

UNIP UNIVERSIDADE PAULISTA
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

LÍVIA GONÇALVES DO NASCIMENTO

**PRINCIPAIS FATORES QUE INFLUENCIAM O CONDUTOR A SE
ENVOLVER EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO**

MACEIÓ – AL

2013

LÍVIA GONÇALVES DO NASCIMENTO

**PRINCIPAIS FATORES QUE INFLUENCIAM O CONDUTOR A SE ENVOLVER EM
UM ACIDENTE DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada à Universidade Paulista/UNIP, como parte dos requisitos necessários para a conclusão do Curso de Pós-Graduação “Lato Sensu” em Psicologia do Trânsito

Orientador: Profa. Esp. Vera Cristina Gomes Calado

MACEIÓ – AL

2013

LÍVIA GONÇALVES DO NASCIMENTO

**PRINCIPAIS FATORES QUE INFLUENCIAM O CONDUTOR A SE ENVOLVER EM
UM ACIDENTE DE TRÂNSITO**

Monografia apresentada à Universidade Paulista/UNIP, como parte dos requisitos necessários para a conclusão do Curso de Pós-Graduação “Lato Sensu” em Psicologia do Trânsito.

APROVADO EM ____/____/____

PROF. ESP. VERA CRISTINA GOMES CALADO
ORIENTADOR

PROF. DR. LIÉRCIO PINHEIRO DE ARAÚJO
BANCA EXAMINADORA

PROF. ESP. FRANKLIN BARBOSA BEZERRA
BANCA EXAMINADORA

DEDICATORIA

Dedico esta obra aos meus pais e meus irmãos pela grande ajuda e parceria em todos os momentos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a meu Deus que me deu saúde e condições para poder realizar meus sonhos. Agradeço especialmente a minha mãe que sempre me incentivou a transpor as barreiras da acomodação e me impulsionou a ser perseverante e buscar novos horizontes profissionais. Agradeço a professora Vera Calado pela dedicação em relação ao meu trabalho. Agradeço aos professores Manoel e Assunção pela atenção prestadas durante esses 2 anos de convivência.

“Toda reforma interior e toda mudança para melhor dependem exclusivamente da aplicação do nosso próprio esforço.”

(Immanuel Kant).

RESUMO

Os acidentes de trânsito e a violência – denominados causas externas de morbidade e mortalidade, de acordo com a Classificação Internacional de Doenças – correspondem à segunda principal causa de óbito da população brasileira em geral. Assim, o presente estudo objetivou conhecer os fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito com base nos relatos dos sujeitos que participaram da pesquisa e em estudos e análises de especialistas que trabalham na área do trânsito. O comportamento imprudente do condutor como, por exemplo, o uso abusivo de substâncias psicoativas, a sua idade, o seu gênero e o tempo de carteira de habilitação, são as principais variáveis a serem analisadas nesse trabalho. Foi realizado entrevistas com 12 sujeitos, semi-estruturadas, compostas por perguntas que foram divididas em blocos, nos quais contemplaram assuntos pertinentes ao objetivo da pesquisa. Os sujeitos que participaram deste estudo são condutores, brasileiros, maiores de 18 anos, de ambos os sexos, que foram vítimas de acidentes de trânsito. Para a análise dos dados coletados, foi feita uma análise de conteúdo segundo a técnica de Bardin. Em relação ao gênero, notou-se que mulheres tendem a se envolver em menos acidentes que homens. Falta de atenção devido a uso de tecnologia, desrespeito à sinalização, excesso de velocidade e ingestão de bebida alcoólica previamente à direção de veículo, foram os fatores mais citados como determinantes para a ocorrência dos acidentes segundo os pesquisados. Chega-se à conclusão que o condutor precisa mudar sua atitude e ser mais fiscalizado pelos vários Órgãos de fiscalização de trânsito existentes nas esferas Federal, Estadual e Municipal. Os resultados da pesquisa indicam a necessidade da criação de medidas visando à redução de fatores que favorecem a ocorrência de acidentes de trânsito entre os jovens, especialmente os do sexo masculino.

PALAVRAS-CHAVE: Comportamento de risco, Trânsito, Acidente .

ABSTRACT

Traffic accidents and violence - called external causes of morbidity and mortality, according to the International Classification of Diseases - are the second leading cause of death of the Brazilian population. Thus, this study aimed to identify the factors that influence the driver to be involved in a traffic accident based on the reports of the subjects who participated in the research and studies and analyzes of experts working in the transit area. The reckless behavior of the driver, for example, the abuse of psychoactive substances, their age, gender and time your driver's license, are the main variables to be analyzed in this work. We conducted interviews with 12 subjects, semi-structured, composed of questions that were divided into blocks, which beheld in matters pertaining to the research objective. The subjects in this study are conductive, Brazilian, 18 years, of both sexes, who were victims of traffic accidents. For data analysis, we performed a content analysis according to the technique of Bardin. Regarding gender, it was noted that women tend to engage in fewer accidents than men. Lack of attention due to the use of technology, disregarding traffic signals, speeding and drinking alcohol before driving a vehicle, were the factors cited as determinants for the occurrence of accidents on the 2nd respondents. Comes to the conclusion that the driver needs to change his attitude and be supervised by the various supervisory bodies transit in existing National, State and Civic. The results also indicate the need for measures aimed at reducing the factors that favor the occurrence of traffic accidents among these youths, especially males.

KEYWORDS: Risk behavior, Transit, Accident.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Nível de álcool no sangue versus comportamento.....	18
Tabela 2 – Qualificação dos participantes da pesquisa.	33

LISTA DE SIGLAS

ABRAMET - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ACIDENTES E MEDICINA DE TRÁFEGO

AT- ACIDENTE DE TRANSITO

CONTRAN - CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

CTB - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO

DETRAN-PE - DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DE PERNANBUCO

IPEA - INSTITUTO DE POLÍTICA ECONÔMICA APLICADA

ISP - INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA

MS - MINISTÉRIO DA SAÚDE

TCLE- TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	14
2.1 O Trânsito	14
2.2 Álcool e seu Impacto no Trânsito	15
2.3 O Perfil do Condutor Infrator.....	18
2.4 Juventude e Transito	22
2.5 A mulher e o Acidente de Trânsito	24
3 MATERIAIS E MÉTODOS	29
3.1 Ética.....	29
3.2 Tipos de Pesquisa	29
3.3 Universo	29
3.4 Sujeitos da Amostra.....	30
3.5 Instrumento de Coleta de dados	30
3.6 Procedimento para Coleta de Dados	30
3.7 Procedimentos para Análise dos Dados	31
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO	32
4.1 Tempo de Experiência como Condutor.....	33
4.2 Historia do Acidente.....	35
4.3 Comportamentos de Risco.....	37
4.4 Relação com o Transito e Direção Após Acidente	39
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	42
REFERENCIAS.....	44
APÊNDICE.....	47
ANEXO	48

1 INTRODUÇÃO

No cotidiano do trânsito é freqüente a observação de atitudes inadequadas por parte de alguns condutores, que prejudicam o bom desempenho no trânsito, representando riscos a eles próprios e aos demais usuários da via pública.

O presente trabalho consiste em uma pesquisa que teve como principal objetivo conhecer os fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito, com base em estudos relacionados ao assunto e relatos dos indivíduos que participaram do estudo. O comportamento imprudente do condutor como, por exemplo, o uso abusivo de substâncias psicoativas, a sua idade, o seu gênero e o tempo de carteira de habilitação, são as principais variáveis a serem analisadas nesse trabalho.

No Brasil, observa-se que a maioria dos adultos (que têm carteira de habilitação) possuem o hábito de associar bebida à direção, sendo esse um grande motivo de preocupação. O álcool também é a droga mais usada em qualquer faixa etária e o seu consumo entre adolescentes vem aumentando, principalmente entre os mais jovens (de 12 a 15 anos de idade). Como ressalva do estudo, desconsideramos outras substâncias psicoativas, apenas o álcool, visto que na literatura nacional são escassos estudos que abordem outras drogas relacionadas ao trânsito.

Usar o celular enquanto está na direção do veículo também é uma infração de trânsito que a cada ano vem crescendo bastante, e, apesar de ainda não se ter um levantamento de vítimas e colisões relacionadas à falta de atenção e distração que essa conduta pode causar, acredita-se que muitos acidentes acontecem devido a essa prática.

Segundo alguns autores de pesquisas que entrevistaram jovens condutores, os mesmos afirmam que a direção, para esta faixa etária, é sinônimo de liberdade, de emoção, de adrenalina, de aventura e de desafios. O ato de transgredir as leis, correr riscos e superar desafios, em uma busca constante pelo prazer de viver perigosamente, é cultuado pelos jovens como um ato heróico, de tal modo que as cicatrizes dos acidentes significam sinais que se referem a esse valor.

Haja vista a grande quantidade de acidentes no Brasil e no mundo, faz-se necessário que sejam realizados estudos que busquem conhecer o comportamento imprudente dos condutores que já se envolveram em acidentes, afim de que se possa trabalhar na perspectiva da prevenção destes comportamentos perigosos.

O referencial teórico do estudo foi dividido em capítulos afim de contemplar e elucidar a maior parte das perspectivas teóricas do assunto supracitado. Foram pesquisados diversos autores para que o estudo apresentasse uma ampla visão sobre o tema abordado, bem como diferentes pontos de vista dos mesmos, como forma de enriquecimento do trabalho.

Espera-se que o referente estudo contribua cientificamente para o conhecimento sobre o assunto, visto que são escassos na literatura estudos referentes ao tema que contemplem estas diversas perspectivas.

Através deste estudo, espera-se ainda, contribuir para que políticas publicas sejam criadas com o intuito de diminuir o numero de acidentes relacionados a falha humana.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

É um pressuposto teórico fundamental desse estudo, o comportamento no trânsito sendo fortemente influenciado tanto por uma dimensão comportamental, como por um sistema de valores, estreitamente relacionado a uma dimensão sócio-cultural.

