

# A INSERÇÃO DO GÊNERO FEMININO NA CONDUÇÃO DE MOTOCICLETA NO MUNICÍPIO DE MACEIÓ-AL E A RELAÇÃO COM A ACIDENTALIDADE

Jessica Yolanda Figueiredo de Barros  
Karine da Silva Santos

*Departamento Estadual de Trânsito de Alagoas - DETRAN/AL [servicosocial@detran.al.gov.br](mailto:servicosocial@detran.al.gov.br)*

## **Resumo**

Este trabalho apresenta os resultados de uma análise realizada sobre o índice de mulheres, usuárias do Serviço Social do DETRAN/AL no período de 2010 a 2016, condutoras de motocicleta no município de Maceió e a relação com os acidentes de trânsito.

**Palavras-chave:** Gênero feminino, motocicleta, acidentes.

## **Introdução**

Saffioti (1987) reflete que o termo gênero é uma construção inicial histórica na relação de homens e mulheres, sendo construído para definir um modelo de masculinidade e feminilidade, bem como os padrões de comportamento de homens e mulheres. No entanto, gênero refere-se ao conjunto de relações desiguais como atributos, crenças e atividades definidas, haja vista que ser homem ou mulher está inserido na maioria das sociedades desiguais. Assim, as desigualdades de classes aprofundaram outras desigualdades como gênero, raça, idade, orientação sexual, etnia, deficiência e religião. Neste sentido, compreende-se que gênero é uma categoria criada para se referir ao caráter fundante da construção cultural das diferenças sexuais, a tal ponto que as definições sociais das diferenças sexuais é que são interpretadas a partir das definições culturais de gênero.

Com o advento da Revolução Industrial, deu-se de forma ampla a entrada do sexo feminino nas atividades laborativas das indústrias, com o objetivo de baratear a mão de obra, diminuir os salários e manter um controle maior ao novo grupo de operárias, sendo possível inserir a mulher no contexto da produção em máquinas que se adequavam ao seu corpo. (SAFFIOTI, 2015, p. 81)

Com a segunda guerra mundial as mulheres passaram a assumir alguns papéis que eram predominantemente masculinos, a exemplo do trabalho na indústria bélica, para substituir os homens que estavam na guerra. Desta forma, passaram a administrar os negócios da família e a ocupar postos dos homens no trabalho. O final da guerra trouxe muitos impactos e mudanças para o mundo do trabalho, pois muitos dos homens sobreviventes retornaram mutilados e impossibilitados de voltar para suas atividades laborativas, uma parte deles adquiriu problemas psicológicos e muitos outros foram excluídos da vida social, o que resultou num novo tipo de sentimento e atitude por parte das mulheres, que começaram a se afastar do seio

familiar para alavancar os trabalhos realizados pelos maridos. A entrada das mulheres no mercado do trabalho também se deve à necessidade da mulher contribuir financeiramente com o rendimento familiar.

Dentre outros fatores que levaram a mulher a ocupar o espaço do trabalho, tem-se o desenvolvimento de métodos contraceptivos, como o uso do anticoncepcional, que fez com que as mulheres passassem a ter menos filhos, tal como o avanço das inovações tecnológicas advindas do capitalismo globalizado, que estimulou a especialização das mulheres para o mercado de trabalho.

Destaca-se que a situação de submissão da mulher no Brasil também é contraposta na década de 1930, quando esta passou a ser eleitora, e mais massivamente na década de 1940, com o início do feminismo, que ocorreu em um processo gradual de conquistas econômicas, sociais e jurídicas, buscando o reconhecimento da mulher como um sujeito de direitos. Neste sentido, é importante salientar que uma das grandes conquistas da mulher ocorreu no cenário político, uma vez que a representatividade feminina se faz necessária nos processos de luta pelos direitos das mulheres, em meio a um contexto social ainda marcado por preconceito e violência em uma sociedade construída sob a égide do machismo e patriarcalismo.

