

UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO

ROSANIA MARIA DA SILVA

**ESTUDO SOBRE OS COMPORTAMENTOS DE RISCOS E FATORES
DE PERSONALIDADE DOS MOTOCICLISTAS ACIDENTADOS E
NÃO ACIDENTADOS**

**CAMPO GRANDE - MS
2006**

ROSANIA MARIA DA SILVA

**ESTUDO SOBRE OS COMPORTAMENTOS DE RISCO E FATORES
DE PERSONALIDADE DOS MOTOCICLISTAS ACIDENTADOS E
NÃO ACIDENTADOS**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado em Psicologia da Universidade Católica Dom Bosco, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em Psicologia. Área de concentração: Psicologia da Saúde, sob a orientação do Professor Dr. Reinier Johannes Antonius Rozestraten.

**CAMPO GRANDE - MS
2006**

Silva, Rosania Maria da.

S586e Estudo sobre os fatores psicológicos dos motociclistas acidentados e não acidentados / Rosania Maria da Silva; orientação Reinier Johannes A. Rozestraten. – Campo Grande: UCDB, 2006.
116 f.:il.

Dissertação (mestrado) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2006.

1. Motoristas – Psicologia 2. Trânsito – Aspectos psicológicos. 3. Comportamento humano. I. Rozestraten, Reinier Johannes A. II. Título

CDD -388.41019

Dedico este trabalho aos motociclistas, que perderam suas vidas nas avenidas de Rondonópolis e a todos que dispensaram seu tempo para a realização desta pesquisa.

Ao meu esposo João Carlos, pelo carinho e apoio e à presença maravilhosa de Ana Vitória, nossa filha.

Na paisagem da memória ficam aqueles que contribuíram para que a experiência do ser humano pudesse ser mais compreendida, transformando as vivências e lembranças em trabalho científico.

AGRADECIMENTOS

“E aprendi que se depende sempre de tanta muita, diferente gente, toda pessoa sempre é a marca das lições diárias de outras tantas pessoas” (Gonzaguinha).

No momento, não há palavras para dizer o quanto chegar até aqui significa para mim que iniciei o Curso de Mestrado sem saber direito o que era, embora quisesse fazer algo diferente da minha rotina. Pensava em sair do país, queria mudar a minha vida, mas ainda não havia pensado em Mestrado. No entanto foi, ao organizar um Fórum de Saúde no Trânsito, por ser a Coordenadora do Programa GT (Grupo de Trabalho) de Trânsito, que tudo começou. O ilustre Professor Reinier, convidado especial do evento, disse que eu poderia fazer mestrado. Com menos de 15 dias, já havia feito o pré-projeto e encaminhado para a coordenação e, para minha surpresa, fui aprovada no seletivo.

O ano começou como eu havia sonhado; porém, com um mês e 15 dias de início do Mestrado, no auge da minha empolgação, sofri um assalto quando estava no ônibus a caminho da universidade. E foi aí que senti a mão poderosa de Deus, e quão grande é Sua presença em minha vida: dos cinco projéteis que acertaram em mim, não ficou nenhuma lesão que me incapacitasse na continuidade dos estudos e trabalhos.

Naquele doloroso momento, percebi a grandeza de família e amigos ao meu redor e, principalmente, da Coordenação de Mestrado e do meu orientador Reinier, os quais me deram apoio, segurança e conforto, fatores primordiais para não desistir do curso.

No decorrer dos estudos, tentei superar o terror de entrar em um ônibus, o que até hoje não consegui. Porém não importa, isso é pequeno demais diante de tanta misericórdia que recebi, culminando na alegria da chegada de minha filha “Ana Vitória”.

Todos esses acontecimentos foram precursores de uma nova fase em minha vida, mas, redigir a dissertação, com tantos obstáculos, foi difícil. Só Deus e eu sabemos todas as lágrimas que derramei no silêncio das longas e exaustivas madrugadas diante do computador, suplicando as benesses divinas para conseguir chegar até o fim.

Encerro, portanto, este agradecimento, em forma de histórico, dizendo:

Obrigada, meu Deus e à nossa mãe Celestial, por serem tudo em minha vida, e me fazer pequena a cada dia, para que Suas presenças possam ser grandes em minhas ações e idéias.

