

OS IMPACTOS SOCIAIS DA INTENSIFICAÇÃO DO USO DE MOTOCICLETAS

Jorge Tiago Bastos¹, Karina Retzlaff Camargo², Heitor Vieira³

^{1,2}Fundação Universidade Federal do Rio Grande

³Universidade Federal de Santa Catarina

O presente trabalho estuda as consequências da expansão na aquisição e no uso de motocicletas no município do Rio Grande-RS, tendo como objetivo avaliar suas circunstâncias sociais e seus impactos à segurança viária.

Primeiramente, a metodologia focou na realização de pesquisas sobre a frota de veículos. Na cidade, a porcentagem de motocicletas e motonetas (motos) em relação ao número de automóveis corresponde a, aproximadamente, 50%. Para conferir a representatividade dos dados de frota, foram procedidas contagens de fluxo nos principais corredores que ligam os bairros aos pólos de atração de viagens das zonas central, industrial e portuária.

Posteriormente procedeu-se a análise e interpretação dos boletins de ocorrência de acidentes de trânsito registrados, no ano de 2006 (659 de acidentes com lesão corporal culposa e 22 de homicídio culposo). Da análise individual dos boletins foram obtidos: tipologia do acidente; tipo de veículo envolvido; número de feridos e gravidade do ferimento; local, data e horário da ocorrência. Foi adotada uma tipologia de acidentes adequada aos propósitos da pesquisa, composta de oito categorias, a saber: abalroamento lateral no mesmo sentido (ALMS); abalroamento lateral em sentidos contrários (ALSC); abalroamento transversal (AT); colisão frontal (CF); colisão traseira (CT); perda de controle (PC); atropelamento (B); e outros (O). Esse critério de classificação permitiu o enquadramento de 97% dos acidentes, que foram analisados através dos filtros disponíveis na planilha eletrônica *Excel*.

A participação das motos nos conflitos de trânsito foi de 516 vezes em 681 ocorrências, em uma proporção cerca de 50% superior à sua participação na frota (em torno dos 30%). Além disso, constatou-se que 54% das mortes ocorrem em acidentes com a participação de motos. Em relação ao número de feridos leves e graves, essa proporção fica em 68 e 67%, respectivamente. Revelaram-se, ainda, diferenças entre os veículos de duas rodas e os demais, quanto à accidentalidade. A frequência de ALMS e ALSC é mais de três vezes maior em acidentes envolvendo moto; AT quase três vezes mais frequentes; CT duas vezes.

A massa e dimensões das motos, ao mesmo tempo que lhes proporcionam flexibilidade e agilidade, trazem como consequência a baixa conspicuidade. As diferenças de massa entre as motos e os demais veículos automotores expõem os seus ocupantes a desacelerações maiores durante colisões, resultando em maior morbi-mortalidade. Portanto, a moto como ferramenta de trabalho promove a inclusão social por um lado, devido ao baixo custo e flexibilidade, mas, a exclusão por outro, devido ao risco oferecido aos usuários.

Endereço dos autores:

Jorge Tiago Bastos (jtbastos@gmail.com)

Rua Lino Neves, 763 – Bairro Salgado Filho – CEP 96202-600, Rio Grande – RS

Karina Retzlaff Camargo (karinaretzlaff@gmail.com)

Rua Octávio Peixoto, 744 – Bairro Fragata – CEP 96040-770, Pelotas – RS

Heitor Vieira (heitor@labtrans.ufsc.br)

Rua Prof. Simão José Hess, 82/4 – Bairro Trindade – CEP 88036-580, Florianópolis – SC