Na década de 70 as mulheres já representavam uma quantidade considerável do eleitorado, marca que foi se ampliando com o passar dos anos. Quanto aos espaços de negociação coletiva tem-se certa dificuldade de inserção do sexo feminino, que ocupa um papel secundário, devido às resistências dentro da estrutura sindical, que inclui uma quantidade mínima de mulheres à frente dos cargos de direção. Isso também se deve ao fato das mulheres trabalhadoras executarem funções de baixa qualificação e alta rotatividade, estando mais vulneráveis a serem controladas pela gestão e suscetíveis ao desemprego.

Contudo, com o passar dos anos, o papel da mulher no mercado de trabalho foi se intensificando, onde passaram a conquistar seu lugar no espaço do trabalho e aumentar sua responsabilidade no comando das famílias, o que levou a ocupar posições hierárquicas e de liderança, melhorando o nível de escolaridade e redução da defasagem salarial que ainda existe em relação aos homens.

Apesar dos avanços femininos na esfera do trabalho, ainda há muito que se avançar, visto que ainda há uma elevada representatividade do número de mulheres que trabalham sem vínculo empregatício, devido, dentre outros fatores, ao baixo nível de escolaridade. A partir do momento em que o trabalho feminino foi incorporado na sociedade capitalista, às relações de produção passaram a estarem ligadas às relações de gênero. Deste modo, a divisão sexual do trabalho é reforçada e apropriada pelo capital na medida em que o trabalho feminino é incorporado no processo produtivo sob condições precárias e deterioradas.

Diante do exposto, o interesse em discutir a temática da inserção do gênero feminino na condução de motocicleta surgiu após a apreensão da realidade do campo de estágio em Serviço Social na Subchefia ligada a Chefia de Educação para o Trânsito e Controle de Condutores, do Departamento Estadual de Trânsito de

Alagoas - Detran/AL. Durante esse processo, foi verificado que há uma ausência de produção teórica no âmbito do sexo feminino inserido na condução de motocicleta para realizar atividades cotidianas e atividades de trabalho. Desta forma, iniciamos um estudo preliminar que contemplasse esta realidade ainda tão pouco explorada, com o propósito de que posteriormente, a pesquisa pudesse ser expandida de forma contínua pelos setores do Detran/AL, bem como por diversos órgãos que compõem o sistema trânsito, áreas afins e demais interessados pela temática.

Esse tema chamou atenção ao se analisar o espaço trânsito no Departamento, onde fica evidente o fato de haver uma vulnerabilidade do sexo masculino em relação ao envolvimento nos acidentes de trânsito, em contraposição ao envolvimento da mulher no decorrer dos anos. Essa vulnerabilidade torna clara a disparidade entre ambos os sexos no que se refere à probabilidade de acidentes estarem atrelados a fatores ligados diretamente ao contexto histórico-cultural e às relações sociais baseadas numa perspectiva patriarcal que se estabeleceu na sociedade. Nessa perspectiva, historicamente a mulher é mais cuidadosa no trânsito, fator que possibilita uma baixa exposição deste seguimento aos condicionantes que propiciam os acidentes de trânsito. De tal modo, através da pesquisa foi possível criar subsídios para a formulação de ações que rebatem diretamente no universo do gênero feminino que conduz motocicleta.

Diante do exposto, os objetivos da pesquisa realizada sobre o índice de mulheres condutoras de motocicleta e a relação com os acidentes de trânsito no município de Maceió-AL, é fomentar uma discussão acerca do gênero feminino que utiliza motocicleta no cotidiano, com a utilização dos dados obtidos; subsidiar ações socioeducativas para os motociclistas, com vistas à diminuição dos índices de acidentes de trânsito e contribuir com a socialização de informações sobre o gênero feminino que conduz motocicleta e a interface com os acidentes de trânsito.