A Organização Mundial de Saúde (OMS, 1984) concluiu, nesse sentido, que é necessário um conhecimento maior dos contextos sócio-culturais e psicológicos para o desenvolvimento de programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado no trânsito, tendo em vista as graves conseqüências dos acidente de transito e o alto custo social que representam (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003).

2.1 O Trânsito

Trânsito é, de acordo com Tolentino (2008, *apud* SOBRINHO, 2010), o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias, é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito acontece em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo as necessidades de trabalho, saúde, lazer, e outros, muitas vezes conflitantes. Para garantir o equilíbrio entre interesses coletivos é que se estabelecem acordos sociais, sob formas, regras, normas e sinais que sistematizados formam as leis.

Rozestraten (1988), propõe como definição de trânsito, o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes. O sistema funciona através de uma série bastante extensa de normas e construções e é constituído de vários subsistemas, dentre os quais os três principais são: o homem, a via e o veículo.

Dos subsistemas citados acima o ser humano é o mais complexo e, portanto tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo. O homem pode desempenhar diversos papéis no sistema do trânsito, como participantes ativos e usuários da via pública. Podemos então, citar o pedestre,

o motociclista, o ciclista, os motoristas de diversas categorias (SOBRINHO, 2010).

Como menciona Rozestraten, (1988), esta organização de deslocamentos é típica do século XX. Foi com a introdução de máquinas e veículos rápidos e pesados que os acidentes começaram a aumentar em frequência e em gravidade, exigindo uma regulamentação: o Código Nacional de Trânsito, hoje substituído pelo Código Brasileiro de Trânsito como veremos adiante. Para este mesmo autor o trânsito seguro é composto por um tripé organizado: engenharia, educação e policiamento. Educação para o trânsito no lar, na escola e mais diretamente aos condutores de veículos, intervenção da engenharia para tornar as vias e os veículos o mais seguro possível e finalmente, as leis, a fiscalização e a imposição de multas aos condutores infratores. (SOBRINHO, 2010)

2.2 Álcool e seu Impacto no Trânsito

Toda a história da humanidade está permeada pelo consumo de álcool. Registros arqueológicos revelam que os primeiros indícios sobre o consumo de álcool pelo ser humano datam de aproximadamente 6000 A.C., sendo portanto, um costume extremamente antigo e que tem persistido por milhares de anos. A noção de álcool como uma substância divina, por exemplo, pode ser encontrada em inúmeros exemplos na mitologia, sendo talvez um dos fatores responsáveis pela manutenção do hábito de beber ao longo do tempo (CEBRID, 2008).

Inicialmente, as bebidas tinham conteúdo alcoólico relativamente baixo, como por exemplo, o vinho e a cerveja, já que dependiam exclusivamente do processo de fermentação. Com o advento do processo de destilação, introduzido na Europa pelos árabes na Idade Média, surgiram novos tipos de bebidas alcoólicas, que passaram a ser utilizadas na sua forma destilada. Nesta época, este tipo de bebida passou a ser considerado como um remédio para todas as doenças, pois “dissipavam as preocupações mais rapidamente do que o vinho e a cerveja, além de produzirem um alívio mais eficiente da dor”, surgindo então a palavra whisky (do gálico “usquebaugh”, que significa “água da vida”). A partir da Revolução Industrial, registrou-se um grande

aumento na oferta deste tipo de bebida, contribuindo para um maior consumo e, conseqüentemente, gerando um aumento no número de pessoas que passaram a apresentar algum tipo de problema devido ao uso excessivo de álcool. A ingestão de álcool, mesmo em pequenas quantidades, diminui a coordenação motora e os reflexos, comprometendo a capacidade de dirigir veículos, ou operar outras máquinas. Pesquisas revelam que grande parte dos acidentes são provocados por motoristas que haviam bebido antes de dirigir. (CEBRID, 2008).

O Departamento Nacional de Trânsito, do Ministério dos Transportes, demonstram que, no ano 2000, ocorreram 324.222 acidentes com vítimas, dos quais resultaram 22.102 mortes e 408.070 feridos. (ABREU et. al, 2006). Além do impacto das perdas humanas, de custos imensuráveis, ainda há o impacto financeiro que este tipo de acidente representa em termos de custos para o Estado. Baseado nas estatísticas do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), as perdas econômicas advindas dos acidentes de trânsito situam-se entre 1 e 2% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, algo entre R\$ 11,67 a 23,34 bilhões / ano (valores de 2000) (ABREU et. al, 2006).

Os acidentes de trânsito incluem predominantemente os atropelamentos e colisões. Somente 1/3 das vítimas fatais nos acidentes de trânsito estavam embarcadas nos veículos, portanto, cerca de 2/3 ocorreu por atropelamentos. Esses eventos chamam a atenção não só por ocorrerem em número elevado, mas também por atingirem uma população jovem, em grande parte das vezes. O consumo de bebidas alcoólicas pode ser apontado como um dos principais fatores responsáveis pela alta incidência dos acidentes com vítimas. De uma maneira geral, em vários países, costuma-se considerar que entre metade e um quarto dos acidentes com vítimas fatais estão associados ao uso do álcool (ABREU et. al, 2006).

É interessante observar que o Relatório do IPEA não faz a devida menção ao papel da influência das bebidas alcoólicas nos acidentes de trânsito no Brasil. Provavelmente, isto se deve à postura cultural uma vez que é de conhecimento o envolvimento prevalente das vítimas com as bebidas alcoólicas. Outro aspecto de grande relevância refere-se ao fato do comprometimento da população jovem entre as vítimas fatais dos acidentes de trânsito em nosso país. Diversas leis regulamentam o uso de álcool por

condutores de veículos motorizados. Nas legislações de trânsito dos diferentes países, foram estipulados limites legais de alcoolemia (concentração de álcool no sangue). A alcoolemia permitida em países como Bulgária, Hungria, Polônia, Romênia e Rússia é inferior a 0,5gramas por litro de sangue (g/l). Do mesmo modo, na Austrália, Finlândia, França, Japão e Suécia, o nível de alcoolemia corresponde a 0,5g/l. Na Bélgica, Canadá, Dinamarca, Espanha, Itália e Alemanha, o nível permitido é até 0,8g/ l e nos Estados Unidos, em alguns estados é de 1,0g/l. (ABREU et. al, 2006).

O novo Código de Trânsito Brasileiro, depois das mudanças pela lei Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012, estabelece que :

Art. 276. Qualquer concentração de álcool por litro de sangue ou por litro de ar alveolar sujeita o condutor às penalidades previstas no art. 165 (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012).

Parágrafo único. O Contran disciplinará as margens de tolerância quando a infração for apurada por meio de aparelho de medição, observada a legislação metrológica.(Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

Vale ressaltar que o consumo de bebidas alcoólicas também é apontado em nosso país como um dos principais fatores causais de acidentes. Em aproximadamente 70% dos acidentes de trânsito violentos com mortes, o álcool é o principal responsável. De acordo com estatísticas do Grupo de Socorro Emergencial (GSE), do Corpo de Bombeiros do Rio de Janeiro, 30,9% dos motoristas que precisaram de socorro exibiam sinais da presença de teor alcoólico no organismo. Os custos sociais do abuso do álcool são altos, o álcool está relacionado a uma proporção substancial de mortes violentas e acidentais, incluindo suicídios, acidentes automobilísticos, violência contra terceiros. Segundo Sobrinho(2010), até mesmo em quantidades moderadas, o álcool afeta a percepção, os processos motores, a memória e o julgamento. Diminui a capacidade de enxergar com clareza, de perceber profundidades, de distinguir a diferença entre luzes e entre cores, além de afetar as funções

espaciais e cognitivas, todas elas claramente necessárias para dirigir um automóvel com segurança.

Tabela 1 - Nível de álcool no sangue versus comportamento.

Nível de álcool no sangue	Efeitos no comportamento
0,05%	A pessoa se sente bem, fica menos alerta.
0,10%	Maior lentidão das reações, a pessoa fica menos cuidadosa.
0,15%	O tempo de reação é muito lento em todos.
0,20%	As capacidades sensório-motoras são suprimidas
0,25%	A pessoa —cambaleia(capacidades motoras severamente prejudicadas) a percepção também fica limitada.
0,30%	Estado de semi-letargia.
0,40%	A morte é provável (deficiência respiratória).

Fonte: MORRIS e MAYSTO (2004, p. 139).

2.3 O Perfil do Condutor Infrator

Pesquisa realizada em seis capitais em 2009, contribui para a compreensão do massacre diário provocado por acidentes de trânsito com o envolvimento de motoristas alcoolizados. Uma surpresa do estudo abala a convicção de que a combinação bebida e direção está geralmente associada aos jovens. Pessoas na faixa etária de 40 a 59 anos respondem por 65% dos desastres. A conclusão mais alarmante é a que comprova, com números, a incontestável relação entre tragédias no trânsito e consumo de bebidas alcoólicas. De todos os acidentes pesquisados, em 27% os condutores apresentavam presença de álcool no sangue acima do limite previsto em lei. (SOBRINHO, 2010)

Alguns dos resultados da pesquisa “Consumo de Álcool e os Acidentes de Trânsito”, encomendado pelo Ministério da Saúde e realizado pelo Instituto

de Medicina Integral Professor Fernando Figueira e pelo Centro de Prevenção às Dependências, ambos de Recife, são previsíveis. O que importa, nas conclusões finais, é o detalhamento do que foi apurado. É assustador saber, por exemplo, que pelo menos um quarto das pessoas que provocam acidentes estava alcoolizado. O estudo tem o mérito de medir o que as estatísticas oficiais nem sempre revelam, por insuficiência de dados ou pelas limitações impostas pela legislação. Responsáveis por desastres no trânsito nem sempre se submetem, por liberalidades das leis, a testes capazes de comprovar embriaguez (SOBRINHO, 2010). A atual fiscalização, recorrente da lei seca não garante que o condutor produza provas contra si próprio, ou seja, que possa incriminá-lo. Porém segundo o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, existem vários métodos de detecção de alcoolemia. O mais popular é o teste do etilômetro, vulgarmente conhecido como 'bafômetro', equipamento que identifica presença e quantidade de álcool no organismo a partir da análise do ar expelido pelos pulmões. Outra forma é a análise de sangue em laboratório.