Obrigada aos meus pais por terem me dado a vida e aos meus irmãos por estarem sempre ao meu lado nos momentos em que deles necessito.

Obrigada a você, meu ilustre Orientador Reinier, pela compreensão e sabedoria com que me conduziu todo este tempo.

Obrigada à Coordenação de Mestrado, na pessoa especial da professora Sônia, pelo apoio nos momentos difíceis, o que me oportunizou a conclusão deste trabalho.

Obrigada ao meu esposo, que muitas noites ficou sem dormir para me ajudar na elaboração deste estudo, e à nossa bebê, que me fortalece e ajuda para que eu possa ter mais garra a fim de concluir o Mestrado.

Obrigada aos professores Carlos e Ademar por se revelarem amigos, fonte de apoio e ajuda em alguns momentos da elaboração desta dissertação.

Obrigada ao amigo Sérgio e às amigas Luciana, Mara e Sueli pela compreensão, apoio, contribuição e, em especial, pela grande amizade dedicada ao nosso relacionamento.

Obrigada a minha secretária Cida que cuidou de mim e da minha casa enquanto dedicava meu tempo ao estudo e, especialmente, por ter paciência para me ouvir nos momentos de cansaço e desilusão.

Obrigada ao Corpo de Bombeiros e à Secretaria de Trânsito pelo fornecimento dos dados de acidentes do município.

Obrigada à Coordenadora de Recursos Humanos da Secretaria Municipal de Saúde, Maria Lúcia, por permitir que me ausentasse em alguns períodos de trabalho, para realização da pesquisa e elaboração da dissertação.

Obrigada ao Hospital Regional e à 2.^a Ciretran, pela disponibilidade e aceitação em permitir esta pesquisa junto aos seus pacientes e clientes.

“Toda palavra tem sempre um mais-além, sustenta muitas funções, envolve muitos sentidos. Atrás do que diz um discurso, há o que ele quer dizer e, atrás do que quer dizer, há ainda um outro querer dizer, e nada será nunca esgotado” (Lacan).

SUMÁRIO

| | |
|--|----|
| INTRODUÇÃO | 17 |
| CAPÍTULO 1 - A HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO | 19 |
| 1.1 CLASSIFICAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTES..... | 19 |
| 1.2 O AUTOMÓVEL NO BRASIL | 22 |
| 1.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO..... | 24 |
| 1.3.1 Velocidade, Celular e Sinalização | 31 |
| 1.4 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO..... | 33 |
| CAPÍTULO 2 – TRÂNSITO E USO DA MOTOCICLETA | 39 |
| 2.1 A MOTOCICLETA NO BRASIL..... | 40 |
| 2.2 MOTOCICLISMO | 41 |
| 2.3 A MOTOCICLETA NA ATUALIDADE: TRANSPORTE POPULAR..... | 42 |
| 2.4 CONTEXTUALIZAÇÃO DA CIDADE DE RONDONÓPOLIS | 45 |
| 2.4.1 História da Motocicleta em Rondonópolis – MT | 47 |
| 2.5 MUNICIPALIZAÇÃO..... | 49 |
| CAPÍTULO 3 - PSICOLOGIA DE TRÂNSITO E FATORES DE PERSONALIDADE 52 | |
| 3.1 PSICOLOGIA DE TRÂNSITO..... | 52 |
| 3.2 PERSONALIDADE..... | 54 |
| 3.2.1 Fatores Psicológicos no Trânsito | 56 |
| 3.3 ÁLCOOL E TRÂNSITO..... | 64 |
| 3.3.1 Algumas alterações provocadas pelo álcool | 66 |
| CAPÍTULO 4 - PESQUISA DE CAMPO | 68 |
| 4.1 OBJETIVOS..... | 68 |
| 4.1.1 Objetivo Geral | 68 |
| 4.1.2 Objetivos Específicos | 68 |
| 4.2 MÉTODO E DELINEAMENTO..... | 68 |
| 4.2.1 Estudos preliminares | 69 |