## **Metodologia**

A metodologia adotada compreende um estudo exploratório, com uso de pesquisa bibliográfica e documental. No decorrer da pesquisa documental foi desenvolvido um breve estudo no universo feminino que utiliza a motocicleta em suas atividades cotidianas, a fim de possibilitar a apreensão de informações que foram utilizadas no decorrer do projeto. Para tal, também se utilizou dados estatísticos fornecidos por diversos órgãos de trânsito e áreas afins.

A pesquisa supracitada foi realizada mediante a utilização das pesquisas documentais baseadas nas entrevistas sociais realizadas pelo Serviço Social do Detran/AL com as mulheres, vítimas de acidentes de trânsito, que vão ao setor em busca de informações sobre os direitos na área de trânsito, sobretudo, acerca do Seguro Obrigatório que cobre Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT. O público alvo totalizou 34 usuárias que utilizam a motocicleta como veículo de mobilidade,

acessibilidade e ferramenta de trabalho. Os instrumentos utilizados para a pesquisa foram entrevistas sociais manuais e eletrônicas realizadas a partir do ano de 2010 até o ano de 2016.

## **Resultados e Discussão**

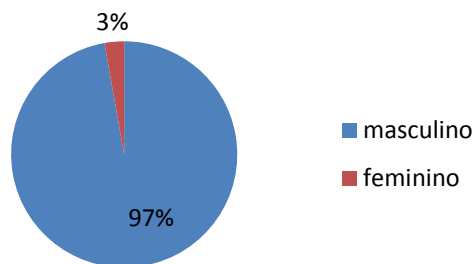
Ao longo do trabalho, foram expostas questões relativas à temática de gênero no âmbito da inserção da mulher de forma mais assídua nas relações sociais, no que diz respeito à ascensão da mulher na economia, política, na esfera do trabalho e, sobretudo, na condução de veículos, algo que se acentuou em meados da década de 1990. Como foi citado, de acordo com os registros do Detran/AL em 1990, 17.734 (dezessete mil setecentos e trinta e quatro) mulheres passaram a ser condutoras de veículos automotores. Nesse mesmo ano não houve nenhum registro de mulheres condutoras com categoria A, ou seja, que se habilitava para conduzir motocicleta.

No que se refere às mulheres na condução de motocicleta, temática da pesquisa, de um montante de 118.756 (cento e dezoito mil setecentos e cinquenta e seis) mulheres condutoras de veículos, 2.631 (dois mil seiscentos e trinta e um) são habilitadas na categoria A. Logo, identificou-se que no decorrer dos anos subsequentes à década de 1990, houve um aumento gradativo de mulheres na condução de veículos automotores, sobretudo, na condução da motocicleta, veículo de fácil acesso aquisitivo, cuja utilização se dá por uma grande massa da população. Esse veículo torna os condutores e passageiros muito vulneráveis à dinâmica do espaço trânsito e assim, suscetíveis aos acidentes.

Diante do que foi analisado ao longo da pesquisa, verificou-se que de acordo com os dados da Chefia de Controle de Condutores do Detran/AL, 76% dos condutores habilitados são do sexo masculino e 24 % são do sexo feminino. A grande predominância do sexo masculino que possui CHN e a baixa incidência do sexo feminino inserido na condução de veículos pode estar vinculada a fatores histórico-culturais, visto que apesar dos grandes avanços conquistados pelo emponderamento feminino na sociedade e no mundo do trabalho, ainda há muito que avançar. Apesar da disparidade de gênero na condução de veículos, a proporção de mulheres que sofrem acidente é muito inferior ao quantitativo de homens. Este fato pode ter uma ligação com questões culturais e comportamentais.

Após a idealização e desenvolvimento do Projeto de Pesquisa, foi traçado o perfil das usuárias condutoras de motocicleta, onde foram coletados alguns dados socioeconômicos das entrevistas sociais, para poder realizar uma análise crítica desse universo que vem crescendo gradativamente com o passar dos anos.