A verificação de que o condutor se encontra alcoolizado também pode ser feita pelo agente através da observação dos notórios sinais de embriaguez, classificados pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego e homologados pelo Conselho Nacional de Trânsito. Nestes casos, as avaliações não servem para configurar crime de trânsito. Em casos específicos, o agente de fiscalização também poderá encaminhar o motorista suspeito a exames clínicos e de sangue, se houver determinação da autoridade policial.

Como tentativa de minimizar os números de acidentes, e em parceria com o Ministério da Justiça e com apoio do Ministério da Saúde, a Polícia Rodoviária Federal lançou em maio de 2009 campanha para reforçar o conceito da Lei Seca ao volante em seu primeiro de ano de existência. Com o conceito "Dirigir alcoolizado é crime e pode dar cadeia", a campanha tem envergadura nacional, e inclui ações promocionais em quatro capitais - São Paulo, Brasília, Belo Horizonte e Florianópolis - escolhidas em função da alta incidência de acidentes em rodovias federais.

Assim como no Brasil, países da Europa e das Américas vêm mudando suas legislações de trânsito. Em alguns estados norte-americanos, se o condutor recusa o "teste do bafômetro", há presunção de embriaguez e apreensão imediata do veículo e da carteira de habilitação. O motorista

também é preso em flagrante e tem penas equivalentes a um condutor reprovado pelo teste. O conjunto de medidas fez com que o número de motoristas alcoolizados envolvidos em acidentes nos Estados Unidos caísse de 50% nos anos 1970 para 20% atualmente.

Apesar deste dado, é de se perguntar como, 4 anos depois da implantação da chamada Lei Seca, motoristas alcoolizados continuam causando tantas tragédias. As leis brasileiras estão entre as mais rigorosas do mundo, mas a aplicação é falha, principalmente por negligência dos órgãos fiscalizadores.

Outra evidência apresentada pela pesquisa, em relação ao alto índice de envolvimento de pessoas com mais de 40 anos, demonstra que a irresponsabilidade ao volante não é uma exclusividade de jovens. Motoristas que deveriam ser vistos como referência de cuidado no trânsito são denunciados pelo estudo como os mais relapsos. Explicita-se nesse caso a cultura do desrespeito, do desprezo pela vida alheia e, enfim, da incivilidade nas ruas e estradas (SOBRINHO, 2010) Como infrações graves também se nota o mau uso dos equipamentos eletrônicos no trânsito. O uso da telefonia móvel popularizou-se de forma muito veloz que se tornou comum ver pessoas dirigindo e falando ao celular, sem noção dos riscos de acidentes a que estão sujeitas. O hábito de falar ao celular reduz a atenção do condutor, que deixa de estar concentrado nas vias de trânsito, aumentando as chances de acidentes. Segundo Moraes (2011 *apud* CHAGAS, 2012) “falando ao celular, o condutor reage de forma mais lenta e com sérias limitações, ele dá menos atenção ao retrovisor, à sinalização e ao próprio fluxo do trânsito”. Mesmo sabendo disso, os condutores não temem os riscos tantas vezes mencionados por diversos especialistas em segurança para o trânsito e continuam cada vez mais usando o celular enquanto dirigem, pois os números de autuações vêm crescendo a cada ano, conforme levantamento da Bernardes (2012) junto aos órgãos fiscalizadores de trânsito do Distrito Federal (CHAGAS,2012)

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego-ABRAMET considera no seu estudo fatores operacionais destacando o ato de pegar o telefone no bolso ou em qualquer lugar como já prejudicial no desvio da atenção do motorista no trânsito. Os fatores motores, já representam um risco no uso do aparelho celular, acrescentam-se mais recentemente, inclusive neste estudo, os fatores

psicológicos e cognitivos dispensados neste uso, já reconhecendo o desvio de atenção na utilização do aparelho viva-voz. Entre todas as ações relacionadas ao uso do celular, a discagem do número, requer maior tempo, afetando na distração do condutor. O ritual começa desde a procura do aparelho até depois da conversa. Dependendo do assunto tratado na mesma, o condutor pode ter várias reações que irão refletir na segurança e responsabilidade da direção. Entre as reações comportamentais possíveis e previsíveis relacionadas ao uso do celular pelo condutor do veículo no trânsito, podemos destacar a descarga emocional que acompanha o conteúdo do assunto explorado no momento da conversa como, por exemplo, o choro, a agressividade, o aumento da irritação e da tensão interna, a euforia e o entusiasmo. Algumas dessas descargas podem vir somadas ao fator espontâneo e alheio à vontade do condutor, desde que sejam advindas do Sistema Nervoso Autônomo, levando-o a atitudes impulsivas. (CHAGAS, 2012)

A sensação de impotência, frente ao desconhecimento da notícia recebida através do aparelho celular, pode evocar no condutor um quadro de extrema angústia perante a impossibilidade de tomada de decisão momentânea. Aliados às reações supra citadas têm-se o nível de stress do dia-a-dia no tráfego, na vida pessoal e no trabalho do condutor que podem intensificar o risco de acidente no trânsito. Apesar da existência de poucos estudos sobre o uso do aparelho celular, os que já foram realizados alertam para o risco por ele causado, ressaltando não somente o abandono de uma das mãos, que influi na limitação motora do condutor, mas também pela perda de atenção no trânsito. E, para coibir o uso desses aparelhos na direção de veículos automotores, existe proposta no Congresso que defende punição maior para quem usa celular ao volante. Ao elaborar o Projeto de Lei nº 7.471/10, o deputado federal Carlos Bezerra (PMDB/MT) modificou o texto original do Código de Trânsito Brasileiro para aumentar a punição aos motoristas que cometem infrações e, assim, coibir tal comportamento. (CHAGAS,2012)

Em outra pesquisa, agora do Laboratório de Pesquisas de Transporte do Reino Unido (2009), ficou constatada que motoristas usando celular hands-free (*mãos livres*) são mais perigosos do que motoristas bêbados. O estudo do National Safety Council (2009, s/n) revelou que motoristas que conduzem o

carro falando ao celular segurando-o com a mão ou utilizando a tecnologia hands-free, visualizam 50% menos do ambiente externo e que ¼ de todos os acidentes envolve um motorista que estava falando ao celular.

O tempo de reação para breagem – a fim de evitar colisões – e os erros são aumentados substancialmente quando o motorista faz uso do telefone celular. Ou seja, há um aumento da carga cognitiva, da carga mental do motorista. Dirigir não é única e exclusivamente um problema de habilidade ou destreza motora. Envolve a tomada de informação, o processamento de informação e depois a ação no trânsito (SILVA, 2002).

2.4 Juventude e Trânsito

A adolescência, a passagem intermediária da infância para a vida adulta, é marcada por mudanças corporais, comportamentais e psicológicas muito significativas. A sociedade de consumo reforça uma cultura que enfatiza o choque com valores considerados “ultrapassados”, ao mesmo tempo em que realça novas idéias e conceitos. (KNOBEL, 1980 *apud* QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003)

De acordo com a pesquisa pela UNICAMP, *ACIDENTES DE TRÂNSITO: UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DAS VÍTIMAS EM CAMPINAS*, realizada no ano de 2003, para a maioria dos motoqueiros entrevistados, que eram jovens adultos, a moto é sinônimo de liberdade, de emoção, de adrenalina, de aventura e de desafios. O ato de transgredir as leis, correr riscos e superar desafios, em uma busca constante pelo prazer de viver perigosamente, é cultuado como se fora um ato heróico, de tal modo que as cicatrizes dos acidentes significam sinais que se referem a esse valor.

Um dado importante, de acordo com a pesquisa, diretamente relacionado com a questão da transgressão na adolescência, é que, dos 4 motoqueiros entrevistados, 3 começaram a dirigir moto quando eram menores de idade e não possuíam habilitação. O outro só não dirigiu por causa da pressão cerrada de seus pais, que consideravam esse tipo de veículo muito perigoso.

Segundo Varella, 2010, nos pacientes jovens, com menos de 35 anos, os acidentes de trânsito e a violência urbana são as causas mais importantes de mortalidade. Especificamente, em se tratando da população masculina com menos de 35 anos, os acidentes de trânsito são a primeira causa de morte no

Brasil inteiro. Embora não tenhamos dados confiáveis a respeito, provavelmente eles sejam também a causa principal de morbidade, lesões e incapacidades graves nessa faixa etária. Os novos condutores de veículos atualmente passam por um período de avaliação, recebem a carteira provisória e após um ano sem cometer nenhuma infração grave adquire sua habilitação permanente. Mesmo com todos esses cuidados, os números de infrações e acidentes de trânsito nesta etapa ainda são alarmantes.

A adolescência é uma fase de intensas transformações biológicas e psicológicas de grande importância na estruturação da identidade e conseqüentemente do comportamento do indivíduo. Este é um período de inquietação, de questionamentos, de busca de autonomia e independência nas suas escolhas e atitudes. O excesso de confiança em si mesmo faz com que eles abusem de tudo (sexo, álcool, velocidade), esta onipotência aliada a sua imaturidade faz com que tenham muitos comportamentos imprevisíveis e inadequados. Percebe-se que é uma fase de muitos conflitos e angústia, os jovens podem ter as habilidades para dirigir, mas ao que parece, falta maturidade emocional para enfrentar com responsabilidade os desafios do trânsito. (CEBRID, 2008).

