer outro meio de transporte o uso da motocicleta também está ligado a impactos socioeconômicos; pois a ocorrência de acidentes geram danos à sociedade em função de gastos hospitalares, perdas de produtividade e danos materiais. No caso do profissional motociclista o fato de não ser devidamente regulamentado, faz com que os custos dos acidentes sejam pagos pela sociedade (FERREIRA, 2009).

A fala de um dos entrevistados ilustra o que foi descrito acima:

[...] em doze anos de trabalho sofri vários acidentes e em nenhum eu estava errado, tive várias sequelas e fiquei afastado por seis meses em um acidente, trinta dias em outro, quinze dias em outro e o último por vinte dias [...] nos acidentes então acontece muita fratura exposta, o pessoal está usando muito o DPVAT. (Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores Terrestres Seguro obrigatório pago anualmente), quem tem fraturas gravíssimas. (Ent. 3 Gr. B).

De acordo com a literatura de Ferreira e Albano (2009), os acidentes com perdas humanas representam problemas de saúde pública, ocupando a terceira posição no quadro de óbitos no país, atrás apenas de mortes por doenças cardíacas e degenerativas, concluindo-se assim que medidas devem ser tomadas, para que se possa desfrutar de um trânsito harmonioso, poupando-se assim milhares de vidas todos os dias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os comportamentos inapropriados no

trânsito são os que levam ao crescente índice de acidentes envolvendo motociclista. Podemos destacar a pressão, a alta velocidade e o estresse causados pela exigência do mercado de trabalho como desencadeadores de situações de riscos das quais os motociclistas estão sujeitos.

São vários os fatores envolvidos no trânsito que tornam o ato de dirigir a motocicleta algo perigoso. A falta de atenção assim como o desrespeito a regras torna o motociclista ainda mais vulnerável a acidentes uma vez que a motocicleta apresenta características próprias que desfavorecem uma total segurança.

Tendo como consequências dos acidentes de trânsito, as questões físicas, psicológicas e materiais, devido à vulnerabilidade em que os motociclistas estão mais expostos, pois as lesões, escoriações, fraturas são de maior gravidade e muitas vezes pode levar até a morte, além dos prejuízos materiais e comprometendo a renda do motociclista devido ao afastamento de seu trabalho.

Um trânsito em que vários fatores prejudicam o desempenho de uma condução segura requer medidas de segurança que possam dar suporte a seus usuários, diminuindo assim os altos índices de acidentes.

REFERÊNCIAS

ARAUJO, M. M.; MALLOY-DINIZ, L. F.; ROCHA, F. L. **Impulsividade e acidentes de trânsito**. 2008. p. 61-68. Disponível em: <<http://www.hcnet.usp.br/ipq/revista/vol36/n2/pdfs/60.pdf>>. Acesso em: 28 maio 2012.

BARDIN, L. **Análise de conteúdo**. Lisboa: Edições, 1977.

BOTTESINI, G.; NODARI, C. T. **Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas**. 2011. Disponível em: <<http://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/259>>. Acesso em: 15 maio 2012.

DINIZ, E. P. H. **Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço**: as condições acidentogênicas e as estratégias de regulação dos motociclistas profissionais. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), 2003. Disponível em: <http://www.fundacentro.gov.br/dominios/ctn/teses_conteudo.asp?retorno=136>. Acesso em: 07

abr. 2012.

DINIZ, E. P. H. et al. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v. 30, n. 111, 2005, p. 42-51. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=100517011006>>. Acesso em: 12 mar. 2012.

DINIZ, E. P. H. et al. Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. **Revista Ciência e Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, p. 905-9116, 2005.

FERREIRA, C. C. **Acidentes motocicleta-carro**: um estudo das representações sociais no trânsito em Goiânia. 2006. Disponível em: <http://tede.biblioteca.ucg.br/tde_arquivos/11/TDE-2006-10-16T132421Z-204/Publico/Cintia%20Campos%20Ferreira.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2012.

FERREIRA, F. F. **Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas**: a percepção dos condutores profissionais. 2009. 91 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/18974/000733713.pdf?sequence=>>. Acesso em: maio 2012.

