

## Motocicletas e o Aumento dos Acidentes de Trajeto

Amorim V.A., Nunes K.R.V., Filho, A.P.G.,  
Fontes C.H.O., Barbosa A.S.,  
Universidade Federal da Bahia, Brasil

### 1. INTRODUÇÃO

É sabido que consideramos que um país se torna desenvolvido quando todos tendem a utilizar o sistema público de transporte não por imposição, mas por opção já que ele passa a ser uma opção de qualidade, trazendo benefícios e economia de tempo para o deslocamento de casa para o trabalho. O carro particular passa a ser utilizado para deslocamentos estritamente pessoal ou de lazer, pois nos grandes centros urbanos cada vez mais é impraticável até o simples estacionamento. Vale salientar que o retorno de um sistema público de qualidade é o retorno esperado pelo contribuinte aos inúmeros impostos pagos no País.

O Estado de Alagoas possui infraestrutura precária e saturada de suas vias públicas, principalmente na capital Maceió, acarretando nos grandes centros urbanos trânsito caótico, desorganizado.

A população se beneficiou com o aumento das linhas de créditos, além de incentivos propiciados pelos setores econômicos do Governo Federal para a aquisição de motocicletas e das motonetas (as tracionais ‘cinquentinhas’), como forma de facilitar no deslocamento de casa ao trabalho, já que o transporte público apresenta deficiências no seu funcionamento, os dados do Departamento nacional de Trânsito (DENATRAN) comprova o referido fenômeno, conforme a tabela 1.

Tabela 1 - Dados comparativos do quantitativo de motocicletas e motonetas no Estado de Alagoas

	2004	2015
MOTOCICLETAS	51.144	234.961
MOTONETAS	6.858	34.101

FONTE: DENATRAN/AL

A opção do trabalhador para utilizar em massa a motocicleta como meio de transporte é facilmente percebida nos estacionamentos de grandes obras ou empresa do Estado de Alagoas, conforme figura 01 e 02.



Figura 01 – Estacionamento de uma empresa



Figura 02 – Estacionamento de um canteiro de obras

Golias et al. [1] afirma que pelas próprias características do veículo, a vulnerabilidade do usuário da moto é evidente, já que não há proteções de lataria ou outra estrutura, e os motociclistas, em sua maioria jovens e em idade produtiva, estão constantemente propensos e sujeitos a sofrerem lesões que podem provocar a morte ou comprometer, de forma temporária ou definitiva, sua qualidade de vida e o desenvolvimento de suas atividades, com comprometimento no retorno à sua produtividade. Além disso, a morbidade decorrente desses eventos pode levar a gastos adicionais relacionados a seu atendimento e tratamento, tanto para o sistema de saúde, quanto para seguros e para o próprio indivíduo. Internações, cirurgias, reabilitação, cuidados de assistência domiciliar e produtividade perdida pela falta de condições para realização das atividades laborais podem ser listados como elementos que geram gasto. Assim, torna-se importante conhecer esses montantes, já que parte destes recursos poderá ser reduzida se estratégias aplicadas para minimizar esse importante problema de saúde forem efetivas.

### *1.1 Acidentes do tipo de trajeto e as motocicletas*

Os Acidentes de trânsito provocam prejuízos enormes na população jovem e principalmente do sexo masculino, constituindo um grande problema de saúde pública (BRASIL a, 2007) [2]. No Brasil, boa parte dos acidentes de trânsito resulta em morte (WHO, 2009) [3], impactando absurdamente todos os segmentos da sociedade.

De acordo com o Decreto-lei Nº 7.036, de 10 de novembro de 1944, considera-se acidente do trabalho todo aquele que se verifique pelo exercício de desenvolvimento de suas tarefas, provocando direta ou indiretamente, lesão corporal, perturbação funcional, ou doença, que determine a morte, a perda total ou parcial, permanente ou temporária, de capacidade para o trabalho (BRASIL, 2014b) [4].

Para a Previdência Social (BRASIL, 2014c) [5], acidente do trabalho foi definido como aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados especiais, provocando lesão corporal ou perturbação funcional, permanente ou temporária, que cause a morte, a perda ou a redução da capacidade para exercer a função. Segundo a Previdência, equiparam-se a acidentes do trabalho a doença do trabalho e a doença profissional. Equiparam-se também o acidente ligado ao trabalho que, embora não tenha sido a causa única, tenha contribuído diretamente para a ocorrência da lesão; certos acidentes sofridos pelo segurado no local e no horário de trabalho; as doenças provenientes de contaminação accidental do empregado no exercício de sua atividade; e o acidente sofrido a serviço da empresa ou no trajeto entre a residência e o local de trabalho do segurado e vice-versa (BRASIL, 2014d) [6].