Para Rozeztraten (1988, p. 41), o trânsito por definição é um comportamento social. No trânsito todos os participantes devem atuar de forma a permitir que cada participante chegue com segurança a seu destino.

O comportamento desajustado de um só indivíduo pode trazer grandes prejuízos para todo o grupo. Ao adquirir a sua CNH, sobretudo os rapazes, buscam um gesto simbólico de ser reconhecido como adulto independente. Dirigir então, se converte perigosamente em afirmar sua potência, sua maturidade. E para isso, o adolescente em geral, usa recursos para ser reconhecido perante o grupo de iguais e muitas vezes age de forma irresponsável, consumindo bebidas, drogas e envolvem-se em situações de alta periculosidade para mostrar poder (SOBRINHO, 2010).

O veículo representa para o indivíduo poder e status, ter um veículo é muito mais do que a possibilidade de percorrer uma distância entre dois lugares. Segundo Machado (2001), ter e fazer uso de um veículo desperta diversos conteúdos emocionais — a pessoa pode considerar que domina o espaço e o tempo através da velocidade, pode se sentir independente, o que

não é de forma nenhuma recomendável, pelo contrário, só se deve pegar o carro em situação inversa.

Conforme estudo realizado por Gomes e Souza (2008), influenciados pelo grupo de amigos, os jovens encontram diversas formas de transgredir as normas vigentes, uma delas é fazendo racha ou pega: adolescentes, muitas vezes menores de 18 anos, pegam os seus carros ou o carro dos pais e confundem ruas com pistas de corrida. No fim de semana, a turma pega um carro para dar umas voltas, vai a uma festa, o motorista bebe, corre e envolve-se em acidentes muitas vezes gravíssimos. As meninas admiram o lado mais social do evento que o "pega" se torna. Nas noites de sábado e domingos, os postos de gasolina viram o ponto de encontro. Normalmente os participantes procuram avenidas largas onde poderão realizar perigosamente suas manobras. O principal problema é que as corridas acontecem sem segurança para corredores, platéia e qualquer um que passe por ali.

2.5 A mulher e o Acidente de Trânsito

As mulheres são maioria na população brasileira e cada vez mais têm se inserido no mercado de trabalho e ocupado cargos anteriormente exclusivos dos homens. Têm assumido jornadas duplas de trabalho e aumentado sua exposição a alguns fatores de risco. Apresentam características físicas e comportamentais diferentes do homem, tornando-se mais vulneráveis em alguns aspectos.

Os acidentes de trânsito são atualmente a primeira causa de mortalidade no conjunto de causas externas entre as mulheres. Os acidentes de trânsito, em sua maioria, não são acidentes, são eventos previsíveis e que podem ser prevenidos. A segurança no trânsito é um problema de grande magnitude, tanto do ponto de vista sanitário, como do ponto de vista social e econômico.

A expressiva mudança da condição feminina na sociedade tem como consequência sua exposição a diversos riscos e fatores semelhantes aos do homem, tornando-a alvo de inúmeras doenças e acidentes, inclusive os de trânsito.

Davante (2009) constatou por meio da pesquisa *A MULHER E O ACIDENTE DE TRÂNSITO: CARACTERIZAÇÃO DO EVENTO EM MARINGÁ- PARANÁ*,

que as mulheres envolvidas em acidentes de trânsito eram em sua maioria solteiras, na faixa de 21 a 30 anos, com maior nível de escolaridade, que dirigiam há oito anos ou menos e apareceram predominantemente como condutoras, em acidentes principalmente nos dias úteis e no período da noite e da tarde.

A pesquisa ainda revela que dentre das mulheres pesquisadas apresentaram mais lesões até os 20 anos e acima dos 51. Envolveram-se mais em acidentes do tipo colisões e com automóveis, porém com grande prevalência de atropelamentos entre as mulheres idosas e com menor nível de escolaridade. Onde Davante (2009) ainda relata que as mulheres se mostraram mais atentas ao uso de dispositivos de segurança quando casadas e com maior nível de escolaridade. A maternidade o instinto de garantir a sobrevivência da prole induz alterações persistentes no cérebro materno, capazes de interferir com as emoções, memória, aprendizado e de explicar a facilidade com a qual as mulheres executam múltiplas tarefas simultâneas. Partindo desta premissa que a presença feminina no trânsito obsta sua fluidez só encontra sustentação cultural, especialmente em sociedades que mesmo usufruindo de 50% da força de trabalho delas, tiranamente ainda as oprimem com os baixos salários, além de somente reconhecê-las por serem sobreviventes das jornadas quádruplas na aventura de ser profissional, mulher e mãe.

A sociedade (ainda) discrimina a mulher que gosta de futebol, mas aceita que as lâmpadas da casa sejam trocadas por ela, principalmente se for numa manhã de domingo, onde seus "parceiros" é que devem estar jogando. Aceita que ela alie características femininas e masculinas à frente dos negócios, mas remunera com base no gênero e não da competência. Aceita que as demandas dos filhos por escola, médicos, lazer, devem ser acompanhadas e satisfeitas primeiramente por ela (mãe), mas se mostra intolerante quando neste ofício, elas transitam atenciosa e cuidadosamente no caos urbano. Caos, diga-se de passagem, instaurado por falta (nunca por excesso, embora a medida exata seja a mais favorável) de educação, segurança, cidadania, excesso de autoconfiança, pressa e agressividade, dentre outros. Comportamentos facilmente identificados na conduta masculina,

que os coloca juntamente com a "imaturidade" da idade, no topo das estatísticas dos AT's (Acidentes de Trânsito), mortalidade e morbidade.

Conteúdos sexistas e discriminatórios, não contribuem educacionalmente para a equidade de gêneros, tampouco para a valorização da diversidade independente de aspectos étnico-raciais, geracionais, culturais e menos ainda, apontam para o exercício de uma cidadania urgente, requisitada pela sobrevivência no trânsito.

O senso demográfico do ano 2000, já apontava que 55% de todos os países, já apresentavam melhores índices de desempenho em termos de alfabetismo, que o Brasil. Dos 19 países latino-americanos 72% deles tem uma taxa de analfabetismo menor que a brasileira. A taxa de analfabetismo brasileira (14,8%) é mais do que o dobro da taxa típica exibida por países com renda per capita similar à brasileira (5,8%).

Analfabetismo, seja ele tradicional, educacional, político, cultural, dimensional ou global, restringe o universo à um padrão de comportamento incorporado sem inferência do meio, portanto sem progresso, sendo assim a escolaridade um fatos básico importante na relação com o trânsito (NOBREGA, 2010). E assim se apresentam as relações entre gêneros na sociedade brasileira: analfabeta. Obviamente que no espaço público (neste caso o trânsito) isso respinga com toda magnitude de ignorância peculiar ao modo de cada um conceber e estabelecer suas relações com o outro e o mundo.

Segundo César Ades, do Instituto de Neurociência e Comportamento da USP, há diferenças entre os cérebros feminino e masculino que podem, sim, influenciar na desenvoltura ao volante. Mas estas não são definitivas. "Dificuldade de orientação é um exemplo. No entanto, o treino leva à rapidez de raciocínio e o desempenho pode ser o mesmo para ambos os sexos." Para o neurologista Gerson Ballester, a diferença está no estilo de guiar, que é uma questão cultural. "Para eles, dirigir é conquistar o mundo. Para elas, é tê-lo consigo." Elas se perdem facilmente: MITO! LEGÍTIMO: O homem se esforça para mostrar que consegue chegar sozinho a locais desconhecidos. A mulher não se incomoda em pedir auxílio!. E como estamos falando de "valores" vinculados por gerações, vejamos aqui alguns dos comportamentos mais criticados quanto à presença da mulher no trânsito e tidos como fatores

complicadores desse espaço: Excesso (que não significa abuso) de cautela; Cuidado; Zelo; Primazia por Segurança (e não por rapidez de deslocamento); Falta de habilidade e lentidão. Todos são legítimos, de fato. (NOBREGA, 2010) Por isso, mulheres se envolvem mais em colisões, mas com menor gravidade. Enquanto "cerca de 30% dos acidentes provocados por homens levam à indenização integral", segundo Marcelo Sebastião, diretor de Automóvel da Porto Seguro. São estilos de direção diferentes, mais e menos arrojados.

Segundo relatório do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito), entre 2003 e 2009, o acréscimo no universo de mulheres habilitadas foi de 40%, ante 27% no de homens Hoje, elas já são 13,2 milhões, mas o sexo feminino está longe de ser maioria ao volante. De cada 4 carros em circulação no país, calcula-se que apenas 1 seja conduzido por mulheres.

Em síntese, pesquisas mundiais evidenciam que os homens envolvem-se em mais acidentes do que as condutoras mulheres, obviamente resguardada as devidas proporções. Esta diferença é ainda mais acentuada quando se contabilizam as vítimas mortais entre os condutores, por gênero. O que indicia uma menor propensão para comportamentos de elevado risco pelas mulheres, como velocidades muito elevadas, manobras perigosas, etc. "Isso mostra que elas são mais atenciosas e precavidas ao volante", conclui Jaime Waisman, (2009), professor de engenharia de transportes da USP (Universidade de São Paulo). Não é à toa que o seguro de um carro guiado por mulher custa menos.