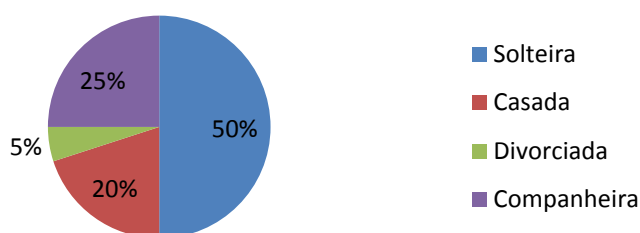
## GÊNERO



A realidade apreendida com os usuários do Serviço Social do Detran/AL a partir do ano de 2010 a 2016 demonstra que de um montante de 1.216 motociclistas, 1.182 são do sexo masculino, totalizando 97% da amostragem e 34 do sexo feminino, sintetizando 3%. A realidade desses índices demonstra a predominância de motociclistas do sexo masculino envolvidos em acidentes de trânsito.

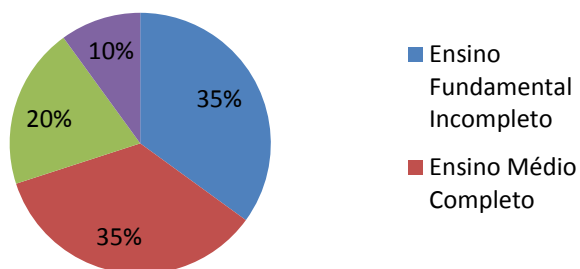
A disparidade de gênero diante dos acidentes pode estar vinculada a fatores que condizem ao contexto histórico-cultural ligado as relações sociais estabelecidas na sociedade, que é de caráter machista, no qual estabelece a invisibilidade e naturalização do papel procriativo, doméstico e emocional que recai sobre as mulheres, o que responde a mínima inserção das mulheres na condução de veículos e, quando estão na condição de condutoras, se envolvem menos em acidentes.

## ESTADO CIVIL DA VÍTIMA



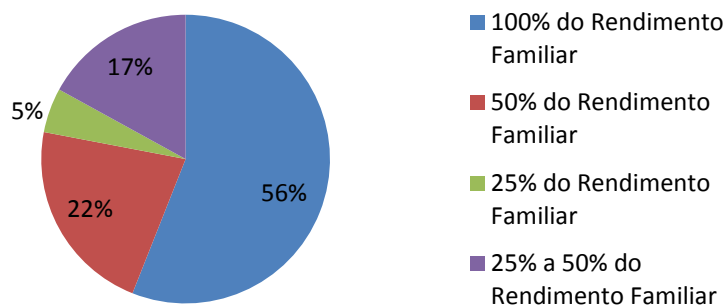
O gráfico acima expõe que 50% das usuárias atendidas pelo Serviço Social eram solteiras, 25% tinham companheiro, 20% eram casadas e apenas 5% eram divorciadas. Diante desta realidade verifica-se que os impactos advindos dos acidentes de trânsito rebatem diretamente nas relações sociais e econômicas, refletindo em toda a conjuntura do núcleo familiar. Assim, tais impactos trazem sequelas que vão além das condições físicas, atingindo todo o núcleo familiar.

## ESCOLARIDADE DA VÍTIMA



No que diz respeito à escolaridade das vítimas, verifica-se que 35% possuem o ensino fundamental incompleto, 35% possuem o ensino médio completo, 20% possuem o ensino superior completo, e 10% possuem o ensino superior incompleto. Com base no gráfico percebe-se que a maioria das condutoras de motocicleta, vítimas de acidentes de trânsito, teve acesso a educação formal. No entanto, ao analisar o gráfico das profissões, infere-se que as mesmas não estão inseridas no mercado de trabalho conforme sua área de formação, estando em grande parte no mercado informal como alternativa para suprir as necessidades básicas de subsistência.