Cerca de 80% dos acidentes não são notificados no Brasil (PASTORE, 2011) [7], isso quer dizer que às estatísticas oficiais representa apenas um quinto da realidade. A subnotificação passa a ser uma prática nas empresas para burlarem a fiscalização dos órgãos públicos e evitem o aumento das alíquotas da Previdência Social, esta prática deve ser combatida em um sistema eficiente de gestão para evitar informações erradas, que prejudicariam todo o objetivo de gestão.

É possível observar que a preocupação com a segurança do trabalho possui também respaldo nos artigos 200, VIII, 7º, XXII e XXVIII, da Constituição Federal (BRASIL 2014 e) [8]

Art.200 – Ao sistema único de saúde compete, além de outras atribuições, nos termos da lei: [...]

VIII – colaborar na proteção do meio ambiente, nele compreendido o do trabalho.

Art. 7º - São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem a melhoria de sua condição social: [...]

XXII – redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança; [...].

XXVIII – seguro contra acidentes de trabalho, a cargo do empregador, sem excluir a indenização a que este está obrigado, quando incorrer em dolo ou culpa.

Um dado intrigante, no último anuário divulgado pelo Ministério da Previdência Social (ANUÁRIO, 2013)[9] chamou a atenção o aumento considerável de acidentes com afastamento relacionados ao do tipo de trajeto. Ora, se é evidente que nosso País encontrasse numa epidemia de acidentes de motos é fácil imaginar que provavelmente exista uma correlação entre o número destes acidentes de trajeto com os acidentes de motos. De acordo com Zampol (2014) [10] “o acidente de trajeto, ou, como também é conhecido, acidente de percurso, tem como objetivo a proteção ao trabalhador em ocorrências que possam surgir no trajeto entre sua residência e o local de trabalho, e vice e versa”.

Classificado como acidente de trabalho, o acidente de trajeto é aquele sofrido pelo trabalhador no caminho habitual entre o trabalho e sua residência, este tipo de acidente enseja os mesmos direitos do acidente típico, como estabilidade de 12 meses após liberação do INSS e recebimento de salários em afastamento de até 15 dias e auxílio-doença em períodos superiores.

Entre 2002 e 2006 houve um aumento expressivo da frota de motocicletas no Brasil, com um aumento de 61% dos licenciamentos destes veículos. (VASCONCELOS, 2008 & KOIZUMI, 2008).[11]

Vasconcelos (2008) [12] conjecturou que este aumento da frota devido às facilidades de financiamento e fabricação desse tipo de transporte pode ter sido um fator preponderante para o aumento observado de 3% para 27% dos óbitos em acidentes de trânsito.

## **2. OBJETIVOS DO TRABALHO**

Baseados nas presentes informações, se faz necessário analisar os dados oficiais para estabelecer a relação entre o aumento dos índices de acidentes de trajeto e os acidentes de motos no Estado de Alagoas.

## **3. DESCRIÇÃO DO TRABALHO REALIZADO**

Foi realizada pesquisa exploratória, retrospectiva, baseada em análises de bases de dados de acidentes ocorridos no Estado de Alagoas e que deram entrada no Hospital Geral do Estado em Alagoas no período de janeiro a abril de 2014, segundo o Serviço de Arquivo Médico e Estatístico da Secretaria de Estado da Saúde (ALAGOAS, 2014)[13]. A pesquisa restringiu-se aos acidentes envolvendo motocicletas, de procedência tanto da capital quanto do interior, já que se trata de um hospital referência no estado. Foram caracterizadas as seguintes variáveis: gênero, idade, tipo de acidente, mês da ocorrência e horário da ocorrência.

## **4. RESULTADOS OBTIDOS**

A principal fonte de informação utilizada foram os dados estatísticos obtidos da Secretaria do Estado da Saúde (ALAGOAS, 2014) [14]. Em Alagoas, entre janeiro e abril de 2014, ocorreram 1700 acidentes com motocicletas registrados no Hospital Geral do Estado. De acordo com o gráfico 01, observa-se que dos 1700 acidentes, 1615 (95%), ocorreram na faixa etária abrangida pela população ativa

e produtiva do Estado, 1167 (68,64%) ocorreram nos horários considerados como horário de trabalho e no horário que coincide com o da volta para casa entre as 06 às 21 horas, podendo ser observado no gráfico 02. A maioria esmagadora 1344 (79%) destes acidentes acometeu o sexo masculino, conforme gráfico 03.