Ignorância é manter-se analfabeto frente às demandas e possibilidades de amplitude racional. Legítimo é perceber que tipos de comportamentos devem e podem ser aderidos para contrastar com as estatísticas catastróficas do trânsito brasileiro, que apontam as mulheres como as mais multadas por dirigir falando ao telefone celular, porém registram o maior índice de mortalidade em colisões de grande impacto provenientes de altas velocidades, onde os homens, figuram em 4/5 das infrações por transitar 50% acima do limite estipulado para as vias. Assim, o relatório do DENATRAN, analisa se essas estatísticas são endossadas por comportamentos e eles são determinados por diferenças culturais e pelos papéis sociais tradicionalmente atribuídos ou se também faz parte das características intrínsecas do homem e da mulher. Apesar de representar uma pequena parcela de envolvimento em

acidentes de trânsito com morte, merece atenção o fato da participação feminina neste tipo de ocorrência ter aumentado nos últimos anos. Enquanto que em 2006 tivemos 43 mulheres entre os 561 condutores envolvidos em acidentes fatais (7,7%), em 2011 este índice atingiu a marca de 10,9%, onde 66 mulheres estavam ao volante em acidentes fatais.

Outro dado observado pela estatística do DENATRAN é que o número de mulheres mortas no trânsito é maior entre passageiros (45%) que entre condutores (20%), enquanto que os homens mortos eram em sua maioria condutores (57%) contra apenas 14% dos passageiros. Isso comprova a grande frequência delas como passageiras e deles como condutores.

O informativo “A mulher no trânsito” traz também dados referentes aos dias da semana, aos tipos de vias e à natureza dos acidentes com mortos em que a mulher estava ao volante.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

3.1 Ética

A presente pesquisa segue as exigências éticas e científicas fundamentais conforme determina o Conselho Nacional de Saúde – CNS nº 196/96 do Decreto nº 93933 de 14 de janeiro de 1987 – a qual determina as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos: A identidade dos sujeitos da pesquisa segue preservada, conforme apregoa a Resolução 196/96 do CNS-MS, visto que, não foi necessário identificar-se ao responder o questionário. Todos assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

Sujeitos menores de 18 anos serão excluídos desta pesquisa por fazerem parte de em grupo vulnerável segundo a resolução nº 196/96 supracitada, que define as Diretrizes e Normas Regulamentadoras de Pesquisas envolvendo Seres Humanos, visto que o acesso aos pais e responsáveis de menores para obtenção da autorização é difícil.

3.2 Tipos de Pesquisa

A abordagem que foi utilizada na pesquisa foi a qualitativa, pois pretendia-se buscar entender este fenômeno específico em profundidade, preocupando-se com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Esta pesquisa tem caráter exploratório, com o intuito de fazer emergir aspectos que dará suporte para analisar e entender os fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito. A pesquisa qualitativa nos ajudará nesta investigação, pois possui o objetivo de buscar percepções e entendimento sobre a natureza geral desta questão, abrindo espaço para interpretação.

3.3 Universo

O presente estudo abrangeu a população da cidade de Salvador e Jaguarari, cidades do estado da Bahia. As quais foram abordadas o quantitativo de 12 indivíduos para responder o questionário

3.4 Sujeitos da Amostra

Os 12 sujeitos que participaram do referente estudo são pessoas maiores de 18 anos, com habilitação, brasileiros, de ambos os sexos, que moram no estado da Bahia, e que já se envolveram em algum acidente de trânsito, sendo estas o condutor no momento do acidente. Participaram 4 mulheres e 8 homens da pesquisa. A média de idade dentre os pesquisados foi de 20 a 30 anos de idade

3.5 Instrumento de Coleta de dados

O instrumento de coleta de dados foi um roteiro de entrevista semi-estruturada, compostos por perguntas nas quais foram contemplados assuntos pertinentes ao objetivo da pesquisa, levando em conta o interesse e a motivação do entrevistado com relação à sua situação e às consequências do acidente de trânsito para a sua vida. A entrevista com os sujeitos foi dividida em blocos. No primeiro bloco, foi preenchido um cabeçalho com identificação básica do sujeito (idade, sexo, qual o tempo de carteira e o tempo de prática de direção, que nem sempre são os mesmos). Muitas vezes o condutor já aprende a dirigir antes da primeira habilitação. No segundo bloco, foi investigado informações sobre a história do acidente de cada sujeito. E no terceiro bloco, verificou-se como se dá, atualmente a relação dos sujeitos com a direção após o acidente.

3.6 Procedimento para Coleta de Dados

Num primeiro momento, a pesquisadora apresentou a pesquisa individualmente a cada sujeito, que foi convidado a participar dela. Antes de iniciar a pesquisa, foi entregue o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE e explicada a questão do sigilo das informações trazidas pelos mesmos. Após a assinatura do TCLE pelos sujeitos e da constatação de que os mesmos desejam participar da pesquisa, foi realizada a entrevista semi-estruturada a fim de obter dados qualitativos para análise.

3.7 Procedimentos para Análise dos Dados

A partir da coleta de dados, foi feita uma análise de conteúdo segundo a técnica de Bardin (2002) que é conceituada como um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens. A finalidade da análise de conteúdo é produzir inferência, trabalhando com vestígios e índices postos em evidência por procedimentos mais ou menos complexos. Esta técnica baseia-se em operações de desmembramentos do texto em unidades, ou seja, descobrir os diferentes núcleos de sentidos que constituem a comunicação e, posteriormente, realizam o seu agrupamento em classes ou categorias.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

As categorias foram delineadas, a partir da análise dos dados gerados pelas entrevistas, considerando os objetivos do estudo em questão. As categorias são: Tempo de experiência como condutor, Historia do acidente, Comportamentos de risco e Relação com o transito e direção após acidente.

Temas relacionados com as causas do acidente, com modelo do automóvel, com substancia psicoativas e com a vida moderna e suas novas tecnologias fluíram naturalmente em todas as entrevistas. Em todas as análises das categorias também se buscou verificar se evidenciava-se diferenças entre os gêneros quanto as respostas e experiências de direção.

A categoria “Tempo de experiência como condutor,” refere-se ao tempo que o condutor começou a dirigir mesmo sem ser habilitado. A análise considerou a idade e local em que o sujeito aprendeu a dirigir, o grau de escolaridade dos mesmos e o significado do comportamento de dirigir para cada sujeito.

Na categoria “Historia do acidente” propõe-se descrever a história do acidente de cada sujeito entrevistado, ponderando sentimentos, expectativas e experiências vividas durante todo o processo, anterior ao acidente e pós acidente.

A categoria “Comportamentos de risco” tem por finalidade delinear qual foram o possíveis fatores que o condutor acreditar ter sido a causa ou terem contribuído para que o mesmo se envolvesse no acidente.

A quarta categoria, “Relação com o transito e direção após acidente”, refere-se ao comportamento do condutor após o acidente com o transito, avaliando sua atual situação como condutor, se o houve modificação de comportamento e estilo de direção no transito e quais são as medidas de prevenção que o sujeito usa para que não se envolva em novos episódios de acidentes.

A tabela 2 apresenta a qualificação de cada sujeito pesquisado.

Tabela 2 – Qualificação dos participantes da pesquisa.

SUJEITO	QUALIFICAÇÃO
1	Mulher, 23 anos, residente de Salvador, ensino superior incompleto
2	Mulher, 20 anos, residente de Salvador, ensino superior incompleto
3	Homem, 25 anos, residente de Jaguarari, ensino superior completo
4	Homem, 28 anos, residente de Jaguarari, ensino superior completo
5	Mulher, 30 anos, residente de Jaguarari, Ensino Superior completo
6	Homem, 20 anos, residente de Salvador, ensino superior incompleto
7	Homem, 26 anos, residente de Salvador, ensino superior completo
8	Homem, 30 anos, residente de Jaguarari, ensino superior incompleto
9	Homem, 27 anos, residente de Salvador, ensino superior completo
10	Mulher, 30 anos, residente de Salvador, ensino superior completo
11	Homem, 28 anos, residente de Salvador, ensino médio completo
12	Homem, 30 anos, residente em Jaguarari, ensino médio completo

Fonte: Dados da Pesquisa. Salvador e Jaguarari/BA. 2013.

4.1 Tempo de Experiência como Condutor

Pretende-se elucidar nesta categoria quanto tempo de prática no trânsito o condutor tem e como foi seu processo de aprendizado. Cerca de 8 sujeitos responderam que aprenderam a dirigir antes de tirar a carteira de habilitação. Os outros 4 sujeitos pesquisados afirmaram que só aprenderam a dirigir após as aulas práticas fornecidas na auto escola. *“Meu pai nunca confiou o carro para mim, nem mesmo depois de tirar a carteira, então nunca tive oportunidade e interesse em dirigir na adolescência”*(S.5)

Entre os condutores que aprenderam a dirigir antes da primeira habilitação, na adolescência, 6 eram homens e 2 apenas eram mulheres. Ao analisar os dados percebemos que em relação à idade em que aprenderam a dirigir automóvel, houve predominância do sexo masculino aprendendo a dirigir antes dos 18 anos, idade mínima, pela legislação brasileira, para tal aprendizado. Esta precocidade do aprendizado no sexo masculino pode ocorrer devido ao fato, de que na juventude, os rapazes querem se mostrar mais atraentes para as meninas no momento da paquera, sendo a direção, um atributo positivo que denota liberdade, status e maturidade.

Ainda analisando os sujeitos que aprenderam a dirigir na adolescência, sem distinção de sexo, todos afirmaram que aprenderam a dirigir por orientação dos pais com o intuito de ter mais liberdade.

Eu sempre quis dirigir, meu pai sempre me incentivou porque morávamos no interior e lá nunca teve fiscalização até hoje. Lá quem dirigia, sempre tinha uma namoradinha. Acredito que a direção dá um status de maturidade para a garotada e as meninas ficavam impressionadas.(S.9)

Eu amava dirigir para impressionar as meninas do interior onde eu moro, e acho que na capital também quem tem carro tem mais status, e na juventude você quer impressionar o sexo oposto (S.3)

Considerando esses aspectos e a importância dos pais no processo de socialização dos filhos (STEINBERG, 2000), entende-se que as relações familiares implicam riscos não somente quando suas relações estão disfuncionais, porém também, nos processos de iniciação ou aprendizagem quando podem surgir dificuldades no manejo das diferentes demandas, sobretudo na fase da adolescência dos filhos (BECK & LOCKHART, 1992; OETTING & DONNERMEYER, 1998).