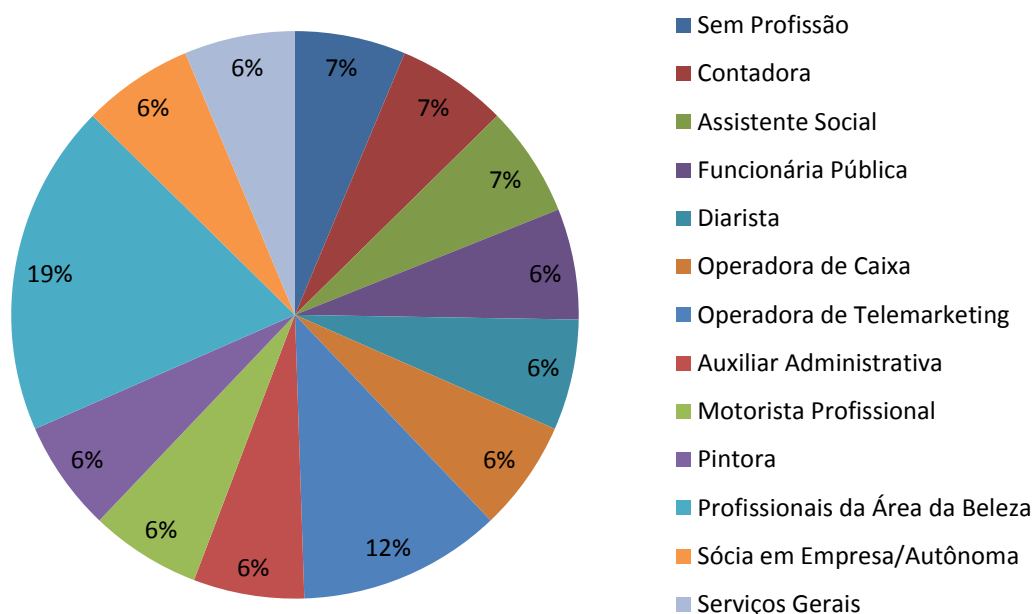
## PAPEL NO SUSTENTO DA FAMÍLIA



De acordo com os dados acima, verifica-se que 56% das usuárias são responsáveis por 100% do sustento da família, 22% é responsável por 50% do rendimento familiar, 17% das usuárias contribuem de 25 a 50% no rendimento da família e 5% contribuem com 25% do sustento familiar.

Destacamos que o somatório das usuárias motociclistas que são responsáveis por 100% da renda da família e das usuárias que contribuem com 50% do rendimento da familiar é de 78%. Assim, ao analisarmos estes dados é possível identificar que as usuárias que buscaram o Serviço Social após o acidente exercem um papel primordial na subsistência da família. Acrescentamos que grande parte das condutoras de motocicleta que são vítimas de acidente fica provisoriamente ou permanentemente inabilitada de exercer as atividades laborativas, ficando desprovidas das condições objetivas de vida, atingindo todo o núcleo familiar.

## PROFISSÃO DA VÍTIMA

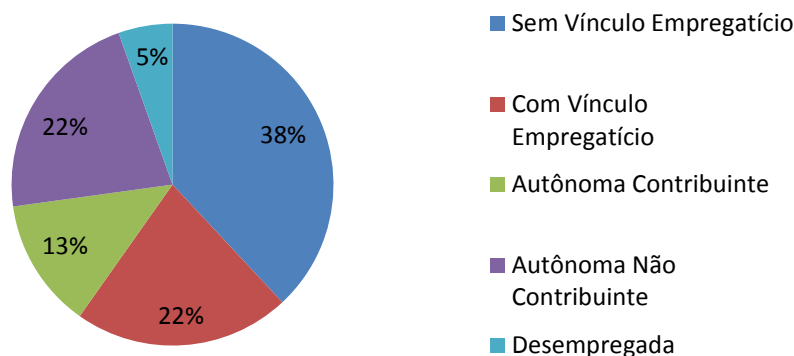


Com relação às atividades ocupacionais das vítimas, têm-se as profissões com respectivamente com 6%: Contadora, Assistente social, Funcionária Pública, Diarista, Operadora de Caixa, Auxiliar Administrativa, Motorista Profissional, Pintora, Motofretista, Vendedora e Empresária. A profissão com o maior número de usuárias foi a de Profissional da Beleza com 19%. Destaca-se ainda que a profissão de Operadora de Telemarketing também ganhou destaque com 12% e que 7% das entrevistadas não tinham nenhuma atividade ocupacional definida.

