



**UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA (UNEB)
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS (DCH)
CAMPUS III - JUAZEIRO/BA
CURSO DE JORNALISMO EM MULTIMEIOS**

KARYNE RAMOS DA SILVA

**MARCAS DA ESTRADA: UM LIVRO-REPORTAGEM O SOBRE ACIDENTES
MOTOCICLÍSTICOS NO VALE DO SÃO FRANCISCO**

**JUAZEIRO, BA
DEZEMBRO, 2024**

Karyne Ramos da Silva

**MARCAS DA ESTRADA:
UM LIVRO-REPORTAGEM SOBRE ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS NO VALE
DO SÃO FRANCISCO**

Memorial analítico e descritivo apresentado ao Departamento de Ciências Humanas (DCH), da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Campus III, Juazeiro - BA, como requisito parcial de avaliação para a obtenção do título de Bacharel em Jornalismo em Múltiplos Meios.

Orientação: Prof. Dr. Geilson Fernandes de Oliveira.

JUAZEIRO, BA
DEZEMBRO, 2024

Karyne Ramos da Silva


**MARCAS DA ESTRADA:
UM LIVRO-REPORTAGEM SOBRE ACIDENTES MOTOCICLÍSTICOS NO VALE
DO SÃO FRANCISCO**

Memorial analítico e descritivo apresentado ao Departamento de Ciências Humanas (DCH), da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), Campus III, Juazeiro - BA, como requisito parcial de avaliação para a obtenção do título de Bacharel em Jornalismo em Múltiplos Meios.


Orientação: Prof. Dr. Geilson Fernandes de Oliveira.

Data de aprovação: 09/01/2025


BANCA EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente
 **GEILSON FERNANDES DE OLIVEIRA**
Data: 10/03/2025 11:55:20-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Geilson Fernandes de Oliveira (Orientador)
Universidade do Estado da Bahia (UNEB, Campus III, Juazeiro - BA)

Documento assinado digitalmente
 **EMANUEL DE ANDRADE FREIRE**
Data: 08/03/2025 22:20:00-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Emanuel Andrade Freire (Examinador)
Universidade do Estado da Bahia (UNEB, Campus III, Juazeiro - BA)

Documento assinado digitalmente
 **ZULENILTON SOBREIRA LEAL**
Data: 07/03/2025 15:04:51-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Zulenilton Sobreira Leal (Examinador)
Universidade do Estado da Bahia (UNEB, Campus III, Juazeiro - BA)

JUAZEIRO - BA
DEZEMBRO, 2024

Deus permite que as cicatrizes nos encontrem
para torná-las uma longa e linda história.

Karyne Ramos.

AGRADECIMENTOS

Sempre acreditei que, quando esse dia chegasse, poderia agradecer pessoalmente ao homem que sempre acreditou em mim. Hoje, porém, escrevo com lágrimas escorrendo pelo rosto, expressando minha gratidão e homenageando meu saudoso avô, Elias Soares. Um homem íntegro, que me ensinou que a vida pode ser dura, mas que precisamos ser mais fortes do que ela para alcançar nossos objetivos. Obrigada, vô, por ter me amado como um pai, por ter sido meu exemplo e meu maior incentivador, especialmente, na fotografia. Foi o senhor quem me deu minha primeira câmera profissional, despertando em mim o olhar para o jornalismo. Cada conquista minha carrega um pouco de tudo o que o senhor fez por mim. Eu só cheguei até aqui porque o senhor acreditou em mim.

Minha mãe, minha verdadeira maravilha, que conseguiu cuidar de três pessoas doentes ao mesmo tempo – minha irmã, minha avó e eu, após o acidente – sem perder a sanidade. Até hoje, a senhora se preocupa comigo, cuida das minhas coisas e embarca nas minhas loucuras, sejam elas pessoais, acadêmicas ou profissionais. Tudo o que faço é por você, e prometo que, um dia, vou ser rica para que a senhora possa descansar e realizar todos os seus sonhos de viajar pelo mundo. Também quero agradecer às minhas irmãs, Kaliny e Aliny, e aos meus sobrinhos amados, Kaio, Kauã, Karoliny e Kaique, por tornarem minha vida mais leve e cheia de alegria. Obrigada pelas conversas, pelos momentos compartilhados, pelos lanches e pelos desenhos que tornam os dias mais especiais. Vocês são uma parte essencial de tudo o que sou.

Minha gratidão aos amigos queridos que, com seus talentos e dedicação, contribuíram para tornar meu livro lindíssimo. Vitória Alves, que, além de me ajudar a segurar as pontas junto com minha parceira, Eloisa Leal, foi a responsável por capturar a foto que ilustra a capa do meu livro. Iarley Islander, um presente maravilhoso que o estágio me trouxe, criou a ilustração e a capa, enquanto o querido José Carlos colaborou comigo na edição das fotos que ilustram as histórias.

Agradeço também a Ivonete Pereira, que me acompanha e me atura desde o ensino médio, e que, junto com Ellen Lima, foi fundamental para me ajudar a encontrar as fontes necessárias para a realização deste trabalho. Um agradecimento especial à Maria Lima, meu exemplo de jornalista desde o estágio, que, com sua

extensa rede de contatos, conseguiu os acessos às assessorias dos órgãos que eu precisava pesquisar, e também à querida Telma Calado, por todo o suporte. Sem vocês, este sonho não teria se tornado realidade.

Ao meu querido amigo Júlio, por me ouvir até altas horas da noite, me incentivarem a parar de procrastinar e não me deixar desistir nos momentos mais difíceis. Agradeço profundamente por cada “Como está o livro?”, “Tenho certeza de que será incrível” e “Você tem que escrever, princesa”. Essas palavras foram fundamentais para me motivar a continuar escrevendo, mesmo quando já não tinha mais forças.

A professora Carla Paiva, que me ajudou a chegar a esse tema e tomá-lo para mim porque ele me escolheu (literalmente), me ajudando a entender o que eu poderia fazer com a minha dor e transformá-la em um ciclo que agora será fechado com alegria. E ao meu querido orientador, Geilson Fernandes (GG pra gente), que foi intimado por mim quando o meu tema ainda era outro e não conseguiu fugir mais. Obrigada por refazer o meu cronograma milhares de vezes, pela paciência e dedicação e por ser o melhor orientador que eu poderia ter. Trabalhar com o senhor foi uma honra.

Gostaria de agradecer a minha turma, por se manter unida e dividir essa vida de cinco anos, duas greves e uma pandemia juntos, sem soltar as mãos. Um agradecimento especial aos meus queridos George, Túlio e Henrique que, juntos com Vitória e Eloisa, viveram, choraram, resenharam, comemoraram e venceram comigo.

Por fim, mas o mais importante, agradeço a Deus que sempre cuidou de mim e que me fez ser quem eu sou hoje.

RESUMO

Este memorial descreve o processo de produção do livro-reportagem “Marcas da Estrada: um livro reportagem sobre Acidentes Motociclísticos no Vale do São Francisco”, que busca explorar as diversas dimensões dos acidentes de motocicleta no Vale do São Francisco, destacando tanto suas causas, quanto as consequências devastadoras para a sociedade. Por meio de uma pesquisa documental, entrevistas com vítimas e profissionais de saúde, bem como do uso do recurso da fotografia, pretende-se não apenas relatar os impactos desses acidentes, mas também sensibilizar o público sobre a urgência de medidas preventivas. Além disso, o estudo examina as iniciativas governamentais e leis relacionadas à segurança no trânsito, enfatizando a necessidade de uma maior efetividade na implementação dessas políticas. Ao contar as histórias das vítimas, o trabalho visa gerar um engajamento social para a construção de um trânsito mais seguro, humano e consciente, baseado no reconhecimento das vidas afetadas e na promoção de mudanças sociais.

Palavras-chave: Acidentes de motocicleta; Saúde Pública; Vale do São Francisco; Livro-reportagem.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 JUSTIFICATIVAS	12
3 REFERENCIAL TEÓRICO	16
3.1 Acidentes motociclísticos	16
3.2 Livro-reportagem	21
4 METODOLOGIA	25
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS	35
APÊNDICES	38

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa sobre acidentes motociclísticos, marcas e cicatrizes surge a partir de uma experiência pessoal ligada ao tema. Primeiramente, ela contribui significativamente para a conscientização e prevenção desses incidentes. Ao estudar os fatores que levam a tais acidentes e as lesões resultantes, podemos identificar padrões e desenvolver estratégias para minimizar esses riscos, tanto para os próprios motociclistas quanto para outros usuários da via.

Além disso, entender as lesões decorrentes de acidentes de moto é essencial para proporcionar uma melhor assistência médica e programas de reabilitação eficazes. Ao compreender a natureza das lesões e cicatrizes, os profissionais de saúde podem desenvolver intervenções mais adequadas para promover a recuperação física e psicológica dos envolvidos.

Essa pesquisa também tem implicações importantes em termos de legislação e políticas públicas. Os dados obtidos podem embasar a elaboração de produtos de natureza educativa e reflexiva para incentivar o uso de equipamentos de segurança adequados. Isso, por sua vez, pode ajudar a reduzir o número de acidentes e suas consequências devastadoras.