| | |
|---|------------|
| 4.2.2 Local..... | 69 |
| 4.2.3 Participantes e Contexto da Pesquisa..... | 70 |
| 4.2.4 Instrumentos de Coleta de Dados e Tratamento da Pesquisa | 71 |
| 4.2.4.1 Entrevista semi-dirigida..... | 71 |
| 4.2.4.2 Escala Fatorial de Ajustamento Emocional / Neuroticismo - Teste EFN | 72 |
| | |
| CAPÍTULO 5 - RESULTADOS | 74 |
| 5.1 ANÁLISE DESCRITIVA DOS RESULTADOS..... | 74 |
| 5.2 TABELAS..... | 74 |
| 5.2.1 Primeira Categoria: Referências pessoais | 74 |
| 5.2.2 Segunda Categoria: Referência do acidente..... | 82 |
| 5.2.3 Terceira Categoria: Percepção da moto e das leis de trânsito pelos motociclistas | 88 |
| 5.2.4 Quarta Categoria: Comportamento do condutor..... | 95 |
| | |
| CAPÍTULO 6 - CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 102 |
| 6.1 PARA O GRUPO 1 | 102 |
| 6.2 PARA O GRUPO 2 | 103 |
| 6.3 QUANTO A ESCALA FATORIAL DE AJUSTAMENTO EMOCIONAL / | 106 |
| NEUROTICISMO – TESTE EFN..... | |
| CONCLUSÕES..... | 107 |
| | |
| REFERÊNCIAS..... | 109 |
| | |
| APÊNDICE..... | 117 |
| 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO..... | 118 |
| 2 – ROTEIRO DE ENTREVISTA..... | 119 |

RESUMO

SILVA, Rosania Maria. **Estudo sobre os Comportamentos de Riscos e Fatores de Personalidade dos Motociclistas Acidentados e não Acidentados**. 2006. 116 f. Dissertação Mestrado do Programa de Mestrado em Psicologia) - Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Campo Grande, MS, 2006.

A motocicleta tornou-se, hoje, um veículo popular e, por sua vez, o transporte que configura o maior índice de acidentes. O presente estudo teve como meta traçar o perfil de personalidade dos motociclistas acidentados (grupo 1) e compará-los com os motociclistas não acidentados, sem envolvimento em multas e acidentes, com cinco anos ou mais de habilitação (grupo 2) da cidade de Rondonópolis-MT. A princípio, foram levantadas as seguintes hipóteses: 1 – Os motociclistas acidentados apresentam mais comportamentos de risco (desobediência às regras de trânsito). 2 - As pessoas com resultado superior nos traços de vulnerabilidade, desajuste psicossocial, ansiedade e depressão, estão mais propensas a comportamento de risco na direção e, portanto, de se envolverem em acidentes. Para testar estas hipóteses, foram utilizados os seguintes instrumentos: entrevista semi-dirigida e o teste de personalidade EFN (Escala Fatorial de Ajustamento Emocional / Neuroticismo). Verificou-se, analisando, os resultados obtidos, que os entrevistados, de uma maneira geral, parece ter consciência de que os motociclistas estão mais vulneráveis aos acidentes de trânsito; mesmo assim, parte dos entrevistados utiliza a moto tanto para o trabalho como para o lazer, talvez por ser o único meio de transporte que possui. Entre o Grupo 1, a maioria dos motociclistas acidentados responsabilizou o outro motorista pelo acidente, porém assume ter ingerido bebida alcoólica antes do acidente e, 35,4% deles não possuem habilitação. A partir desses resultados, a primeira hipótese foi confirmada, mas não foi possível a confirmação da segunda, porque os resultados obtidos no teste EFN apresentam não haver diferença significativa entre os dois grupos, no que se refere aos fatores psicológicos de vulnerabilidade, desajuste psicossocial, ansiedade e depressão. Isso porque, talvez, a personalidade não tenha influência na ocorrência dos acidentes. Apenas no resultado da ansiedade, houve diferença significativa entre os dois grupos, em relação ao sexo.

Palavras-Chave: Motocicleta. Acidente Motociclístico. Fatores de personalidade.

ABSTRACT

SILVA, Rosania Maria. **A Study about psychological and situational factors: a comparison between motorcyclists with and without accidents**. 2006. 116 f. (Master-thesis for the master-program on Psychology)- Catholic University Don Bosco, Campo Grande, MT, 2006.