É possível verificar que as condutoras de motocicleta de Maceió, entrevistadas pelo Serviço Social, tinham variadas profissões, o que demonstra que apesar dos elevados índices de desemprego e baixa qualificação profissional proveniente da falta de educação escolar, todos os indivíduos estão expostos diversas formas de violência, dentre elas a violência no trânsito.

Através destes dados, fica evidente que grande parte da população não tem acesso a educação básica e conseqüentemente está mais exposta à violência no trânsito. A precariedade de educação no Brasil está vinculada a ausência do Estado no cumprimento de suas obrigações constitucionais, pois este não promove o conhecimento a todas as camadas da sociedade, inviabilizando o acesso a direitos legalmente constituídos.

## SITUAÇÃO OCUPACIONAL ANTES DO ACIDENTE



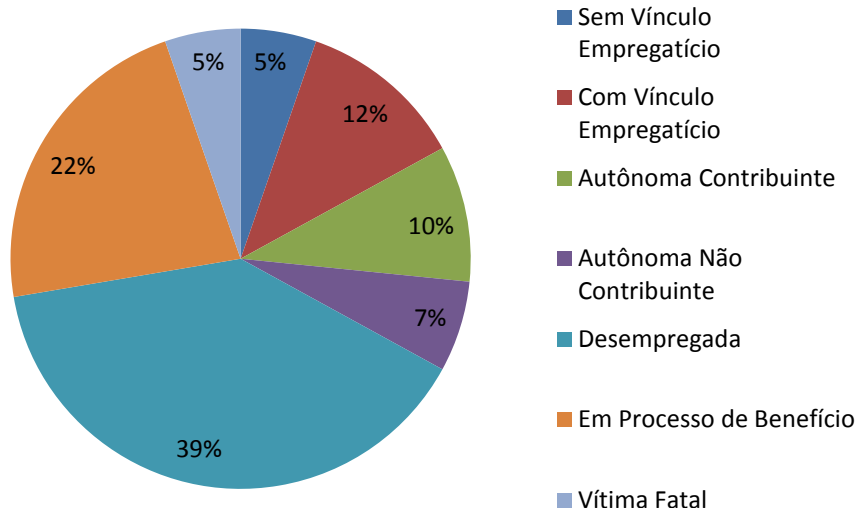
O estudo do gráfico acima revela que antes do acidente, 13% trabalhavam de forma autônoma, contribuindo com a previdência social, 22% trabalhavam de forma autônoma não contribuinte, 38% trabalhavam sem vínculo empregatício, 22% tinham vínculo empregatício e 5% estavam desempregadas.

Diante do que foi apresentado, podemos destacar a baixa incidência das motociclistas que trabalhavam com vínculo empregatício antes do acidente. Os dados citados sintetizam a situação socioeconômica atual do país, que rebate no desemprego latente da sociedade brasileira. Assim, como forma de buscar suprir as condições objetivas de vida, as pessoas passam a trabalhar de forma autônoma ou se submetem ao trabalho sem vínculo empregatício.

Fica evidente que os acidentes de trânsito potencializam as mazelas que permeiam a vida dos sujeitos sociais, traduzidas principalmente na dificuldade de acesso aos direitos sociais, especialmente aos relacionados aos cuidados com a saúde.