Além dos aspectos práticos, estudar as cicatrizes e marcas resultantes de acidentes motociclísticos também lança luz sobre questões mais profundas relacionadas à identidade e autoestima dos sobreviventes. Compreender como essas experiências impactam a vida das pessoas envolvidas pode oferecer perspectivas valiosas sobre questões psicológicas e sociais, ajudando a promover uma melhor compreensão e apoio para aqueles que passam por essas situações.

Portanto, a pesquisa nessa área não apenas ajuda a melhorar a segurança e saúde dos motociclistas, mas também contribui para o desenvolvimento de uma sociedade mais consciente e solidária, onde as necessidades e desafios dos sobreviventes de acidentes motociclísticos são reconhecidos e abordados de maneira adequada.

De acordo com dados coletados pelo Sistema de Informações de Notificações de Acidentes de Transportes Terrestres (SINATI), os acidentes envolvendo motocicletas, no período de 01 de janeiro de 2023 a 21 de novembro de 2024, revelam um cenário alarmante relacionado a acidentes motociclísticos no Vale

do São Francisco. Diante desse contexto, formulou-se a seguinte pergunta para orientar o desenvolvimento desta pesquisa: Quais os principais impactos dos acidentes motociclísticos na qualidade de vida dos indivíduos no Vale do São Francisco?

A pesquisa focou no Vale do São Francisco e teve como objetivo geral identificar, a partir do desenvolvimento de um livro-reportagem, os principais impactos dos acidentes de motocicletas no Vale do São Francisco, especialmente, para as suas vítimas. Como objetivos específicos, nos propomos a: 1) Verificar os dados relativos à quantidade de pessoas que sofrem acidente motociclísticos no Vale do São Francisco; 2) Diagnosticar casos de acidentes de motociclistas que foram atendidos no hospital de Traumas; 3) Identificar os principais impactos na qualidade de vida dos indivíduos; 4) Documentar, por meio de um livro-reportagem, histórias de pessoas que sofreram acidente motociclísticos e foram atendidas no Hospital de traumas entre novembro de 2023 e junho de 2024.

Para alcançar esses objetivos, desenvolvemos, conforme planejado, uma pesquisa que resultou em um livro-reportagem que reúne histórias de pessoas que sofreram acidentes de motocicleta no Vale do São Francisco e ficaram internadas no corredor do Hospital de Traumas de Petrolina - PE devido à superlotação. Além disso, incluímos relatos da psicóloga responsável pelo setor de ortopedia do HU e abordamos o trabalho realizado pelo Comitê Regional de Prevenção de Acidentes de Moto (CRPAM), sediado em Petrolina, o qual atua diretamente em parceria com o Hospital de Traumas, responsável por atender os municípios dos Estados de Pernambuco e Bahia que integram o Vale do São Francisco. Com o intuito de contribuir para a conscientização e reflexão, foi explorado não apenas o impacto físico desses acidentes nas vítimas, mas também os traumas que ficaram em seus psicológicos.

Assim entendido, este memorial é dividido em 5 capítulos, a começar por esta Introdução. Na sequência, o capítulo 2 (Justificativas), trata dos motivos e razões que nos levaram à escolha do tema de pesquisa e a relevância da proposta. O capítulo 3, por sua vez, apresenta o desenvolvimento da fundamentação teórica do trabalho, abordando os conceitos sobre acidentes de motocicleta, infraestrutura hospitalar, impactos psicológicos, políticas públicas de prevenção, e a atuação de órgãos como o Comitê Regional de Prevenção de Acidentes de Moto no Vale do São

Francisco. O Capítulo 4 descreve o conjunto de métodos e técnicas utilizadas para coletar as informações da pesquisa, assim como os procedimentos adotados para a construção do trabalho. Por fim, o Capítulo 5 apresenta as considerações finais, trazendo uma reflexão sobre os impactos sociais, psicológicos e estruturais dos acidentes de motocicleta no Vale do São Francisco, destacando a necessidade de melhorias nas políticas públicas, na infraestrutura hospitalar e nas ações preventivas.

2 JUSTIFICATIVAS

Pesquisar sobre acidentes motociclísticos é especialmente significativo para mim, pois recentemente sofri um acidente de moto e vivenciei a experiência de ser uma paciente do Hospital especializado em traumas da minha região. Esse projeto me permitiu refletir sobre minha própria experiência, compreendendo melhor as circunstâncias do ocorrido e processando as emoções. Além disso, a pesquisa sobre as causas comuns de acidentes e práticas de segurança pode aumentar a conscientização em prevenir futuros incidentes. Compartilhar minha experiência pode ser uma forma de chamar a atenção de outras pessoas sobre os riscos e medidas preventivas, além de contribuir para reflexões para aqueles que passaram ou estão passando por situações semelhantes.

Este trabalho é de relevância para o Departamento de Ciências Humanas, Campus III, da Universidade do Estado da Bahia (UNEB), especialmente, porque ainda não há pesquisas sobre esse tema nesse âmbito. Desenvolver um estudo nesta área preenche uma lacuna importante na produção acadêmica da Universidade, produzindo conhecimento, trazendo novas perspectivas e entendimentos sobre um problema relevante e atual que afeta muitas pessoas.

Com o aumento do uso de motocicletas e a alta incidência de acidentes, é fundamental compreender melhor as causas, consequências e estratégias de prevenção desses eventos. Além disso, tal pesquisa pode contribuir para o desenvolvimento de políticas públicas e ações comunitárias voltadas para a segurança no trânsito, beneficiando não apenas a comunidade acadêmica, mas também a sociedade em geral. Ao abordar um tema ainda inexplorado, o curso de Jornalismo em Múltiplos Meios da UNEB reafirma seu compromisso com a inovação, a responsabilidade social e a produção de conhecimento relevante demonstrando seu papel ativo na promoção de um ambiente mais seguro e consciente. Este trabalho pode estabelecer uma base sólida para futuras investigações e inspirar outros pesquisadores a aprofundarem seus estudos nessa área vital, incentivando uma continuidade na pesquisa e no desenvolvimento de soluções para um problema tão crítico.

Um estudo sobre acidentes motociclísticos é crucial para a sociedade, pois aborda um problema de saúde pública que afeta milhares de pessoas todos os anos.

Com o aumento do número de motociclistas nas estradas e o novo uso do meio de transporte para diversas atividades, como transporte de mercadorias, serviços de entrega e deslocamento diário, os acidentes envolvendo motos têm se tornado cada vez mais frequentes, resultando em lesões graves e até ao óbito. Compreender as causas desses acidentes, bem como as circunstâncias que contribuem para sua ocorrência, é importante para desenvolver estratégias eficazes de prevenção. Pesquisas detalhadas podem revelar padrões e fatores de risco, permitindo a implementação de medidas de segurança mais adequadas, desde melhorias na infraestrutura viária até campanhas de conscientização e educação no trânsito.

Além disso, um trabalho sobre acidentes motociclísticos pode influenciar diretamente a formulação de políticas públicas, resultando em leis e regulamentos mais rigorosos que protejam os motociclistas e outros usuários da estrada. Ao fornecer dados concretos e análises aprofundadas, essa pesquisa pode orientar autoridades e organizações a tomar decisões baseadas em evidências, promovendo um ambiente de trânsito mais seguro. A redução dos acidentes não apenas salva vidas, mas também diminui os custos associados ao atendimento médico de emergência, reabilitação e perda de produtividade. Assim, a sociedade como um todo se beneficia de um trânsito mais seguro, menos congestionado e com menor impacto econômico decorrente dos acidentes de motocicleta. Além disso, considerando que fui vítima de um acidente motociclístico, este trabalho também contribui para minha recuperação e superação pessoal.

Este trabalho envolve a disseminação de informações cruciais para a conscientização pública e a educação em segurança no trânsito, sendo que a comunicação eficaz sobre os acidentes motociclísticos pode influenciar a opinião pública e mobilizar ações coletivas para a melhoria das condições de trânsito. O objetivo é expor práticas perigosas e incentivar a implementação de políticas públicas mais rigorosas e eficientes. Ao fornecer um espaço para algumas vítimas e especialistas compartilharem suas experiências e conhecimentos, o livro-reportagem “Marcas da Estrada: um livro-reportagem sobre Acidentes Motociclísticos no Vale do São Francisco” busca informar para uma maior compreensão e empatia sobre o impacto dos acidentes de moto, promovendo mudanças comportamentais que beneficiam a sociedade como um todo.

De acordo com dados coletados pelo Sistema de Informações de Notificações de Acidentes de Transportes Terrestres (SINATI), os acidentes envolvendo motocicletas no Vale do São Francisco no período de 01 de janeiro de 2023 a 21 de novembro de 2024 revelam um cenário alarmante, reforçando os dados do Ministério da Saúde (2023). A maioria das vítimas é homem - 5.840 casos -, enquanto as mulheres somam 1.951 registros. A faixa etária mais atingida é de 20 a 29 anos, com 2.838 ocorrências, seguida por 30 a 39 anos - 1.777 casos. Isso mostra a vulnerabilidade de jovens adultos no trânsito, especialmente ao conduzir motocicletas.