FERREIRA, F. F.; ALBANO, J. F. **Motociclistas profissionais**: a percepção da categoria quanto ao risco de acidentes de trânsito, 2009. Disponível em: http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/engenharia/4_350_AC.pdf. Acesso em: 20 maio 2012.

GIRÃO, R.; OLIVEIRA, R. A. **Condução de risco**: um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/aps/v23n1/v23n1a11.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2012.

GOMES, W. M. **Manifestações do caráter e suas patologias no trânsito**. In: ENCONTRO PARANAENSE, CONGRESSO BRASILEIRO, CONVENÇÃO BRASIL/LATINO-AMÉRICA,

- 13., 8., 2., 2008. Curitiba. **Anais...** Curitiba: Centro Reichiano, 2008. CD-ROM. ISBN – 978-85-87691-13-2. Disponível em: <www.centroreichiano.com.br>. Acesso em: maio 2012.
- HOFFMANN, M. H.; CARBONELL, E.; MONTORO, L. Álcool e segurança - epidemiologia e efeitos. **Psicologia: Ciência e Profissão**, Brasília, v.16, n.1, 1996. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S141498931996000100006&script=sci_arttext>. Acesso em: jun. 2012.
- HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- HOFFMANN, M. H.; LEGAL, E. J. Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- KOIZUMI, M. S. Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 26, n. 5, 1992. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101992000500002>. Acesso: 30 abr. 2012.
- MÂNICA, A. G. **Modelo de previsão de acidentes rodoviários envolvendo motocicletas**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio grande do Sul. Porto alegre, 2007. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/11172/000607444.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 28 maio 2012.
- MENDES, R. **Ansiedade nos motociclistas**. 2003. Portugal. Disponível em: <www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/aps/v23n1/v23n1a08.pdf>. Acesso em: 20 maio 2012.
- MORAES, T. D.; PINTO, F. M. **O corpo nas atividades em trânsito: condutores profissionais e mobilização do corpo-si**. 2011. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172011000200009&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 15 abr. 2012.
- MOURA, E. C. et al. Direção de veículos motorizados após consumo abusivo de bebidas alcoólicas, Brasil, 2006 a 2009. **Revista Saude Pública**, v. 43, n. 5. p. 891-894, 2009.
- NUNES, M. N.; NASCIMENTO, L. F. C. Internações hospitalares por acidentes de moto no Vale do Paraíba. **Rev. Assoc. Med. Bras**. 2010, v. 56, n. 6, p. 684-687. ISSN 0104-4230. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-42302010000600018>>. Acesso em: 10 maio 2012.
- OLIVEIRA, N. L. B. **Fatores associados ao risco de lesões e obitos de motociclistas envolvidos em ocorrências de trânsito**. 2008. Disponível em: <[Http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/7/7139/tde-11032008-111333/pt-br.php](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/7/7139/tde-11032008-111333/pt-br.php)>. Acesso em: jul. 2012.
- OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. **Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito**. 2003. Maringá. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rlae/v11n6/v11n6a08.pdf>>. Acesso em: 28 abr. 2012.
- OLIVEIRA, N. L. B.; SOUSA, R. M. C. **Motociclistas frente às demais vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá**. 2004. Maringá/Paraná. Disponível em: <<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciHealthSci/article/view/1581>>. Acesso em: 25 abr. 2012.
- PEDROSO, D. **Acidentes de trânsito: as percepções das vítimas**. 2011. Disponível em: <<http://ged.feevale.br/bibvirtual/Monografia/MonografiaDanielPedroso.pdf>>. Acesso em: 08 out. 2011.
- PINTO, A. O.; WITT, R. R. Gravidade de lesões de motociclistas atendidos em um hospital pronto socorro. **Revista Gaúcha Enfermagem**, Porto Alegre, v. 29, n. 3, p. 408-414, set. 2008. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/23604/000670286.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 20 maio 2012.
- PORDEUS, J. et al. **Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicletas na percepção do motociclista hospitalizado**, 2010. p. 207-212. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/408/40818208003.pdf>>. Acesso em: 27 maio 2012.