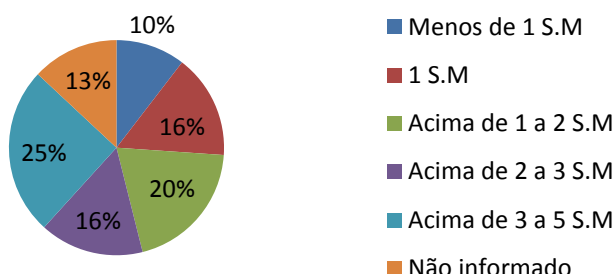
## SITUAÇÃO OCUPACIONAL DEPOIS DO ACIDENTE



De acordo com o gráfico de situação ocupacional posterior ao acidente, verifica-se que 39% das usuárias ficaram desempregadas após o acidente, 22% entraram em processo de benefício, 10% passaram a trabalhar de forma autônoma, contribuindo com a previdência social, 7% passaram a trabalhar de forma autônoma não contribuinte, 12% permaneceram com vínculo empregatício, 5% perderam vínculo empregatício e 5% foram vítimas fatais.

Ao comparar este gráfico com o gráfico de situação ocupacional antes do acidente, vimos que 30% das motociclistas passaram a trabalhar sem vínculo empregatício. Assim, 27% das mesmas ficaram desempregadas após o acidente. Fica evidente que uma das grandes consequências dos acidentes é a dificuldade da manutenção do emprego, visto que de acordo com o gráfico, 9% das usuárias perderam o vínculo empregatício, o que reflete diretamente na manutenção das condições objetivas da vida humana.

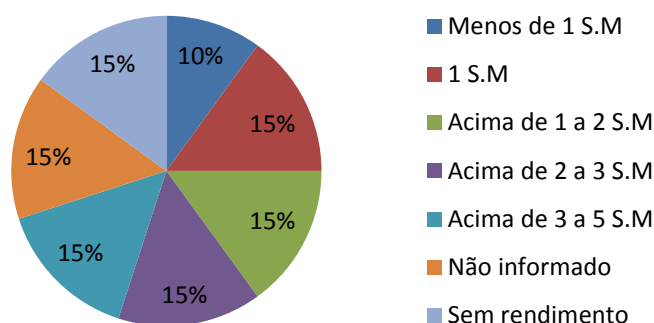
## RENDA FAMILIAR ANTES DO ACIDENTE



Com base no gráfico, 25% das usuárias possuíam renda familiar antes do acidente de 3 a 5 salários mínimos, 20% era acima de 1 a 2 salários mínimos, 16% era acima de 2 a 3 salários mínimos, 16% tinham renda familiar de 1 salário mínimo, 10% sobreviviam com uma renda familiar de menos de 1 salário mínimo e 13% das usuárias não informaram a renda familiar antes do acidente.

Destaca-se que 26% das condutoras entrevistadas possuíam renda familiar de menos de 1 salário mínimo a 2salários mínimos e 10% sobreviviam com menos de um salário mínimo. Avalia-se que os dados acima traduzem a conjuntura socioeconômica da sociedade brasileira, onde grande parte das famílias vive com condições as socioeconômicas precarizadas e minimalistas.

## RENDA FAMILIAR DEPOIS DO ACIDENTE



O gráfico acima demonstra que a renda familiar das usuárias do Serviço Social do Detran/AL e público alvo desta pesquisa após o acidente é: 15% - 1 salário mínimo, 15% - 1 a 2 salários mínimos, 15% - 2 a 3 salários mínimos, 15% - 3 a 5 salários mínimos, 10% - menos de 1 salário mínimo. Destaca-se que 15%

das usuárias não informaram a renda familiar após o acidente e 15% sobrevivem sem nenhum rendimento na família.

Este gráfico é um retrato da situação ocupacional das condutoras de motocicleta de Maceió, pois ficam evidentes as consequências que os acidentes traz na estrutura das famílias, que rebate diretamente na capacidade produtiva e na manutenção do emprego, visto que muitas vezes a vítima do acidente é o provedor da família, o que conseqüentemente modifica a renda da família.

## **Conclusões**

A pesquisa retratou a realidade dos acidentes de trânsito no município de Maceió. Apesar de constituir um recorte dessa realidade, expressa uma totalidade marcada por tragédias diárias, que ultrapassam as reveladas pelas estatísticas, pois os acidentes impactam fortemente na vida das pessoas no âmbito familiar, socioeconômico, emocional, dentre outros.