Os tombamentos ou capotamentos lideram os tipos de acidentes, com 4.559 registros, seguidos por colisões e abalroamentos - tipo de colisão que ocorre quando diferentes veículos se chocam lateralmente ou por trás de outro. Entre os fatores que agravam a situação, o excesso de velocidade foi identificado em 1.335 casos, e o consumo de álcool apareceu em 758 registros. Além disso, a fadiga do condutor contribuiu para 259 acidentes. A falta de habilitação também é preocupante: 1.223 condutores envolvidos em acidentes confirmaram não serem habilitados.

Outro ponto crítico é o uso do capacete. Apesar de 4.026 vítimas terem usado o equipamento, 2.045 não estavam protegidas no momento do acidente. Esses números reforçam a importância do uso obrigatório desse item de segurança. Durante o período já mencionado anteriormente, os acidentes com motocicletas ocorreram principalmente em áreas urbanas (4.555 registros) e foram mais frequentes no período da noite (2.009 ocorrências) e à tarde (1.813). Os finais de semana concentram os maiores números, com 1.517 acidentes no domingo e 1.411 no sábado, o que pode estar relacionado ao aumento de deslocamentos para as atividades de lazer.

As lesões mais comuns sofridas pelas vítimas incluem fraturas (1.910 casos), torções e luxações (1.292) e traumatismos cranianos (386). As partes do corpo mais atingidas foram os membros inferiores (3.033 registros), os membros superiores (2.624) e a cabeça (677), destacando a gravidade dos acidentes envolvendo motociclistas. Quanto à evolução do atendimento, a maioria das vítimas recebeu alta hospitalar (5.115), mas 2.032 precisaram ser internadas, e 11 pessoas, infelizmente, faleceram.

A partir desses dados, desenvolvi um livro-reportagem que conta histórias de pessoas que sofreram acidentes motociclísticos e ficaram internados no hospital de trauma, contando suas experiências de forma que sejam expostos como histórias, e não apenas como números ou de forma sensacionalista, o que muitas vezes ocorre nos veículos de comunicação.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Acidentes motociclísticos

Se hoje acabassem as motocicletas, sobrariam leitos hospitalares em todo o país (Fábio Vilas-Boas, ex-secretário da Saúde do Estado da Bahia, 2017).

Nos últimos anos, o Brasil testemunhou um aumento na produção de motocicletas, solidificando sua posição entre os 10 principais fabricantes mundiais deste veículo. Este crescimento significativo teve origem nos anos 1990 e ganhou impulso em 2020, com a emergência da pandemia da COVID-19. De acordo com dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, em 2023, a produção de motocicletas atingiu o seu ápice, registrando o maior volume dos últimos dez anos (Abraciclo, 2024).

Com o aumento da procura, o país já tem 27 milhões de motos circulando pelas ruas (Abraciclo, 2024), ou seja, mais brasileiros procuram adquirir uma motocicleta a cada ano. Além do uso para transporte e lazer, muitas pessoas utilizam motocicletas para atividades profissionais. Em 2023, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) calculou em 1,5 milhão o número de motoristas de apps ou entregadores em todo país, tendo destaque, nesses dados, os pilotos de moto por aplicativos. As motocicletas são geralmente mais acessíveis de adquirir e manter, elas são capazes de se locomover facilmente pelo trânsito das cidades, proporcionando viagens mais rápidas e ágeis em comparação com outros veículos. De acordo com relatório do Ministério da Saúde, essa prática cresceu devido às várias vantagens que oferece. Conforme a Organização Mundial da Saúde (OMS), os benefícios incluem maior acessibilidade e conveniência (Ministério da Saúde, 2024)

Esta tendência, que se agravou após a pandemia, guarda relação com crises estruturais do transporte público, demandas por serviços de tele-entregas, em sistemas de trabalhos precarizados e sem nenhuma garantia ou direito ao trabalhador, somada às vantagens que estes veículos apresentam, do ponto de vista individual (tráfego fácil, estacionamento, baixos custos de aquisição e manutenção) (ministério da Saúde, 2023, p. 5).

Desde 2008, há um aumento nos índices de acidentes de trânsito que estão ou não ligados às motocicletas. De acordo com Diniz, Assunção e Lima, “A mídia e grande parte dos especialistas em segurança de trânsito trata o acidente com motocicleta como um acontecimento isolado devido a “ousadia”, “imprudência”, “irresponsabilidade”, “incivilidade” ou “prazer por fortes emoções” dos jovens” (2005, p. 906), o que tende a reduzir a complexidade da temática. Isto considerando que a busca por sensações pode não ser o único motivo para os acidentes, sejam eles fatais ou não. Além do crescimento da frota de motocicletas, o comportamento dos condutores e pedestres e a degradação das estradas podem ser considerados como causas para os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas. Segundo Vasconcelos Silva:

O crescimento desenfreado da frota total de veículos [...] torna o lugar mais vulnerável a acidentes de trânsito, para isto não acontecer seria necessário que o crescimento da frota viesse acompanhado obrigatoriamente de cuidados na área de circulação e prevenção para o trânsito como fator de proteção para as pessoas (Vasconcelos Silva, 2012, p. 73).

O autor destaca ainda que o desrespeito ao Código de Trânsito Brasileiro e o PIB per capita são grandes indicadores de mortalidade em acidentes motociclístico, pois quanto mais baixo o PIB, mais chances têm o município de apresentarem maiores taxas de mortalidade por moto, apresentando a miséria e a pobreza como fatores que levam a altas taxas de mortes por acidentes de trânsito (Vasconcelos Silva, 2012, p. 88).

Os motociclistas destacam-se entre as vítimas dos acidentes de transporte no Brasil. O uso de motocicletas como meio de transporte e de trabalho aumenta de forma considerável e rápida, especialmente, nas cidades do interior de Pernambuco. Nesse cenário, os acidentes de transporte se constituem como “epidemias” (Vasconcelos Silva, 2012), pois há um aumento no número de casos em várias regiões, se espalhando acima do esperado.

De acordo com um relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS), aproximadamente 1,35 milhão de pessoas morreram no ano de 2016 em todo o mundo devido a acidentes de trânsito (OMS, 2019). Esses acidentes têm impactos significativos não apenas em termos de perdas de vidas humanas, mas também em custos socioeconômicos. Em 2020, mais de 190 mil internações nos hospitais do

Sistema Único de Saúde (SUS) e hospitais conveniados foram vítimas de acidente de trânsito, destas, 61,6% eram motociclistas. Em relação à mortalidade, no total de 32.716 óbitos, 36,7% eram motociclistas (Ministério da Saúde, 2023). Ainda no Boletim Epidemiológico do Ministério da Saúde, volume 54, foram apontados os perfis das vítimas fatais de acidentes motociclísticos.

São predominantemente do sexo masculino (88,1%), adultos jovens com idade entre 20 e 29 anos (30,8%), de baixa escolaridade com 8 a 11 anos de estudo (39,6%), de raça negra (64,9%) e solteiro (57,3%). A via pública é apontada como o principal local de ocorrência do óbito (49,5%). O risco relativo do sexo masculino é 7,4 vezes maior que a do sexo feminino para o óbito de motociclista. O perfil dos motociclistas internados segue características semelhantes, sexo masculino (82,6%), faixa etária de 20 a 29 anos (35,2%) e raça negra (51,4%) (Ministério da Saúde, 2023, p.4).

Esses pacientes são encaminhados para os hospitais especializados em traumatologia, que são hospitais que abrangem o diagnóstico e tratamento de lesões traumáticas, como fraturas ósseas, luxações articulares e lesões ligamentares. Em Petrolina - PE, o Hospital Universitário de Urgências e Traumas (HU) recebe pacientes de 25 municípios das regionais de Ouricuri, Salgueiro e Petrolina (Pernambuco), além de receber pacientes de Juazeiro, Paulo Afonso e Senhor do Bonfim (Bahia), cidades que fazem parte da Rede de Atenção à Saúde do Vale do Médio São Francisco, a Rede PEBA (compreendendo cidades dos Estados do Pernambuco e da Bahia), que é composta, no total, por 53 municípios (28 da Bahia e 25 de Pernambuco). Segundo o Portal da Saúde o Hospital Universitário de Urgências e Traumas (HU) de Petrolina - PE é público e mantido com recursos do Sistema Único de Saúde (SUS), tendo capacidade para atender cerca de 500 pessoas por dia, número que não é respeitado, haja vista o crescimento da demanda e o fato de ser o único hospital com essa especialidade na região. Para dar conta do número de pacientes que dão entrada, os menos graves muitas vezes são internados nos corredores do hospital. (PORTAL SAÚDE PE, 2024)

As consequências das lesões dos ocupantes das motocicletas são maiores do que para os ocupantes de automóveis, podendo causar invalidez temporária ou permanente, trazendo um alto custo para o Estado no cuidado dessas vítimas. Em 2019, a pesquisa quantitativa "Acidentes por motocicleta e fatores

associados à condição de habilitação dos condutores realizada no HU”, de Flávia Fernandes, Rosana Alves, Fernanda de Souza, Félix Borges, Odair Queiroz e Maria Elda Alves de Lacerda forneceu dados de pacientes vítimas de acidentes de trânsito. Foram entrevistados 281 pacientes vítimas de acidentes de motocicleta que, no momento da ocorrência, encontravam-se na condição de condutores. Dentre esses pacientes, a maioria era do sexo masculino, adulto jovem, casado ou em união estável, com filhos, não alfabetizado ou com ensino fundamental e apresentavam uma renda média mensal de R\$ 1.055,20 (Fernandes et al., 2019).