No que se refere à influência parental, o comportamento de risco adotado pelo jovem no trânsito pode estar relacionado com um fenômeno chamado de transmissão transgeracional de atitudes e comportamentos, aprendido pela criança através da observação do comportamento dos pais. Panichi (2006) demonstrou em um estudo intergeracional uma significativa correlação entre o comportamento transgressivo dos pais no trânsito e o comportamento de violação das regras na geração de filhos.

Além disso, estudos atuais vêm demonstrando que uma influência parental negativa, ou seja, atitudes brandas frente ao uso de álcool, baixo monitoramento e controle parental estão associados a altos níveis de riscos na condução de automóveis (BECK & LOCKHART, 1992 *apud* PANICHI, 2006). Ainda sobre esta questão, achados de estudo recente com 400 adolescentes e jovens adultos demonstraram que um estilo parental percebido como não autorizante, ou seja, com características de negligência, autoridade ou permissividade, esteve associado com maiores índices de exposição a riscos na condução de automóveis (PANICHI, 2005).

Observou-se ainda que dentre os sujeitos, condutores antes da primeira habilitação, a maior parte dos mesmos residiam no momento do aprendizado em municípios pequenos do interior do estado. A falta de fiscalização no trânsito das cidades pequenas, e a ausência de um tráfego intenso de veículos nas vias destas cidade contribuem para o este aprendizado que nos grandes centros apresenta mais riscos, seja praticado com naturalidade nas cidades pequenas. Segundo Moraes *et al.*(2002) o problema se agrava ainda mais porque, ao número reduzido de postos de fiscalização, de aparelhos medidores como o bafômetros nas cidades dos interiores, soma-se ao déficit de efetivo policial. Por isso, a Polícia Rodoviária não consegue fazer blitz exclusivas para monitorar motoristas embriagados sendo em geral, os flagrantes registrados em poucas fiscalizações de trânsito ou quando ocorrem acidentes.

4.2 Historia do Acidente

Esta categoria toma como referencia a historia do acidente de trânsito (AT) de cada sujeito pesquisado, bem como os fatores que o mesmo atribui como causador do AT. Para embasar a análise, considerou-se a definição de AT como todo acontecimento desastroso, casual ou não, tendo como conseqüências danos físicos ou materiais, envolvendo veículos, pessoas e ou animais nas vias públicas. Segundo a classificação dos AT quanto às conseqüências consideramos: Simples - Sem vítimas ou com danos de pequena importância ou Graves - Com vítimas ou com danos de grande monta (QUEIROZ,2003). Os Tipos de AT de acordo com as características da ocorrência são: Colisão = frontal, traseira, lateral no mesmo sentido, lateral no sentido oposto, transversal; Atropelamento = de pedestre, de animal; Tombamento; Capotamento; Outros..

Ao analisar as entrevistas de cada sujeito percebe-se uma predominância no horário que os acidentes aconteceram, geralmente sendo a noite. Segundo Panichi, (2006), um fator associado ao aumento de risco de acidentes relaciona-se às variáveis situacionais: dia da semana, hora do dia e a presença de passageiros. Pesquisas mostram um índice significativamente maior de acidentes nos finais de semana (COOPER, PINILI, & CHEN, 1995; DOHERTY, ANDREY, & MCGREGOR, 1998 *apud* PANICHI,2006). Segundo

esses pesquisadores, à noite não apenas as taxas de acidentes aumentam, como também a sua gravidade (DOHERTY *et al.*, 1998 *apud* PANICHI,2006).

Ficou evidenciado que o envolvimento das mulheres participantes em AT aconteceu geralmente no horário de pico das 18 horas, e segundo a classificação supracitada, de forma simples, sendo uma colisão sem muitos danos ou vítimas.

Eu nem sei pode ser considerado um acidente. Eu estava saindo de um cruzamento e um motorista de ônibus me fechou na saída para avenida. Quando eu sai do carro, pelo barulho achei que tivesse acabado com meu carro, mas tem teve nada, só um amassado na lateral e eu só o susto mesmo.(sic) (S.1)

Segundo o relato dos sujeitos do sexo masculino, a maioria já se envolveu em mais de um AT, sendo que 7 sujeitos, segundo a classificação, foram vítimas de AT's graves. Apenas um sujeito afirma só ter se envolvido em uma colisão simples. Dentre os 7 sujeitos que se envolveram em acidentes graves, 2 afirmaram ter capotado o carro. Em nenhum relato dos entrevistados teve vítima fatal.

Segundo Valent *et al.*(2002 *apud* ANDRADE SM *et. al.*, 2003), as mulheres tendem a se envolver mais em acidentes de pequena monta, resultando geralmente em ferimentos leves, enquanto os homens se envolvem mais freqüentemente em acidentes graves, com maior risco de morte. Pode-se inferir da prevalência de homens no envolvimento de AT's graves, o fato que esses distintos tipos de desfechos se devam às diferenças na exposição ao trânsito, na habilidade/experiência na direção de veículos e nas decisões em correr riscos. Segundo os resultados da pesquisa homens tendem a ser mais imprudentes do que as mulheres no transito.

Eu sempre dirige, e meus carros sempre tiveram um motor bom[...] eu estava saindo da balada, e já tinha bebido muita cerveja. O fato de morar próximo do local da boate me dava segurança de que não ia pegar blitz e nem ia ter algum acidente, mas não sei como meu carro capotou numa curva quase em frente de casa, até hoje quero saber como isso aconteceu. Os médicos falaram que eu não morri por pouco, fiquei 8 meses fazendo fisioterapia na perna e uma ano e pouco andando de muleta, após uma cirurgia (S.7)

Nos resultados da pesquisa, confirmou-se a tendência de os rapazes terem maior tempo de exposição ao trânsito, considerando o tempo de aprendizado e a posse da carteira de motorista, sendo esta uma justificativa

para a maior ocorrência de AT's com envolvimento masculino. Além dessa maior exposição masculina ao trânsito, foram também observadas outras diferenças quanto à frequência de relatos de comportamentos de risco entre os sujeitos, de acordo com o sexo. De modo geral, os rapazes relataram mais frequentemente serem os condutores de carro ao invés de suas namoradas, possuírem habilitação para dirigir, terem aprendido a dirigir com menor idade e terem ingerido bebida alcoólica previamente à condução de carro.

4.3 Comportamentos de Risco

Esta categoria refere-se aos comportamentos de risco no trânsito. Dentre os comportamentos de risco levantados por esta pesquisa, os mais apontados pelos entrevistados foi o uso de bebida alcoólica, falta de atenção devido aos aparelhos eletrônicos, alta velocidade no trânsito e desrespeito as leis de trânsito. Dentre os sujeitos pesquisados, só 2 mulheres afirmaram que estavam usando aparelho celular no momento do AT. Nenhum dos homens responsabilizaram os aparelhos eletrônicos em geral (celular, som, tablet, etc) como causas dos AT's que estavam envolvidos, porém afirmaram que fazem frequentemente uso dos mesmos no trânsito, principalmente do celular ou mexer no som, e reconheceram que ficam distraídos quando usam os mesmos. *“Minha batida(sic) não foi grave, não tive nada, só fiquei apreensiva porque estava com meu filho na cadeirinha[...]tudo isso por causa de uma ligação no celular”*(S.10)

Quanto ao uso do cinto de segurança, não houve diferença entre os sexos em quaisquer posições ocupadas no automóvel todos os sujeitos afirmaram utilizar. Chama a atenção, no entanto, o fato de ser baixa a frequência de usuários desse equipamento de segurança quando o transporte ocorre como passageiro do banco traseiro do carro. Não houve diferença significativa entre os sexos, também, quando se questionado na entrevista sobre a participação em disputa automobilística em via pública (“racha”), a maioria afirmou que não participam, embora um dos sujeitos do sexo masculino, relatou já ter participado de um evento do tipo, porém não relacionado a sua história de AT.

Entre os sujeitos, houve diferenças significativas, entre os sexos, tendo predominância no sexo feminino, para comportamentos desejáveis no trânsito, como “nunca fazer ultrapassagem proibida”, “sempre respeitar o semáforo” e “não ingerir bebida alcoólica antes de dirigir nos últimos 30 dias”. Nota-se, que esses comportamentos esperados no trânsito não apresentam muita frequência quando questionado aos sujeitos, sendo o respeito ao limite de velocidade o menos atendido. Segundo a Fundação Carlos Chagas (2005), para que o trânsito exista em condições seguras, é preciso que os cidadãos desenvolvam uma boa convivência social e assim sendo, alguns comportamentos precisam fazer parte da rotina do condutor.

Dentre os sujeitos entrevistados 7 afirmaram estar em alta velocidade. Segundo Queiroz (2003) a velocidade pode ser tanto um fator agravante quanto a causa determinante de um acidente de trânsito, pois quando um carro colide com um obstáculo, na realidade ocorrem três colisões: do carro, dos passageiros com o interior do carro e dos órgãos internos do ocupante contra a estrutura do seu corpo (esqueleto). Com isso, quanto maior a velocidade, maior o impacto, mais graves as conseqüências da colisão e maior a possibilidade de morte. Além disso, a velocidade também aumenta a distância percorrida durante o tempo de percepção e reação, a distância de frenagem e de parada total do veículo, o que provoca a redução das chances do condutor evitar a colisão.