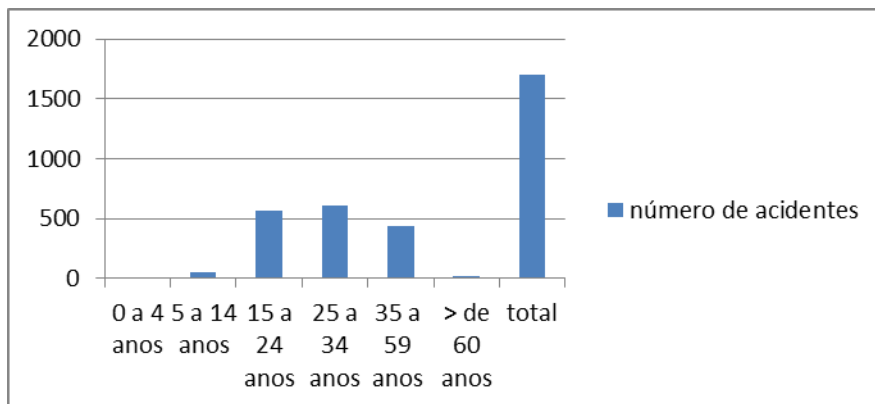


Gráfico 1 - Número de acidentes de motos de acordo com a faixa etária. Fonte: Serviço de arquivo médico e estatístico da Secretaria Estadual de Saúde de Alagoas (2014).

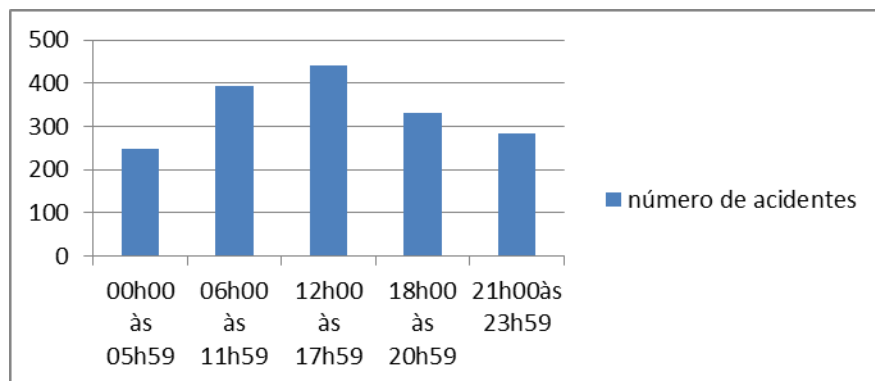


Gráfico 2 - Número de acidentes de motos de acordo com o horário. Fonte: Serviço de arquivo médico e estatístico da Secretaria Estadual de Saúde de Alagoas (2014).

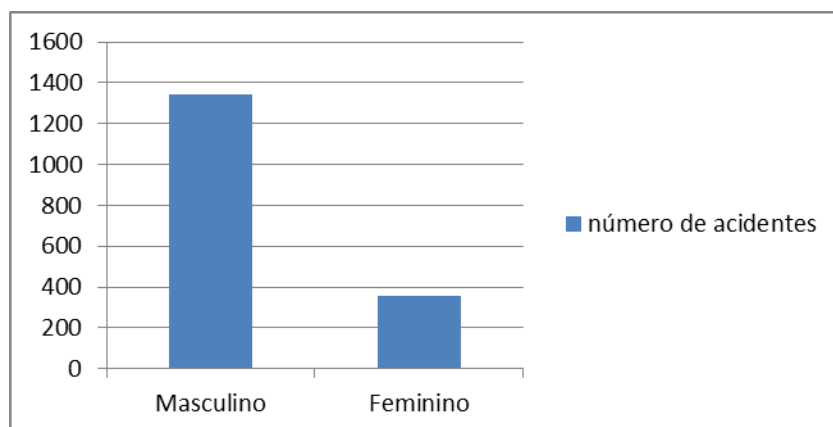


Gráfico 3 - Número de acidentes de motos de acordo com o gênero. Fonte: Serviço de arquivo médico e estatístico da Secretaria Estadual de Saúde de Alagoas (2014).