Considerando o cenário apresentado, que se amplia ainda mais quando se olha para o âmbito nacional, o Governo Federal instituiu algumas iniciativas para a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, homologando algumas leis que incentivam o cuidado no trânsito. É fato que algumas leis já existiam, como a Lei nº 12.009, que regulamentou o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta (Brasil, 2009), enquanto outras foram sendo propostas e aprovadas, como a Lei nº 12.436, que veda o emprego de práticas que estimulem o aumento de velocidade por motociclistas profissionais (Brasil, 2011), a Lei nº 12.997/2014, que considera como perigosa a atividade do trabalhador em motocicleta (Brasil, 2014) e a Lei n.º 14.297/2022, que estabeleceu medidas de proteção destinadas aos entregadores que realizam serviços por meio de empresas de aplicativos de entrega, visando garantir sua segurança e bem-estar durante o período de emergência em saúde pública ocasionado pela pandemia de COVID-19 (Brasil, 2022).

Essas iniciativas refletem o reconhecimento dos órgãos públicos sobre o alto índice de acidentes de trânsito, especialmente envolvendo motociclistas. As leis foram criadas não apenas para melhorar a segurança no trânsito em geral, mas também para oferecer uma proteção específica aos profissionais que utilizam motocicletas em suas atividades diárias.

Além disso, foi criado o “Plano de Ações Estratégicas para o Enfrentamento das Doenças Crônicas e Agravos Não Transmissíveis no Brasil, 2021-2030” (também conhecido como Plano de DANT), que dá ênfase aos agravos relacionados aos motociclistas e identifica a dimensão do problema, com o Ministério da Saúde (2023) estabelecendo a meta de reduzir em 50% a taxa de mortalidade de

motociclistas até 2030, por meio de ações organizadas para a prevenção, promoção e atenção à saúde, como a Atenção Integral à Saúde, a Vigilância em Saúde e Prevenção de Doenças e Agravos à Saúde.

Outro projeto mais antigo, que já atuava nesse sentido, é o Projeto Vida no Trânsito (PVT), implementado em 2010, que foi concebido com base nas diretrizes da “Política Nacional de Redução de Morbimortalidade por Acidentes e Violências” e da “Política Nacional de Promoção da Saúde”. Seu principal objetivo é apoiar os gestores públicos no fortalecimento de políticas voltadas à prevenção de lesões e mortes no trânsito, por meio da qualificação das informações disponíveis, do planejamento estratégico, da execução de intervenções específicas, bem como do monitoramento e avaliação dessas ações.

Além disso, destaca-se o projeto “Tecnologia de Rápido Acesso de Dados Unificado para Mitigação da Acidentalidade (Trauma)”, financiado pelo Ministério da Saúde. O principal objetivo dessa iniciativa é integrar e compartilhar informações entre os serviços de atendimento por meio de uma base de dados operacional unificada, atualizada em tempo real, e de um protocolo padrão para o envio e a consulta de dados. De acordo com o Ministério da Saúde, essa estruturação visa melhorar a gestão e a resposta às ocorrências de trânsito, otimizando tanto o atendimento quanto às estratégias de prevenção (Brasil, 2024).

No âmbito estadual, Pernambuco instituiu o Comitê Estadual de Prevenção aos Acidentes de Moto (CEPAM), responsável por elaborar estratégias para reduzir o número de acidentes com motocicletas no estado. O CEPAM tem como objetivo articular ações que enfrentem os altos índices de acidentes envolvendo motos, os quais resultam em vítimas fatais, incapacidades permanentes, sequelas psicológicas e grande impacto econômico, especialmente no sistema público de saúde. Composto por 19 entidades, o Comitê utiliza o Sistema de Informações de Notificações de Acidentes de Transportes Terrestres (SINATI) para analisar a incidência dos casos. A partir desses dados, são promovidas ações nos eixos de legislação, fiscalização, educação e saúde, com o propósito de reduzir os acidentes motociclísticos.

3.2 Livro-reportagem

Com o objetivo de produzir um livro-reportagem, é fundamental compreender as características desse gênero jornalístico, que “se caracteriza pela profundidade na abordagem de temas, pela pesquisa investigativa e pelo estilo literário que busca engajar o leitor através da narrativa” (Mesquita, 2016, p. 25). O livro-reportagem transcende o relato factual ao explorar histórias humanas e os contextos sociais por trás dos eventos, frequentemente apresentando múltiplas perspectivas e oferecendo uma análise mais ampla e reflexiva. Essa abordagem permite não apenas informar, mas também sensibilizar o leitor, conectando-o emocionalmente ao tema abordado.

Segundo Eduardo Belo (2006), o livro-reportagem é definido como uma narrativa híbrida, que combina a precisão investigativa do jornalismo com a subjetividade e o apelo estético da literatura. Essa combinação possibilita a construção de narrativas profundas, baseadas em uma pesquisa rigorosa, enquanto utiliza elementos literários para capturar a atenção do leitor. Belo ressalta que “o livro-reportagem exige do autor um trabalho que vá além da simples apuração dos fatos; ele precisa transformá-los em uma história envolvente, sem perder de vista o compromisso com a veracidade” (Belo, 2006, p. 23). Assim, ao construir um livro-reportagem, o autor se depara com o desafio de equilibrar precisão factual e sensibilidade narrativa, criando um espaço para explorar temas complexos com maior liberdade e proporcionando uma imersão mais rica no universo investigado.

Outro ponto relevante destacado por Belo é o cuidado na construção da narrativa, que deve ser elaborada de forma a cativar o leitor sem comprometer a precisão dos fatos. Ele afirma que “a narrativa é o elemento que confere ao livro-reportagem uma dimensão literária, mas é o rigor na apuração que o diferencia da ficção” (Belo, 2006, p. 35). Para alcançar esse equilíbrio, o autor precisa dominar tanto habilidades investigativas quanto narrativas, transformando o livro-reportagem em uma ferramenta poderosa para retratar a realidade de forma intensa e sensível. Podendo usar outros elementos jornalísticos, como fotografias, para essa construção.

Em *Elementos de um Livro-Reportagem*, Israel Dias de Oliveira (2012), valida essa tese, destacando o papel crucial da fotografia na construção da

narrativa. Ele argumenta que, quando integrada ao livro-reportagem, a fotografia vai além de uma mera ilustração, funcionando como uma ferramenta poderosa para intensificar a imersão do leitor no contexto narrado. Oliveira (2012) afirma que a foto deve ser considerada uma "linguagem própria", capaz de expressar emoções, atmosferas e contextos que muitas vezes não podem ser plenamente capturados pelo texto. A fotografia, portanto, não apenas complementa, mas também amplia a narrativa escrita, criando uma sinergia entre ambos os elementos que resulta em uma história mais profunda e envolvente. Em suas palavras, "a imagem é capaz de dar dimensão e profundidade à narrativa, trazendo ao leitor uma compreensão mais completa do evento" (Oliveira, 2012, p. 65).

Essa interação entre texto e imagem é fundamental no livro-reportagem, pois, segundo Oliveira, "a fotografia pode dar ao leitor uma visão mais visceral do que está sendo contado, criando uma conexão emocional imediata que o texto sozinho não conseguiria" (Oliveira, 2012, p. 87). Essa abordagem, que une as potências do jornalismo investigativo e da fotografia, oferece uma forma de comunicação que explora as múltiplas camadas da realidade, tornando a história mais rica e impactante.

O livro-reportagem é uma obra que combina o rigor investigativo do jornalismo com a liberdade narrativa da literatura, oferecendo ao leitor uma experiência que vai além da mera informação factual. Esse rigor investigativo é o que diferencia o livro-reportagem de outras formas de jornalismo, permitindo uma exploração mais ampla e reflexiva de questões sociais, culturais e políticas.

Para Oliveira (2012), a profundidade investigativa e a organização textual são pilares fundamentais para o sucesso de trabalhos desse tipo. O autor destaca que o livro-reportagem deve ser resultado de uma pesquisa minuciosa e apresentar uma estrutura narrativa bem planejada, com início, meio e fim, capaz de manter o interesse do leitor ao mesmo tempo que entrega uma análise densa e humana dos temas abordados (Oliveira, 2010). Técnicas como o desenvolvimento de personagens, a construção de diálogos e descrições detalhadas de cenários enriquecem o texto, proporcionando uma experiência que informa e emociona.

Além disso, o livro-reportagem se destaca por sua capacidade de conectar o leitor aos aspectos humanos das histórias. Como aponta Belo, é fundamental que o autor vá além dos números e fatos, trazendo à tona as vivências individuais que

ilustram questões maiores e geram impacto social (Belo, 2006). Oliveira complementa essa visão, ao afirmar que um bom livro-reportagem não apenas informa, mas sensibiliza e provoca reflexões, funcionando como um catalisador para mudanças na sociedade (Oliveira, 2010).