A utilização da motocicleta para as atividades cotidianas também pode estar ligada a ineficiência de investimento em transporte público, o que leva as pessoas a usarem esse veículo como alternativa de locomoção, manutenção do trabalho, inclusive como ferramenta para exercer o trabalho no ramo informal. Os acidentes impactam diretamente nas condições objetivas de vida, visto que muitas vezes, as vítimas adquirem sequelas por um determinado tempo ou permanentemente.

As elevadas estatísticas de acidentes envolvendo motocicletas também estão associadas à aderência da população a estes tipos de veículos, que ocasiona o aumento da frota no estado. A adesão da população às motocicletas se justifica mediante a iniciativa do governo de estimular o consumo ao mercado automobilístico, facilitando o acesso da população com baixo poder aquisitivo. A necessidade de trabalho, para manter as condições objetivas de vida, faz com que a população, em especial a parcela mais carente, adquira tais veículos.

Todas essas questões tornam evidente que os órgãos do Sistema Trânsito, por meio de um trabalho intersetorial, necessitam realizar ações educativas e preventivas de forma ininterrupta, uma vez que essas mulheres por estarem mais expostas e vulneráveis no espaço trânsito, quando não entram em óbito devido ao acidente, podem adquirir sequelas permanentes que incidem no período mais produtivo da vida. É possível identificar que a ausência de uma política de infraestrutura e urbanização eficiente intensificam os elevados índices acidentes de trânsito. Assim, trabalhar as questões relacionadas ao trânsito requer a adoção de estratégias que agreguem ações educativas, fiscalizadoras e de engenharia, com ações intersetoriais e de incentivo à mobilização, organização e participação da sociedade. Trabalhar trânsito requer, antes de tudo, internalizar a cultura da preservação da vida.

## Referências

ALVES, M. E. R; TEIXEIRA, Marlene. **Feminismo, gênero e sexualidade para o Serviço Social** – Brasília: Editorial Abaré, 2015.

GARCIA, Lucelene. **A mulher e a evolução dos seus direitos**. Disponível em: <<http://espacovital.jusbrasil.com.br/noticias/1944790/a-mulher-e-a-evolucao-dos-seus-direitos>> Acesso em: 20 de novembro de 2016

BAYLÃO, André; SCHETTINO, Elisa. A Inserção da Mulher no Mercado de Trabalho **Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos14/20320175.pdf>> Acesso em: 15 de janeiro de 2017

YANNOULAS, Silvia. **Dossiê: Políticas Públicas e relações de gênero no mercado de trabalho**. Disponível em: <<http://www.cfemea.org.br/images/stories/publicacoes/dossieprgmt.pdf>> Acesso em: 22 de janeiro de 2017

LESSA, Sergio. **Abaixo a família monogâmica**. São Paulo: Instituto Lukács. 2012.

MARX, Karl. **O capital: Crítica da economia política**: livro I; tradução de Reginaldo Sant'Anna. – 29º ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

NETTO, José; BRAZ, Marcelo. **Economia política: uma introdução crítica** – 3. ed. – São Paulo: Cortez, 2007. – (Biblioteca básica de Serviço Social; v. 1).

SARKIS, Pedro. **Perspectivas em confronto: Relações de gênero ou patriarcado contemporâneo?** Disponível em: <[http://www.compromissoeatitude.org.br/wp-content/uploads/2012/08/MACHADO\\_GeneroPatriarcado2000.pdf](http://www.compromissoeatitude.org.br/wp-content/uploads/2012/08/MACHADO_GeneroPatriarcado2000.pdf)> Acesso em: 10 de fevereiro de 2017

SAFFIOTI, Heleieth. **Gênero, patriarcado, violência** – 2. ed. – São Paulo: Expressão Popular: Fundação Perseu Abramo, 2015.

VIEIRA, Anderson. **Voto das mulheres no Brasil completa 80 anos**. Disponível em: <<http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2012/03/08/voto-das-mulheres-no-brasil-completa-80-anos>> Acesso em: 25 de novembro de 2016