Quanto ao uso de bebida alcoólica previamente á direção, todos os sujeitos afirmaram que já fizeram uso antes de dirigir. Cerca de 9 sujeitos da pesquisa responsabilizaram o uso de bebida alcoólica como principal fator para que o mesmo tenha se envolvido em um AT. Todos os sujeitos do sexo masculino pesquisados afirmaram estar fazendo uso de bebida alcoólica no momento anterior ao AT. *“Eu e meus amigos só saímos para beber no intuito de ficar embriagado mesmo, e todos saem de carro. Ainda bem que nunca ninguém morreu”*(S.6)

Conheço vários casos de morte no transito, duas pessoas próximas a mim já sofreram acidentes feios, mas eu nunca tinha ligado. Na minha cabeça e acho que na de muitos que conheço, a gente acha que nunca vai acontecer com a gente, somos inatingíveis[...] eu e

meu irmão bebemos muito no dia do meu acidente, foi Deus que não permitiu que morrêssemos(S.9).

Pelos resultados da pesquisa, mesmo com inúmeras campanhas do governo de conscientização, ou programas de televisão que abordam o assunto, dirigir sob a influência de álcool ainda figura como uma das principais causas de acidentes envolvendo vítimas no trânsito das cidades. É a infração que lidera o ranking de apreensões de carteiras de habilitação. Esta infração acontece no mundo inteiro, mas aqui no Brasil, o número de mortes ligadas a indivíduos, que beberam mais do que deviam, é maior por causa da certeza da impunidade (NUNES, 2012).

A pessoa bebe para ficar mais alegre, para se liberar e a primeira coisa que perde é a capacidade de avaliação crítica. Inúmeros trabalhos demonstram que o indivíduo que sofreu um acidente e estava embriagado, esqueceu-se também de colocar o cinto de segurança, correu demais e foi imprudente na direção. Por isso, há países que advogam alcoolemia igual a zero para o motorista. Quem vai dirigir não deve beber, porque são imprevisíveis as alterações comportamentais que o álcool pode provocar. É o caso do menino que bebe na boate para ter coragem de paquerar a menina e acaba se acidentando seriamente na volta para casa.(NUNES, 2012)

A partir dos resultados e dos índices de mortalidade por acidentes de trânsito, entende-se que adolescentes e adultos jovens, principalmente do sexo masculino constituem um grupo com características favoráveis a assumir maiores níveis de risco na condução.

4.4 Relação com o Trânsito e Direção Após Acidente

Esta categoria busca abordar sobre a relação que os sujeitos pesquisados tem atualmente com o trânsito. Busca também analisar se os mesmos buscaram dirigir de forma defensiva, ou seja, assumindo uma postura preventiva ou corretiva, atitude que o motorista deverá adotar ao se defrontar com a possibilidade de acidente, corrigindo situações não previstas.

Sabe-se que muitas pessoas após passarem por uma situação, como um AT, podem gerar traumas, nos quais o sujeito muda completamente seu comportamento em relação ao ambiente onde o evento estressante em questão aconteceu.

Segundo Nunes (2012) normalmente, o trauma acontece por que sofreram algum acidente de trânsito, passaram por preconceito, ou por que não consegue se entender com o trânsito caótico das grandes cidades. O problema é tão real que há um mercado em crescimento, especialista em reabilitar esse tipo de motorista e deixá-lo apto para enfrentar o trânsito do dia-a-dia.

Dos sujeitos entrevistados apenas um, do sexo feminino, afirmou ter parado de dirigir após o acidente. *“Após o acidente eu não tenho mais confiança nenhuma no carro, muitos dizem que foi uma situação besta, mas eu não consegui superar[...] hoje não dirijo também por que tenho meus filhos e maridos que dirigem para mim.”*(S.5)

Um dos sujeitos que tiveram envolvidos em um AT grave, no qual o carro capotou, relatou que até hoje fica apreensivo. Após o AT, o mesmo já retornou a dirigir, até porque sua profissão exige que permaneça dirigindo. Porém afirma não repetir mais os mesmos comportamentos de antes, o mesmo garante que não faz uso de bebida alcoólica antes de dirigir.

Depois que me recuperei, voltei a trabalhar dirigindo meu carro. Mas hoje tenho mais medo e receio. A cada curva que faço parece que o veículo vai tombar de novo. Quando passei no local do acidente e vi o rastro dos pneus no chão, deu um calafrio (S.9)

Dentro os sujeitos que relataram estar usando o celular no momento do AT, apenas um disse que não continua a fazer o mesmo quando está dirigindo. Os demais sujeitos não apresentaram nenhuma modificação em relação ao seu comportamento no trânsito. Ainda continuam a usar o aparelho celular quando estão dirigindo, mexer no som, dirigir em alta velocidade e principalmente fazer uso de bebida alcoólica antes de conduzir um veículo. Quando foi questionado o porque da repetição do comportamento imprudente no trânsito, a maior parte dos sujeitos afirmou que estão mais experientes e que não vão repetir o mesmo erro. O que é uma colocação contraditória, visto que estão repetindo os mesmos erros quando persistem em ter comportamentos de risco no trânsito.

É uma questão de inculcar constantemente na consciência das pessoas que bebida e direção não combinam. Quanto mais apontarmos para os riscos que isso representa no trânsito, mais perto chegaremos de inibir esta prática. É preciso que o ser humano aprenda a respeitar o outro (DETRAN-PE, 2012)

Vários estudos revelam conexão significativa entre personalidade e risco de AT. Uma pesquisa na Austrália, por exemplo, comparou cem indivíduos culpados de acidentes graves com cem controles pareados. Os casos apresentaram maior frequência de sintomas psiquiátricos menores, como ansiedade, impulsividade e falta de consciência social. Referiram, também, com maior frequência, eventos de vida desfavoráveis nas quatro semanas prévias ao acidente (QUEIROZ,2003).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A falta de atenção devido a uso de aparelhos eletrônicos, desrespeito à sinalização, excesso de velocidade e ingestão de bebida alcoólica previamente à direção de veículo, foram os fatores mais citados como determinantes para a ocorrência dos acidentes segundo os pesquisados. Notou-se diferença entre os gêneros no que se diz respeito a gravidade dos acidentes, sendo que as mulheres da pesquisa se envolverem em acidentes leves e a maioria dos homens em acidentes graves.

Visto que esta pesquisa foi realizada com uma amostragem pequena, sendo restringida a 12 sujeitos, residentes de uma capital nordestina, este estudo não contempla todos os fatores e variáveis que estão presentes na análise dos AT's. Sabe-se que a cultura, educação, características socioeconômicas da população são importantes variáveis que deve-se levar em conta ao se tentar generalizar os dados. É necessário enfatizar que, segundo levantamento da literatura, existe escassez de trabalhos sobre esse assunto, o que torna representativo os resultados desse trabalho, apesar da não generalização para a população e pode ser um estudo sugestivo para replicações, a fim de comparação. Recomenda-se replicações em outras instituições com amostras maiores, utilizando o delineamento experimental.

Deve-se considerar que o material coletado pode gerar dados que não correspondem a realidade, tornando a pesquisa não fidedigna. Algumas perguntas referiram-se a conteúdos que poderiam gerar constrangimento ou mobilizar emocionalmente os sujeitos, fazendo com que estes omitissem seus reais sentimentos.

Apesar dos entraves, é importante salientar também que o material coletado originou dados inesperados para a pesquisa. Entretanto, apesar da riqueza dos dados alcançados não se pretendeu esgotar o tema.

O conhecimento das peculiaridades de cada população, no entanto, é fundamental para que as estratégias de prevenção possam ter um impacto mais efetivo. O presente trabalho pôde contribuir também para gerar também nos sujeitos pesquisados uma reflexão sobre a magnitude do problema e da sua responsabilidade, na prevenção dos acidentes de trânsito.

O fato de muitos terem aprendido a dirigir antes da idade mínima legal reflete insuficiente conscientização quanto aos riscos de se ter um menor ao volante, que é confirmada pelo fato de a maioria dos entrevistados ter aprendido a dirigir com os próprios familiares, evidenciando a necessidade de desenvolvimento de estratégias de mudanças deste tipo de comportamento.

Na compreensão desse contexto mais amplo, a mortalidade por acidentes de trânsito entre adolescentes e jovens adultos parece muito mais um sintoma social. Nesta linha, fica evidente a necessidade de medidas preventivas voltadas aos jovens e suas famílias, principalmente, em termos de ações que resgatem a competência parental.

O estudo realizado teve o intuito de identificar quais os fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito, contribuindo cientificamente para o conhecimento sobre o assunto, visto que são escassos na literatura estudos referentes ao tema, e também, busca colaborar para elaboração de projetos de intervenção. Mas é possível perceber que o presente estudo pode contribuir para construção do conhecimento a respeito dos fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito a partir de um olhar próprio da Psicologia, já que, estudos com esse referencial são escassos.

REFERENCIAS

ANDRADE, S. M. et al. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. *Rev. Assoc. Med. Brasileira*. v. 49, n. 4, p. 439-444, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ramb/v49n4/18346.pdf>>. Acesso em: Julho/2013.

ABREU. A ; LIMA, J; MATOS, L.;PILLON, S. **Uso de álcool em vítimas de acidentes de trânsito: estudo do nível de alcoolemia**, *Rev. Latino-Am. Enfermagem* vol.18. Ribeirão Preto Maio/Junho 2010

ABREU. A ; LIMA, J . **O Impacto Do Álcool Na Mortalidade Em Acidentes De Trânsito: Uma Questão De Saúde Pública**. *Rev. Anna Nery R Enfermagem*, Abril; 10 (1): 87-94.2006

BRAGA, M. G. C. & SANTOS, N., 1995. **Educação de trânsito: Alterando as regras do jogo**. *Revista de Administração Municipal*, 214:81-100

BARDIN, L.. *Análise de Conteúdo*. Lisboa, Portugal, 2002.

BARROS, A. J. D. et al. **Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade**. *Cad. Saúde Pública*. v. 19, n. 4, p. 979-986, julho 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csp/v19n4/16848.pdf>>. Acesso em: Agosto. 2013

CONGRESSO NACIONAL. **Código de Trânsito Brasileiro**. Brasília, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: Julho de 2013.