O número de internações provocado por acidentes de moto aumentou consideravelmente em Alagoas nos últimos anos. De acordo com a Secretaria do Estado da Saúde (ALAGOAS, 2014) [15] entre 2005 e 2014, foram registrados no Estado 28.875 internações para procedimentos médicos, deste total cerca de 72% foram feitas no Hospital Geral do Estado (HGE) em Maceió e o restante em unidades de emergência do interior do Estado.

Com uma média anual de aproximadamente 2 mil internações após acidentes de moto, a taxa de mortalidade do Estado de Alagoas segundo o Ministério da Saúde (BRASIL, 2015f) [16], é a vigésima do País, com uma média que contabiliza 4,1 mortes a cada 100 habitantes em 2013.

## 5. CONCLUSÕES (OU COMENTÁRIOS FINAIS)

A conclusão obtida através dos dados oficiais é que os acidentes de motocicletas aumentam de forma expressiva a cada dia, devido à popularização deste meio de transporte e que os acidentes ocorrem tanto no horário de trabalho, como atinge a classe produtiva no seu trajeto normal de casa para o trabalho, bem como no desenvolvimento de suas atividades. Os acidentes de motocicletas nestas situações são classificados como acidentes de trabalho do tipo de trajeto, desta forma impactando os índices oficiais que tratam deste problema.

## 6. REFERÊNCIAS

- [1] GOLIAS, A. R. C.; CAETANO, R.; VIANNA, C. M.M. *Caracterização e custos de acidentes de motocicletas com vítimas atendidas em regime hospitalar no Município de Paranaíba – PR* no ano de 2007. *Physis: Revista de saúde coletiva*, v. 23, n. 4, Rio de Janeiro, out./dez. 2013.
- [2] BRASIL a. Departamento de Análise de Situação em Saúde, Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério da Saúde. *Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil*. Brasília: Ministério da Saúde; 2007. (Série G. Estatística e Informação em Saúde).
- [3] World Health Organization (WHO). *Global status report on road safety: time for action*. Geneva: World Health Organization; 2009.
- [4] BRASIL b. Empresa de Tecnologia e Informações da Previdência Social. Decreto-lei nº 7.036 - de 10 de novembro de 1944. Disponível em: <<http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/23/1967/..%5C..%5C24%5C1944%5C7036.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2015.
- [5] BRASIL c. Ministério da Previdência e Assistência Social. *Anuário Estatístico da Previdência Social*. Disponível em: < [http://www1.previdencia.gov.br/aeps2006/15\\_01\\_03\\_01.asp](http://www1.previdencia.gov.br/aeps2006/15_01_03_01.asp)>. Acesso em: 10 de jun. 2015.
- [6] BRASIL d. Ministério da Previdência e Assistência Social. *Anuário Estatístico da Previdência Social*. Disponível em: < 2006[http://www1.previdencia.gov.br/aeps2006/15\\_01\\_03\\_01.asp](http://www1.previdencia.gov.br/aeps2006/15_01_03_01.asp)>. Acesso em: 10 de jun. 2015.
- [7] PASTORE, J. *O custo dos acidentes e doenças do trabalho no Brasil*. Tribunal Superior do Trabalho, Brasília, 20 nov. 2011.

- [8] BRASIL e. Presidência da República. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 10 de jun. 2015.
- [9] ANUÁRIO Brasileiro de Proteção. *Revista Proteção*, São Paulo, novembro 2013. Edição 18.
- [10] ZAMPOL, Francisco José. *Acidentes de trajeto*. Jun. 2014. Disponível em: [www.jus.com.br/artigos/29194/acidentes-de-trajeto#ixzz3faEfsoEe](http://www.jus.com.br/artigos/29194/acidentes-de-trajeto#ixzz3faEfsoEe). Acesso em: 10 de jun. 2015
- [11-12] Vasconcellos E. A. *O custo social da motocicleta no Brasil*. Revista dos Transportes Públicos 2008; 30/31:127-42.
- [13-14-15] ALAGOAS. Secretária de Estado da Saúde (SESAU). Hospital Geral do Estado Professor Osvaldo Brandão Vilela. Serviço de Arquivo Médico e Estatístico, 2014.
- [16] BRASIL f. Ministério da Saúde. Disponível em: <http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=060701> . Acesso em: 10 de jun. 2015.