RIÇATO, R. M. Estudo de acidentes com motocicletas no município de Presidente Prudente no ano de 2003. 122 f. 2008. Dissertação (Mestrado) - Botucatu/SP. Disponível em: <http://www.athena.biblioteca.unesp.br/exlibris/bd/bbo/33004064078P9/2008/ricato_rm_me_botfm.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2012.

SADO, M. J.; MORAIS, F. D.; VIANA, F. P. Caracterização das vítimas por acidentes motociclísticos internadas no hospital de urgências de Goiânia. Goiânia: **Revista Movimenta**, v. 2, n. 2, 2009. Disponível em: <<http://www.nee.ueg.br/seer/index.php/movimenta/article/viewFile/248/202>>. Acesso em: 16 abr. 2012.

SILVA, D. W. et al. Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas. 2008. **Physis**, v.18, n. 2, p. 339-360, 2008. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-73312008000200008>>. Acesso em: 18 jun. 2012.

SILVA, T. B. **O uso de equipamentos de segurança na prevenção e proteção de motociclistas**. 2007. Disponível em: <http://scholar.googleusercontent.com/scholar?q=cache:OPZUw86ubHUJ:scholar.google.com/+IAVM&hl=pt-BR&as_sdt=0>. Acesso em: 15 mar. 2012.

SOARES, D. F. P. P de P. et al. Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na região sul do Brasil. 2011. **Rev. bras. Epidemiol.** v.14, n. 3, p. 435-444, 2011. <<http://dx.doi.org/10.1590/S1415-790X2011000300008>>. Acesso em: 20 jun. 2014.

SOARES, D. F. P de P.; SOARES, A. D, **Motociclistas vítimas de acidentes de trânsito na região sul do Brasil**, Maringá/Paraná, Hospital Universitário do Norte do Paraná, v. 25, n.1, p. 87-94, 2003. Disponível em: <<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciHealthSci/article/viewFile/2303/1477>>. Acesso em: 10 jun. 2012.

THIELEN, I. P. et al. Percepção de risco e excesso de velocidade. **Revista Saude Pública**, v. 24. n. 1. p. 131-139, 2008.

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**. 2006. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2006001200021>>. Acesso em: 15 abr. 2012.

VIEIRA, R. C. A. et al. Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclísticos atendidos em um Centro de Referência ao Trauma de Sergipe. **Revista escola enfermagem da USP**, São Paulo, v. 45, n. 6, dez. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0080-62342011000600012&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12 maio 2012.

UN ESTUDIO SOBRE LOS FACTORES QUE LLEVAM A LOS MOTOCICLISTAS A ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE UMUARAMA

RESUMEN: Este artículo propone clarificar los posibles riesgos y daños por accidentes de tránsito que involucran a motociclistas en la ciudad de Umuarama - PR. El estudio analizó datos recogidos a través de entrevistas y observaciones con dos grupos de motociclistas, aquellos que los utilizan como medio de locomoción llamado grupo A y otro a trabajo nombrado grupo B, totalizando veintidós participantes y para el análisis de datos se utilizó la metodología Bardin (Análisis de Contenido). A partir del análisis de las entrevistas, los resultados fueron divididos en tres categorías, a saber: características del tráfico con respecto a la vía, vehículo y conductor, que dio lugar a los siguientes puntos relacionados: el tráfico caótico, falta de respeto a las leyes del tránsito, con otros conductores, motociclistas entre ellos, la cuestión de su corta edad y la falta de experiencia. En cuanto a las dificultades y los retos, se destacan en el tránsito la vulnerabilidad de la motocicleta, la prisa, exceso de velocidad y el uso indebido de equipos de seguridad. En cuanto a las consecuencias de un accidente, el estudio reveló daños físicos, materiales, sociales y psicológicos sufridos por los conductores de motocicleta como las fracturas abiertas, escoriaciones e incluso la muerte. Los resultados mostraron que los comportamientos inapropiados en el tráfico son responsables por la elevada tasa de accidentes motociclísticos.

PALABRAS CLAVE: Tránsito caótico; Motociclistas; Vulnerabilidad; Prisa.