No campo do jornalismo, especialmente o literário, o conceito de subjetividade, assim como a adoção de uma perspectiva subjetiva, questão amplamente discutida por Fabiana Moraes (2014) em *O nascimento de Joicy*, representa uma contribuição essencial para a construção de narrativas humanizadas. Segundo Moraes (2014), a subjetividade não contradiz o rigor factual do jornalismo, mas complementa-o ao permitir a exposição de histórias que exigem um olhar mais sensível e empático. “A subjetividade não é inimiga do rigor; ela é um recurso que nos ajuda a ver além do óbvio, a acessar o que está nas entrelinhas dos fatos” (Moraes, 2014, p. 45). Essa perspectiva enriquece o papel do jornalista, tornando-o não apenas um mediador de informações, mas também um tradutor das experiências humanas.

Um exemplo emblemático dessa abordagem é a narrativa construída sobre Joicy, reportagem publicada por Moraes (2014) inicialmente no Jornal do Commercio (Pernambuco) - depois transformada em livro-reportagem - que revela a saga da personagem em seu processo de redesignação sexual. Ao contar sua história, Fabiana Moraes (2014) transcende os estereótipos e as barreiras sociais, utilizando a narrativa para destacar as complexidades de sua trajetória. Como aponta Moraes, “o jornalismo, quando feito com subjetividade e profundidade, pode se transformar em um espaço de escuta e valorização das singularidades” (Moraes, 2014, p. 72). Assim, o jornalismo de subjetividade vai além de números e fatos, oferecendo um mergulho nas histórias de vida que revelam as dinâmicas sociais e emocionais subjacentes.

Fabiana Moraes também vê a pauta e a subjetividade como armas de combate, pensando-as como estratégias para superar as simplificações muitas vezes construídas em torno de alguns temas e a realidade por parte da mídia e do jornalismo.

Ela fala isso no livro *A pauta é uma arma de combate: subjetividade, prática reflexiva e posicionamento para superar um jornalismo que desumaniza*

(2022). Por meio dessa ponte, o livro-reportagem pode reafirmar seu papel como um meio poderoso de diálogo e transformação social.

Considerando esses aspectos, ao produzir um livro-reportagem, que é um gênero jornalístico que combina elementos da reportagem tradicional com técnicas literárias e narrativas, buscamos investigar e narrar eventos reais de maneira profunda e contextualizada.

4 METODOLOGIA

Para o desenvolvimento deste trabalho, foi utilizada como abordagem da pesquisa qualitativa, uma perspectiva que se concentra na compreensão aprofundada de fenômenos sociais, comportamentais e culturais. A pesquisa qualitativa foca na exploração detalhada das experiências, percepções e interações dos indivíduos, utilizando métodos como entrevistas. Ao explicar as diferenças entre pesquisa qualitativa e quantitativa, Denzin e Lincoln (2006) destacam que o pesquisador qualitativo acredita ter melhores condições para se aproximar da perspectiva do ator por meio da entrevista e da observação direta. Este tipo de pesquisa permite captar a complexidade e a riqueza dos contextos estudados, sendo uma abordagem útil para investigar questões subjetivas e contextuais, proporcionando *insights* valiosos sobre as motivações, significados e processos subjacentes aos comportamentos humanos.

A pesquisa qualitativa permitiu uma compreensão profunda das experiências, percepções e impactos emocionais dos indivíduos envolvidos em acidentes de moto, levando em conta o objetivo não apenas de captar os detalhes técnicos dos acidentes, mas também as histórias humanas por trás desses eventos. Além disso, a pesquisa qualitativa ajudou a identificar padrões de comportamento, crenças e atitudes que contribuem para os acidentes. Essa abordagem também permitiu uma abertura para explorar as dimensões culturais, sociais e psicológicas relacionadas aos acidentes motociclísticos, oferecendo uma perspectiva mais abrangente e empática na construção do livro-reportagem.

Para o desenvolvimento desse projeto sobre acidentes motociclísticos no Vale do São Francisco e suas vítimas, selecionei alguns estudos relevantes encontrados a partir de pesquisa realizada no *Google Acadêmico* por meio das palavras-chave "acidentes motociclísticos em Pernambuco", tais como "Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo", de Eugênio Paceli Hatem Diniz, Ada Ávila Assunção e Francisco de Paula Antunes Lima (2005), "Epidemiologia dos acidentes de trânsito com foco na mortalidade de motociclistas no estado de Pernambuco: uma exacerbação da violência social" (2012), tese de Doutorado de Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos Silva, e "Acidentes por

motocicleta e fatores associados à condição de habilitação dos condutores” (2019), de Flávia Emília Cavalcante Valença Fernandes, Rosana Alves de Melo, Fernanda de Souza Andrade Araújo, Felix Kaique Bernardo Borges, Odair Queiroz de Holanda e Maria Elda Alves de Lacerda Campos. Esses trabalhos foram selecionados, entre outros, com base em sua abordagem detalhada e pertinência aos aspectos específicos que buscamos explorar, abordando as causas, impactos sociais e medidas preventivas relacionadas aos acidentes envolvendo motocicletas. A análise dessas e outras pesquisas enriqueceu a fundamentação teórica deste trabalho e contribuiu significativamente para a compreensão e abordagem do tema dentro do contexto do Vale do São Francisco.

Em um segundo momento, após a revisão bibliográfica, foi realizada uma pesquisa documental junto a órgãos públicos, como o Comitê Regional de Prevenção aos Acidentes de Moto (CRPAM), identificado a partir de pesquisa sobre que meios o Governo Federal e do Estado estavam usando para prevenir e conscientizar a população sobre o número de acidentes envolvendo motos. Durante a pesquisa para conseguir contato com o Comitê, foi descoberto que Telma Calado, que já conhecíamos a partir do projeto Mídia Jovem, no SESC, fazia parte da comissão do CRPAM no município de Petrolina - PE. Então, foi realizado um contato inicial com ela pelo *Instagram*, que prontamente se disponibilizou a conversar sobre a pesquisa. Na sequência, Telma passou o contato de Acácio Andrade, vice-presidente do CRPAM, que orientou sobre como poderia ser feita a solicitação de acesso aos dados referentes aos acidentes motociclísticos na região, como uso de capacetes, habilitação dos condutores e outros aspectos cruciais para a segurança no trânsito. As informações coletadas ajudaram a fundamentar a análise sobre as condições de segurança e os fatores que contribuem para os acidentes, proporcionando uma visão mais ampla e documentada da realidade enfrentada pelos motociclistas no estado.

Após a autorização, dada por meio de uma carta de anuência, foram coletados os dados detalhados sobre os acidentes motociclísticos que dão entrada no Hospital de Urgência e Traumas de Petrolina - PE. Essa abordagem permitiu uma análise mais abrangente e fundamentada, utilizando informações oficiais e registros que são essenciais para entender a frequência, gravidade e contextos específicos desses incidentes, o que além de enriquecer os relatos construídos no

livro-reportagem, também contribuiu para a produção de um panorama mais abrangente sobre os desafios e as superações dos envolvidos nos acidentes de moto, fornecendo uma perspectiva reflexiva sobre o impacto desses eventos na sociedade.

As informações dos capítulos referentes às histórias reais vividas no corredor foram coletadas por meio de entrevistas, que é uma técnica de coleta de dados amplamente utilizada na pesquisa qualitativa, permitindo ao pesquisador obter informações detalhadas e contextualizadas diretamente dos participantes. Segundo Bogdan e Biklen, "a entrevista é um encontro entre duas pessoas, uma das quais tem um propósito específico em mente e a outra que se supõe ter ou poder ter as informações necessárias para atender a esse propósito" (Bogdan, Biklen, 1994, p. 79). Nesse sentido, a entrevista é uma interação social planejada, na qual perguntas são feitas e respostas são dadas, com o objetivo de obter dados sobre experiências, opiniões, conhecimentos ou sentimentos dos entrevistados.

Bauer e Gaskell (2002) destacam que a entrevista qualitativa é particularmente valiosa porque permite explorar não apenas o que as pessoas fazem, mas também como elas entendem suas próprias ações e as razões por trás delas. Assim, a entrevista é uma ferramenta flexível e adaptável e desempenha um papel crucial na pesquisa qualitativa trazendo detalhes que ajudam a construir um entendimento mais completo dos impactos físicos e psicológicos causados em uma pessoa que sofreu um trauma devido a acidentes motociclísticos.

Para a construção do livro-reportagem, foi utilizada a entrevista semiestruturada como técnica de coleta de dados. Esta abordagem permite uma combinação de perguntas pré-definidas com a flexibilidade necessária para explorar temas emergentes durante a interação com os participantes. A entrevista semiestruturada "permite ao pesquisador manter um foco claro nas questões principais ao mesmo tempo em que oferece espaço para que os entrevistados expressem suas próprias perspectivas e experiências" (Bauer, Gaskell, 2002, p.124). Esta técnica é particularmente adequada para captar as nuances e complexidades envolvidas nos acidentes motociclísticos em Pernambuco, permitindo uma compreensão mais profunda das percepções dos envolvidos e dos fatores que contribuem para esses eventos.