DELLATORRE MCC. **O trânsito e seus novos centauros**. Londrina: Centro de Ciências da Saúde, Universidade Estadual de Londrina; 1997

DETRAN – PE. **Direção Defensiva e Prevenção de Acidentes**. Pernambuco. Disponível em: <http://www.detran.pe.gov.br/download/cartilha/Cartilha_DETTRAN_Direcao_Defensiva.pdf> Acesso em: Junho de 2013.

DETRAN-DF. **“Estatística – Acidentes De Trânsito”**. Distrito Federal. Disponível <www.detran.df.gov.br> Acesso em: Junho de 2013.

DAVANTE,A. et al. **A mulher e o acidente de trânsito: caracterização do evento em Maringá, Paraná**. *Rev. Bras. Epidemiol.* vol.12 no.3 São Paulo Setembro. 2009

FARAGE L, COLARES VS, CAPP NETO M, MORAES MC, BARBOSA MC, BRANCO JÚNIOR JA. **As medidas de segurança no trânsito e a morbimortalidade intra-hospitalar por traumatismo craneencefálico no Distrito Federal**. *Rev Assoc Med Bras* 2002; 48:163-6.

FUNDAÇÃO CARLOS CHAGAS. **Direção Defensiva: Trânsito seguro é um direito de todos.** Bahia, Maio de 2005. Disponível em: <http://www.detran.ba.gov.br/noticias/DIRECAO_DEFENSIVA.pdf> Acesso em: Junho de 2013.

FAGUNDES PEREIRA WJ, TANURE R, PETROIANU A. **Conhecimento das leis de trânsito por vítimas de atropelamento**, em Belo Horizonte, em 1997. *Medicina* 1999; 32: 189-92

GAWRYSZEWSKI VP, COELHO HMM, SCARPELINI S, ZAN R, JORGE MHPM, RODRIGUES EMS. **Perfil dos atendimentos a acidentes de transporte terrestre por serviços de emergência em São Paulo**, 2005. *Rev Saúde Pública*. 2009;43(2):275-82

LIBERATTI CLB. **Acidentes de motocicleta em Londrina: estudo das vítimas, dos acidentes e da utilização de capacete**. Londrina: Universidade Estadual de Londrina; 2000

MELLO-JORGE, M. H. P. & LATORRE, M. R. D. O., 1994. **Acidentes de trânsito no Brasil: Dados e tendências**. São Paulo. *Cadernos de Saúde Pública*, 10:19-44.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Políticas de Saúde. **Programa de redução da morbimortalidade por acidentes de trânsito: mobilizando a sociedade e promovendo a saúde**. Distrito Federal. *Rev Saúde Pública* 2002; 36:114-7.

MORAES TD. **Fatores de risco de acidentes na atividade dos motoboys: limites das análises quantitativas**. *Rev. de Gestão Integrada em Saúde do Trabalho e Meio Ambiente* 2008. Disponível em <http://www.interfacehs.sp.senac.br/index.php/ITF/article/viewFile/127/144>. Acessado em: Agosto de 2013

NOBREGA, F. **Homem provoca duas vezes mais acidentes**. . Revista Folha de São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/veiculos/cv0703201003.htm>. Acessado em: 13 a Agosto de 2013

NUNES, O. **Acidentes de Trânsito e Fator Humano**. Disponível em: <http://artigos.netsaber.com.br/resumo_artigo_1706/artigo_sobre_acidentes_de_transito_e_fator_humano> Acessado em: 10 de Agosto de 2013

OLIVEIRA NLB, SOUZA RMC. **Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito**. *Rev Latino-am Enfermagem*. 2003;11(6):749-56.

PANICHI, Renata Maria Dotta e WAGNER, Adriana. **Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil**. *Interam. j. psychol.* [online]. 2006, vol.40, n.2, pp. 159-166.

PINTO AO, Witt RR. **Gravidade de lesões e características de motociclistas atendidos em um hospital de pronto socorro**. *Rev Gaúch Enferm*. 2008;29(3):408-14.

QUEIROZ, M; OLIVEIRA, P. **Acidentes De Trânsito: Uma Análise a partir da Perspectiva das Vítimas em Campinas**, *Psicologia & Sociedade*; 15 (2): 101-123; jul./dez.2003

ROCHA, D. **Análise de Conteúdo e Análise do Discurso: aproximações e afastamentos na (re)construção de uma trajetória**. *Rev. Area*, Vol. 7, Nº2,p. 305-322 Julho/Dezembro 2005

SILVA DW, ANDRADE SM, SOARES DA, SOARES DFPP, MATHIAS TAF. **Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil**. *Paraná. Cad Saúde Pública*. 2008;24(11):2643-52.

SILVA DW, ANDRADE SM, SOARES DA, NUNES EFPA, MELCHIOR R. **Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas**. *Physis (Rio J.)*. 2008;18(2):339-60.

SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula; MATHIAS, Thais Aidar de Freitas; SILVA, Daniela Wosiack da and ANDRADE, Selma Maffei de. **Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na região sul do Brasil**. *Rev. bras. epidemiol.* [online]. 2011, vol.14, n.3, pp. 435-444. ISSN 1415-790X. <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-790X2011000300008>.

SOUZA ER, MINAYO MCS, MALAQUIAS JV. **Violência no trânsito: expressão da violência social**. In: Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. *Impacto da violência na saúde dos brasileiros*. Brasília: Ministério da Saúde; 2005. p. 280-301.

VERONESE AM, OLIVEIRA DLLC. **Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde**. *Cad Saúde Pública*. 2006;22(12): 2717-21

APÊNDICE**QUESTIONÁRIO DA PESQUISA**

Esta pesquisa está sendo realizada por estudantes de Psicologia da Universidade Paulista (localizada na cidade de Maceió, Alagoas) e tem o objetivo de identificar quais os fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito..

Data da entrevista: __/__/__

Sexo: __

Idade Atual: __

Idade na época do acidente: __

Quanto tempo de Habilitação? _____

Há quanto tempo dirige? _____

Moradia: () Zona Rural

Escolaridade: () Sem escolaridade

() Zona Urbana

() Ensino Fundamental

() Ensino Médio

() Ensino Superior

- 1- Como foi o acidente? Quais foram as circunstancias em que o acidente aconteceu?
- 2- Você estava fazendo uso de alguma substancia psicoativa no momento do acidente?
- 3- Você considera que algum fator em especifico influenciou o seu envolvimento no acidente?
- 4- Tinham outras pessoas envolvidas no acidente?
- 5- Você dirige hoje em dia após o acidente?
- 6- Você alterou a sua forma de dirigir após o acidente?

ANEXO



Comitê de Ética em Pesquisa - CEP

UNIVERSIDADE PAULISTA – UNIP
Campus IndianópolisRua Dr. Bacelar, 1212 – 4º andar – Vila Clementino
CEP: 04026-002 – F. (11) 5586-4091
E-mail: cep@unip.br

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Pesquisador(es):

LÍVIA GONÇALVES DO NASCIMENTO (*responsável principal*)

Título da pesquisa: PRINCIPAIS FATORES QUE INFLUENCIAM O CONDUTOR A SE ENVOLVER EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO

Nome do Participante:

Caro participante:

Gostaríamos de convidá-lo a participar como voluntário da pesquisa intitulada PRINCIPAIS FATORES QUE INFLUENCIAM O CONDUTOR A SE ENVOLVER EM UM ACIDENTE DE TRÂNSITO, que refere-se a um projeto de ESPECIALIZAÇÃO (Trabalho de Conclusão de Curso/ Iniciação Científica/ Especialização/ Mestrado/ Doutorado) do(s) participante(s) do(a) ESPECIALIZAÇÃO (Graduação/ Especialização/ Mestrado/ Doutorado), o qual pertence ao curso de PSICOLOGIA DO TRÂNSITO da UNIP UNIVERSIDADE PAULISTA (nome da instituição). O(s) objetivo(s) deste estudo é conhecer os fatores que influenciam o condutor a se envolver em um acidente de trânsito com base nos relatos dos sujeitos que participaram da pesquisa e em estudos e análises de especialistas que trabalham na área do trânsito. Sua forma de participação consiste em coleta de dados de um questionário.

Seu nome não será utilizado em qualquer fase da pesquisa o que garante seu anonimato.

Não será cobrado nada; não haverá gastos nem riscos na sua participação neste estudo; não estão previstos ressarcimentos ou indenizações; não haverá benefícios imediatos na sua participação. Os resultados contribuirão para haver mudanças efetivas na questão do trânsito.

Gostaríamos de deixar claro que sua participação é voluntária e que poderá recusar-se a participar ou retirar seu consentimento, ou ainda descontinuar sua participação se assim, o preferir.

Desde já agradecemos sua atenção e participação e colocamo-nos à disposição para maiores informações.

Em caso de dúvida(s) e outros esclarecimentos sobre esta pesquisa você poderá entrar em contato com o responsável principal LÍVIA GONÇALVES DO NASCIMENTO (*nome completo e telefone*).

Eu confirmo que LÍVIA GONÇALVES DO NASCIMENTO (*nome(s) do(s) pesquisador(es)*) explicou-me os objetivos desta pesquisa, bem como, a forma de participação. As alternativas para minha participação também foram discutidas. Eu li e compreendi este termo de

Este termo só terá validade com o de acordo do orientador e dos alunos envolvidos deste projeto de pesquisa.



Comitê de Ética em Pesquisa - CEP

UNIVERSIDADE PAULISTA – UNIP
Campus Indianópolis

Rua Dr. Bacelar, 1212 – 4º andar – Vila Clementino
CEP: 04026-002 – F. (11) 5586-4091
E-mail: cep@unip.br

consentimento, portanto, eu concordo em dar meu consentimento para participar como voluntário desta pesquisa.

de de
(local, data)

(Assinatura do participante)

Este termo só terá validade com o de acordo do orientador e dos alunos envolvidos deste projeto de pesquisa.