Para a construção do livro-reportagem “Marcas da estrada: um livro-reportagem sobre acidentes motociclísticos no vale do São Francisco”, foram selecionadas e utilizadas histórias de quatro pessoas que sofreram acidentes de moto, entre novembro de 2023 e novembro de 2024, e foram socorridas no Hospital de Urgência e Trauma de Petrolina - PE, as quais ficaram internadas no corredor do hospital por dois ou mais dias por conta da sua superlotação. A princípio foi decidido, junto com o meu orientador, que eu seria uma das fontes, tendo em vista ser uma pessoa que se encaixava no recorte e que o motivo de ter escolhido esse tema tinha a ver com a minha experiência de ter sofrido um acidente de moto enquanto estava indo para um Campori, quando quebrei o úmero direito. Essa situação me levou a ficar internada no Hospital de Urgência e Traumas pelo período de sete dias e, devido a superlotação do hospital, fui internada no corredor até receber alta para aguardar a cirurgia em casa. Essa experiência deixou marcas físicas e psicológicas em minha vida por ter que ficar de forma vulnerável em um local sem privacidade, onde enfrentei alguns desafios, mas também pude conhecer a história de outras pessoas em situações parecidas com a minha, algumas das quais também acabaram se constituindo como fontes, como Brenda Vasconcelos, que sofreu um acidente no mesmo período que o meu.

Nos conhecemos no corredor do hospital e, após um período de três meses, a encontrei em uma lanchonete, conversamos sobre a possibilidade dela ser uma das minhas fontes e ela aceitou. Tivemos muitas dificuldades para a sua entrevista. Brenda mora em outra cidade e não tinha previsão de vir à Petrolina-PE. Então, decidimos fazer a entrevista de forma remota, e as imagens usadas no capítulo que trata da sua história foram extraídas de vídeos de arquivo pessoal dela. A distância dificultou o rendimento da entrevista de Brenda, que por muitas vezes respondia de forma monossilábica, o que dificultou a escrita desse capítulo, que acabou sendo mais curto do que os outros e com menos imagens.

As outras fontes foram selecionadas usando a técnica da "bola de neve", utilizada como uma estratégia que foi adaptada da pesquisa social para ampliar a rede de fontes, especialmente em contextos onde o acesso a indivíduos ou grupos específicos é limitado. Essa técnica permite ao pesquisador aumentar progressivamente o número de fontes através de recomendações feitas por pessoas já consultadas ou outras.

De acordo com Segundo a autora Juliana Vinuto, a amostragem em bola de neve é uma técnica de pesquisa qualitativa que utiliza cadeias de referência para acessar grupos difíceis de serem estudados ou quando não se tem clareza sobre a quantidade de indivíduos na população-alvo. Essa abordagem é especialmente útil em temas delicados, já que permite localizar participantes por meio de indicações de pessoas pertencentes ao grupo estudado, promovendo maior confiança no processo de coleta de dados (VINUTO, 2014, p. 203). Além disso, a autora destaca que a eficácia dessa técnica está relacionada à capacidade do pesquisador de estabelecer uma relação de empatia com as fontes iniciais, garantindo que os objetivos da pesquisa sejam claros para aumentar o engajamento dos participantes (VINUTO, 2014, p. 217). Dessa forma, a técnica vai além de uma simples ampliação da amostra; ela serve para aprofundar a compreensão do pesquisador sobre o tema e a situação investigada.

A técnica de amostragem em bola de neve é particularmente eficaz em diversas situações, especialmente para acessar populações ou grupos difíceis de serem encontrados e estudados por métodos tradicionais. Segundo Juliana Vinuto, essa abordagem é útil em contextos que envolvem temas delicados, privados ou estigmatizados (VINUTO, 2014, p. 204). Além disso, ela se destaca em estudos exploratórios que buscam compreender melhor um tema ou testar a viabilidade de investigações mais amplas (VINUTO, 2014, p. 210). Essa técnica favorece o acesso a histórias e contextos que seriam inacessíveis de outra forma, fortalecendo o envolvimento e o aprofundamento da investigação, tanto em pesquisas acadêmicas

Portanto, ao empregar a técnica da bola de neve, o pesquisador cria uma rede de informações e perspectivas, possibilitando um aprofundamento narrativo que enriquece as reportagens, oferecendo uma visão mais detalhada e próxima das realidades investigadas.

Assim, Celiane Raquel Ferreira da Silva foi indicada por uma amiga, Ivonete Pereira, que em um encontro em sua casa mencionei a dificuldade em identificar as fontes e logo lembrou que a sua vizinha tinha sofrido um acidente recente. No mesmo dia, Ivonete enviou o contato de Celiane e logo fizemos a sua entrevista. Celiane contou com mais detalhes sua experiência e também conseguimos fazer um ensaio fotográfico com nove imagens. Durante o ensaio, usamos o capacete que ela usava no momento do acidente como um dos

elementos. Para o ensaio e entrevista, ela me recebeu em sua casa e conversamos mais sobre a situação e como o pós acidente foi marcado de desafios e readaptações.

Na minha busca por fontes, durante a orientação, o professor Geilson Fernandes e eu constatamos que seria importante trazer relatos de alguns profissionais que têm contato direto com pessoas que vivenciaram o corredor do HU. Falei com Maria Lima, jornalista, que compartilhou o contato de Mateus Gonçalves, Assessor de Comunicação do Hospital, que encaminhou o contato da Chefe do setor de Psicologia e do Chefe da Ortopedia que, a princípio, foram muito solícitos. A psicóloga Rebeca Lacerda - Chefe da Unidade Multiprofissional que me colocou em contato com Alecrides Alencar, que aceitou conceder entrevista, se constituindo como a fonte do capítulo sobre traumas psicológicos do livro-reportagem. Já o ortopedista, não deu retorno em relação ao agendamento da entrevista, motivo pelo qual não foi explorado como fonte.

Por fim, no início de novembro, ainda estava precisando de pelo menos, mais uma fonte para fechar a escrita do livro. Na orientação, foi decidido que deveria ser publicada uma postagem nas redes sociais para conseguir a identificação da última fonte. Ao fazer a postagem, Ellen Lima, uma amiga de Juazeiro, me enviou uma mensagem no *WhatsApp* falando que um amigo em comum tinha acabado de sofrer um acidente de moto e ainda estava internado esperando cirurgia no Traumas. Logo, mandei mensagem para o meu orientador e em seguida falei com Jean Maciel, que após a cirurgia foi entrevistado e fotografado em sua casa, rendendo um ensaio fotográfico com oito fotografias, de forma presencial. Jean ainda está em recuperação, o que me possibilitou pedir um diário de como estava sua cicatriz por vários períodos até a entrega desse material para avaliação.

Após a seleção das fontes e entrevistas, a escrita do livro foi iniciada. A construção do texto foi estruturada em dez capítulos, nos quais as histórias das fontes são entrelaçadas com a minha trajetória pessoal, desde o acidente até o processo de reabilitação. Cada capítulo é ilustrado com imagens que representam as situações vividas antes e depois dos corredores do hospital, oferecendo uma visão mais detalhada das circunstâncias que marcaram essa experiência.

As histórias são apresentadas de maneira a mostrar o relato do acidente, a vivência no transporte e no atendimento hospitalar, e os desafios enfrentados

durante a recuperação dos pacientes. O foco está nas superações, nas marcas deixadas por esses eventos e nos momentos de resistência diante das adversidades. Essa abordagem não se limita a ilustrar os impactos dos acidentes, mas busca também proporcionar uma perspectiva humana e emocionalmente envolvente, permitindo que o leitor compreenda as consequências desses acontecimentos na vida das pessoas afetadas.

As imagens são parte tanto de ensaios fotográficos realizados e editados por mim com a ajuda de José Carlos Jr, quanto parte do meu arquivo pessoal e das fontes. A capa do livro-reportagem foi criada a partir de uma foto feita por Vitoria Alves, amiga da turma do curso de Jornalismo, editada por mim e com ilustrações feitas por Iarley Islander, que representam o porquê das fontes estarem se deslocando no momento do acidente.

Após o processo de escrita do livro e as revisões recomendadas em orientação, foi iniciado o processo de diagramação do produto com o aplicativo *Canva*, que foi realizado em meu computador. Na diagramação, usei as fontes *Glacial Indifference* para detalhes e corpo do texto, *Open Sans* para as referências e *Migra* para os títulos, diferenciando por tamanhos e colocando em negrito para dar destaque a algumas informações. Foram usados como recursos iconográficos formas retangulares e as ilustrações feitas por Iarley Islander (como mencionado anteriormente) para dividir os capítulos, identificando de quem seria a história contada nele. Além disso, em todo o texto podem ser vistas fotografias feitas por mim, por Vitória Alves ou de arquivo pessoal das fontes e personagens. Usei tons terrosos como o bege e marrom para fortalecer a ideia de cor da pele onde foram deixadas as marcas físicas nos personagens do livro-reportagem.

Mesmo ao contar histórias profundamente pessoais e impactantes, é possível manter uma postura ética no jornalismo. A ética no jornalismo exige que os jornalistas se mantenham responsáveis e transparentes em relação às suas ações, especialmente quando estão envolvidos de maneira direta na história que estão relatando. Ao atuar como fonte e entrevistadora, é essencial que o jornalista faça um esforço consciente para separar essas duas funções e manter um distanciamento crítico. Isso significa que, ao narrar sua própria história ou ao entrevistar fontes sobre eventos significativos, você precisa garantir que a narrativa não seja

influenciada por sentimentos pessoais ou preconceitos, mas seja tratada de forma honesta, precisa e imparcial.

É fundamental que o jornalista seja transparente com suas fontes sobre seu envolvimento na história. Isso garante que todos compreendam as dinâmicas da pesquisa e da narrativa, além de criar um ambiente de confiança. Como bem destacam Kovach e Rosenstiel (2007), o jornalista precisa ser claro sobre sua posição e seus interesses ao entrevistar e ao relatar os fatos. Esse tipo de transparência ajuda a evitar qualquer manipulação da história, mantendo a credibilidade do trabalho. Além disso, é importante ser autocrítica e reflexiva sobre suas próprias emoções e motivações, para garantir que sua visão pessoal não distorça as histórias que você está contando (Merrill, 1997). Ao seguir essas práticas, se consegue manter e alcançar a integridade da narrativa jornalística, sem comprometer os princípios éticos, mesmo quando as histórias envolvem aspectos pessoais ou sensíveis.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para concluir este trabalho, é essencial ressaltar que os acidentes de motocicleta representam fenômenos complexos que vão além de episódios isolados, envolvendo impactos profundos e multifacetados na sociedade. No contexto do Vale do São Francisco, uma região com altos índices de acidentes de trânsito, especialmente envolvendo motocicletas, esses eventos expõem fragilidades na infraestrutura viária, desafios na fiscalização e questões comportamentais que precisam ser enfrentadas com urgência. Esses acidentes são mais do que dados estatísticos: eles são reflexo de problemáticas sociais, econômicas e culturais que impactam diretamente a vida dos indivíduos e suas famílias, assim como sobrecarregam o sistema de saúde pública.

Por meio da pesquisa documental, entrevistas com vítimas e profissionais da saúde, além do uso da fotografia, este estudo - que resulta em um livro-reportagem - buscou explorar as múltiplas dimensões desses acidentes, abordando desde suas causas até as repercussões sociais, psicológicas e econômicas. A análise revelou que fatores como o desrespeito às leis de trânsito, a alta velocidade, a falta de equipamentos de proteção e as condutas imprudentes dos motociclistas são agravados pela ausência de uma infraestrutura viária adequada e de políticas públicas efetivas. Embora os municípios da região tenham implementado algumas iniciativas para a promoção da segurança, há uma evidente necessidade de intensificação das campanhas de conscientização, fiscalização mais rigorosa e investimentos em educação no trânsito.

As consequências desses acidentes vão muito além dos danos físicos. A sociedade como um todo sofre as repercussões dessas tragédias, que impactam diretamente o sistema de saúde pública, gerando um aumento no custo social e na sobrecarga hospitalar. As lesões resultantes, muitas vezes, causam sequelas permanentes, demandando tratamentos prolongados e reabilitações custosas, que não afetam apenas os indivíduos, mas também suas famílias, que precisam se reorganizar emocional e financeiramente para lidar com as novas realidades.

Nesse contexto, texto e fotografia desempenharam um papel crucial como ferramentas de sensibilização e comunicação. As imagens capturadas nos corredores dos hospitais e nas situações de recuperação, assim como os relatos,

não se limitam a ilustrar, mas humanizam as vítimas, destacando que por trás das estatísticas existem pessoas com famílias, sonhos e histórias de vida. Essa abordagem foi essencial para transmitir emoções e gerar empatia, criando uma conexão mais profunda entre o público e a realidade dos acidentes. As histórias de dor, superação e resiliência, que muitas vezes são abafadas pela frieza dos números, exigem ser ouvidas e reconhecidas, não apenas como forma de compreensão, mas também como um apelo à ação social e política.

Este estudo também analisou as iniciativas governamentais e as leis vigentes voltadas à prevenção de acidentes e promoção da segurança no trânsito. Algumas medidas, como a fiscalização do uso de capacetes e as campanhas educativas, demonstraram avanços pontuais. No entanto, os dados indicam que há uma lacuna significativa entre a legislação e sua aplicação efetiva. É evidente que as políticas públicas precisam ser mais abrangentes e eficazes, com maior foco na educação preventiva e na reestruturação das vias públicas para reduzir os riscos.

É imprescindível reforçar que a promoção de um trânsito mais seguro não é responsabilidade exclusiva do poder público. Trata-se de um esforço coletivo que exige o comprometimento de todos, desde órgãos governamentais até cidadãos comuns. A educação no trânsito, o uso de equipamentos de proteção e a adoção de comportamentos mais responsáveis devem ser prioridades para reduzir a ocorrência de acidentes. Cada indivíduo tem um papel fundamental nessa transformação, entendendo que a segurança no trânsito depende de atitudes conscientes e solidárias.

Por fim, este trabalho não se limita a contribuir para o campo acadêmico, mas também visa gerar impacto social ao instigar um debate mais amplo sobre as medidas necessárias para garantir um futuro mais seguro e humano. Ao integrar diferentes abordagens metodológicas, o estudo pretende não apenas relatar a realidade dos acidentes de motocicleta, mas também inspirar ações concretas que preservem vidas e promovam a dignidade humana. A construção de um trânsito mais seguro e humano é uma luta pela vida, pela empatia e pela transformação social, que exige o compromisso de todos. O desafio está lançado, e cabe a cada um de nós contribuir para um futuro onde os acidentes sejam prevenidos e as histórias de vida sejam preservadas, em vez de transformadas em frias estatísticas.

REFERÊNCIAS

VILAS BOAS, F. **Uma juventude sequelada**. Secretaria de Saúde do Estado da Bahia, 18 de setembro de 2017. Disponível em: <https://www.saude.ba.gov.br/2017/09/18/artigo-fabio-vilas-boas-uma-juventude-sequelada/> Acesso em: 15 maio 2024.

ABRACICLO. **Indústria de motocicletas fecha 2023 com 11,3% de crescimento**. Abraciclo, 2024. Disponível em: <https://abraciclo.com.br/press-releases/2024/industria-de-motocicletas-fecha-2023-com-113-de-crescimento/>. Acesso em: 14 maio. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Número de motoristas de aplicativos ou entregadores no Brasil em 2023**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38160-em-2022-1-5-milhao-de-pessoas-trabalharam-por-meio-de-aplicativos-de-servicos-no-pais> Acesso em: 14 maio 2024.

Ministério da Saúde. **Boletim Epidemiológico**, volume 54. 27 de abril de 2023.

VASCONCELOS SILVA, P. H. N. **Epidemiologia dos acidentes de trânsito com foco na mortalidade de motociclistas no estado de Pernambuco: uma exacerbação da violência social**. Tese (Doutorado em Saúde Pública) - Fundação Oswaldo Cruz, Centro de Pesquisas Aggeu Magalhães, 2012.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Saiba mais sobre a APS**. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/composicao/saps/saiba-mais-sobre-a-aps> Acesso em: 14 maio 2024.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Taxa de internação entre motociclistas tem maior alta em 10 anos**. Disponível em: <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/maio/taxa-de-internacao-entre-motociclistas-tem-maior-alta-em-10-anos#:~:text=A%20publica%C3%A7%C3%A3o%20estabelece%20a%20meta,estados%2C%20Distrito%20Federal%20e%20munic%C3%ADpios> Acesso em: 14 maio 2024.

BRASIL. **Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito: PNATRANS 2021-2030**. Brasília, DF: Ministério da Infraestrutura, Secretaria Nacional de Trânsito, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura>. Acesso em: 20 dez. 2024.

PORTAL SAÚDE PE. **Petrolina inaugura moderno hospital de traumatologia**. Disponível em: <https://portal.saude.pe.gov.br/noticias/petrolina-inaugura-moderno-hospital-de-traumatologia#:~:text=%22A%20unidade%20ser%C3%A1%20refer%C3%A4ncia%20para,Senhor%20do%20Bonfim%2C%20na%20Bahia>. Acesso em: 14 maio 2024.

FERNANDES, F. E. C. V. et al. **Acidentes por motocicleta e fatores associados à condição de habilitação dos condutores.** *Arch. Health. Sci.*, abri-set, v. 26, n. 2, p. 130-135, 2019.

BRASIL. Lei nº 12.009, de 29 de julho de 2009. Dispõe sobre a obrigatoriedade de o motorista de motocicleta e seus passageiros usarem capacete com viseira ou óculos de proteção. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 30 jul. 2009.

BRASIL. Lei nº 12.436, de 24 de junho de 2011. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre o uso de dispositivos de segurança em veículos automotores. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 25 jun. 2011.

BRASIL. Lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014. Altera o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre a fiscalização da utilização do cinto de segurança e a obrigatoriedade de uso de cadeirinhas para crianças. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 19 jun. 2014.

BRASIL. Lei nº 14.297, de 10 de janeiro de 2022. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre a instalação de dispositivos de segurança em veículos automotores. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2022.

MESQUITA, M. **Livro-reportagem:** Técnica e Narrativa. São Paulo: Contexto, 2016.

BELO, Eduardo. **Livro-reportagem:** teoria e técnica. São Paulo: Contexto, 2006.

OLIVEIRA, Israel Dias de. **Elementos de um livro-reportagem.** 2012.

MORAES, F. **O nascimento de Joicy:** Transexualidade, jornalismo e os limites entre repórter e personagem. São Paulo: Arquipélago Editorial, 2014.

MORAES, F. **A pauta é uma arma de combate:** subjetividade, prática reflexiva e posicionamento para superar um jornalismo que desumaniza. Porto Alegre: Arquipélago, 2022.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. **Introduction:** The Discipline and Practice of Qualitative Research. In: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. (Eds.). *The SAGE Handbook of Qualitative Research*. 4th ed. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, 2011. p. 1-19, 2006.

DINIZ, E. P. H.; ASSUNÇÃO, A. A.; LIMA, F. P. A. **Prevenção de acidentes:** o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. *Ciência e Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, 2005.

FERNANDES, Flávia Emília Cavalcante Valença; MELO, Rosana Alves de; ARAÚJO, Fernanda de Souza Andrade; BORGES, Felix Kaique Bernardo; HOLANDA, Odair Queiroz de; CAMPOS, Maria Elda Alves de Lacerda. **Acidentes**

por motocicleta e fatores associados à condição de habilitação dos condutores. 2019.

BOGDAN, R.; BIKLEN, S. **Investigação qualitativa em educação: uma introdução à teoria e aos métodos.** Porto: Porto Editora, 1994.

BAUER, M. W.; Gaskell, G. **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático.** Petrópolis: Vozes, 2002.

VINUTO, Juliana. **A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto.** Temáticas, Campinas, v. 22, n. 44, p. 203-220, ago./dez. 2014.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Roteiros de Entrevistas

Questões sócio-econômicos

Nome:

Idade Atual:

Idade quando o acidente ocorreu:

Raça:

Gênero:

Escolaridade:

Cidade Atual:

Renda no momento do acidente:

Renda no momento atual:

Sobre o Acidente:

1. Como e onde ocorreu o acidente? Qual a data que foi realizada a cirurgia?
2. Você pode descrever o que aconteceu?
3. Você estava na posição de piloto, carona ou pedestre?
4. Houve algum fator específico que contribuiu para o acidente?
5. Qual modelo de veículo você estava utilizando?
6. Quais os danos no veículo?
7. Qual foi a gravidade do acidente e quais foram as principais lesões que você sofreu?
8. Qual foi a sua primeira reação ao chegar ao hospital?
9. Como foi o atendimento?
10. Quais foram os procedimentos médicos que você teve que passar?
11. Você se sentiu bem informado sobre eles?
12. Quanto tempo você passou no hospital?
13. Como foi a sua estadia lá?
14. Como foi o processo de recuperação após a alta hospitalar?

15. Quais foram os maiores desafios?
16. Você precisou de fisioterapia ou outras formas de reabilitação?
17. Quais as implicações do acidente e do período que ficou internado para a saúde mental?
18. Houve algum tipo de apoio psicológico ou emocional que foi importante para você?
19. Houve algum apoio financeiro (familiar, INSS, DPVAT ou outros)?
20. Quais foram as principais mudanças que você notou em sua vida pessoal e profissional após o acidente?
21. O acidente ou o tratamento hospitalar acarretou alguma cicatriz física ou emocional?
22. Como você lida com as cicatrizes físicas e emocionais deixadas pelo acidente?
23. Você considera que houve algum aprendizado a partir dessa experiência? Qual?
24. Houve alguma mudança em sua perspectiva sobre a vida?

Perguntas para o comitê

1. Quantos acidentes foram registrados entre novembro de 2023 e novembro de 2024?
2. Quais tipos de dados são coletados sobre os acidentes de moto atendidos no Hospital de Traumas?
3. Como o comitê acessa essas informações? Existe alguma parceria direta com o hospital?
4. Existe uma análise estatística regular dos acidentes? Quais tendências ou padrões mais preocupantes têm sido observados?
5. Como são classificadas as causas principais dos acidentes de moto nos registros?
6. Que informações sobre os pacientes acidentados são consideradas essenciais (idade, gênero, uso de capacete, entre outros)?
7. Há algum dado que indique os horários ou locais com maior incidência de acidentes?
8. Como os dados coletados auxiliam na criação de políticas públicas de prevenção?
9. De onde são, com maior frequência, os acidentados?
10. Quais os custos para o Estado desses acidentes?

Sobre o funcionamento do comitê:

11. Quais são as principais funções do Comitê Estadual de Prevenção aos Acidentes de Moto?
12. Quem compõe o comitê e quais são os critérios para a seleção dos integrantes?
13. Como o comitê colabora com outros órgãos, como hospitais, secretarias de saúde e trânsito?
14. Quais ações ou campanhas recentes foram implementadas pelo comitê para reduzir os acidentes?
15. Existe alguma estratégia específica para educar motociclistas sobre segurança no trânsito?
16. Quais são os principais desafios enfrentados pelo comitê na prevenção de acidentes?
17. Como a sociedade pode contribuir para as iniciativas do comitê?
18. O comitê monitora a eficácia das medidas implementadas? Se sim, como é feito esse acompanhamento?

Perguntas para o ortopedista

Sobre o fluxo de atendimento:

1. Qual é o processo padrão para receber pacientes vítimas de acidentes de moto no Hospital de Traumas?
2. Como é feita a triagem inicial desses pacientes? Quais são os critérios de prioridade?
3. Quais tipos de lesões ortopédicas são mais comuns em vítimas de acidentes de moto?
4. Existe algum protocolo específico para tratar motociclistas acidentados?
5. Qual é o papel do ortopedista durante as emergências? Ele é acionado imediatamente ou após a avaliação de outro profissional?
6. Quais exames são mais frequentemente realizados para diagnosticar lesões ortopédicas?
7. Como é a integração entre ortopedistas e outras especialidades médicas no atendimento a essas vítimas?

Sobre o impacto no trabalho:

8. Quantos casos relacionados a acidentes de moto você atende em média por semana?
9. Existe um período do dia ou da semana em que há maior volume de atendimentos de vítimas de acidentes de moto?
10. Como o alto volume de acidentes de moto impacta a rotina e os recursos disponíveis no hospital?

11. Quais são os maiores desafios enfrentados no tratamento de vítimas de acidentes de moto?

Sobre prevenção e reabilitação:

12. Na sua experiência, que fatores contribuem mais para a gravidade das lesões em motociclistas?
13. Como é o processo de reabilitação para pacientes com lesões ortopédicas graves? O hospital oferece suporte nesse sentido?
14. Os pacientes recebem orientações sobre como evitar novos acidentes ou como usar equipamentos de segurança?
15. Existe alguma recomendação que você, como ortopedista, daria para prevenir lesões graves em motociclistas?

Perguntas para a psicóloga

Sobre o atendimento às vítimas:

1. Qual é o papel do psicólogo no atendimento a vítimas de acidentes de moto no Hospital de Traumas?
2. Como é realizada a avaliação psicológica inicial de pacientes que sofreram acidentes graves?
3. Quais são os impactos emocionais mais comuns em vítimas de acidentes de moto?
4. Há um protocolo ou metodologia específica para lidar com vítimas em estado de choque ou trauma psicológico?
5. Como é feito o acompanhamento psicológico de pacientes que enfrentam processos de reabilitação longa ou amputações?

Sobre o trabalho com os familiares:

6. O hospital oferece suporte psicológico aos familiares das vítimas? Se sim, como é realizado esse atendimento?
7. Quais são as principais reações emocionais observadas nos familiares após acidentes graves?
8. Como o psicólogo ajuda as famílias a lidar com mudanças significativas na vida das vítimas, como incapacidades físicas ou perda de autonomia?

Sobre desafios no trabalho:

9. Quais são os maiores desafios enfrentados no atendimento psicológico a pacientes e familiares em um ambiente de trauma?
10. Existe alguma situação comum em que o apoio psicológico é especialmente crucial durante o atendimento hospitalar?
11. Como a equipe lida com situações em que o paciente ou familiar apresenta resistência ao acompanhamento psicológico?

Sobre prevenção e conscientização:

12. Você acredita que campanhas de conscientização podem ajudar a prevenir os impactos psicológicos de acidentes de moto? Como elas poderiam ser estruturadas?
13. Existe algum programa de educação ou conscientização sobre os riscos emocionais relacionados a acidentes de moto, voltado para pacientes e motociclistas em geral?

Sobre integração com a equipe:

14. Como os psicólogos colaboram com outros profissionais de saúde no hospital, como médicos e enfermeiros?
15. A equipe multidisciplinar do hospital inclui os psicólogos no planejamento de reabilitação física e emocional dos pacientes?

APÊNDICE B - Link para acesso ao Livro-Reportagem

<https://drive.google.com/drive/folders/1hQhdxlitngLYn4wkuyyPBF4aOIf-2xA?usp=sharing>