Nowadays the motorcycle has become a very popular vehicle and also a transport mode with the highest accident rate. The aim of this study is to draw up a psychological and situational profile of motorcyclists with accidents (experimental group) comparing them with motorcyclists without accidents (control group) in the city of Rondonópolis MT. Initially the following hypotheses were proposed: 1 - The motorcyclists with accidents present more risky behavior, such as: speeding, non use of helmet, disobedience to traffic laws, alcohol abuse, dangerous overtaking, and so on; 2 - The persons with a higher result on the traits of vulnerability, psychosocial maladjustment, anxiety and depression, presenting more risky behavior in driving, and also are more prone to involve themselves in accidents To confirm or not these hypotheses following instruments were used: semi-directed interview for the survey of the data divided in the following categories: (personal data, description of the accident, references of the perception of the motorcycle and of the traffic laws and references of the motorcyclist behavior); the EFN (Factorial scale of Emotional adjustment/ neuroticism) personality test with the aim to draw up the profile of the motorcyclist with and without accidents and an attention test of concentrated and discriminative attention within traffic situations to evaluate some difference in this factor between the two groups. The results obtained show that the motorcyclists in general have a higher rate of depression. All of them are conscious that motorcyclists are more prone to traffic accidents, but even so the great majority utilizes this vehicle for work and for leisure, because it is the only transport mode they have. Within the Experimental Group, the majority assumes the responsibility for the accident, which happened because they had ingested alcoholic beverage before the accident. It is clear that great part of the motorcyclists had forgotten the information they received when they obtained their driver's license, and also the information they obtained when submitted to the psychological tests. The control group presented a level of vulnerability superior to the experimental group what may lead to the supposition that this group has lower auto-esteem compared with the experimental group. Relating to the psychosocial mal-adjustment, the anxiety and the depression, the situation changed, because the experimental group scored

higher than the control group that identify themselves as more aggressive, more hostile, more emotionally instable and with low expectancy for the future. In relation to the attention and discrimination test the experimental group presented a higher percentage than the control group, which goes against the second hypothesis. The other two hypotheses were confirmed.

Key-words: Motorcycle. Motorcyclist with accident. Psychosocial mal-adjustment.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | | |
|-------------|---|--|
| ABRAMET | – | Associação Brasileira de Medicina de Tráfego |
| a.C. | – | Antes de Cristo |
| BRs | – | Estradas Federais |
| CBO | – | Classificação Brasileira de Ocupações |
| CDC | – | Centers for Disease Control and Prevention |
| CID | – | Classificação Internacional de Doenças |
| CFP | – | Conselho Federal de Psicologia |
| CIRETRAN | – | Circunscrição Regional de Trânsito |
| CONTRAN | – | Conselho Nacional de Trânsito |
| CNH | – | Carteira Nacional de Habilitação |
| CTB | – | Código de Trânsito Brasileiro |
| DENATRAN | – | Departamento Nacional de Trânsito |
| DETRAN | – | Departamento Estadual de Trânsito |
| DETRAN / MS | – | Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul |
| DPVAT | – | Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores |
| DSM - IV | – | Manual de Estatística e Diagnóstico de Transtornos Mentais -IV |
| EFN | – | Escala Fatorial de Ajustamento Emocional /Neuroticismo |
| EUA | – | Estados Unidos da América |
| FENASEG | – | Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados |
| g/l | – | Gramas por litro |
| GG | – | Grandes Grupos |
| GT | – | Grupo de Trabalho |
| IBGE | – | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| INRETS | – | Instituto de Pesquisas de Segurança do Trânsito |
| JARI | – | Junta Administrativa de Recursos de Infrações |
| MEC | – | Ministério da Educação e Cultura |
| MT | – | Mato Grosso |
| NHTSA | – | National Highway Traffic Safety Administration |
| OMS | – | Organização Mundial de Saúde |
| OPS | – | Organização Pan-Americana de Saúde |

| | | |
|------|---|--|
| PIB | – | Produto Interno Bruto |
| rpm | – | Rotação por Minuto |
| SAMU | – | Serviço de Atendimento Móvel de Urgência |
| SIC | – | Segundo Informações Colhidas |
| TAT | – | Teste de Apercepção Temática |
| UCDB | – | Universidade Católica Dom Bosco |
| UTI | – | Unidade de Terapia Intensiva |
| VLT | – | Veículo Leve sobre Trilhos |
| WHO | – | World Health Organization |

LISTA DE TABELAS

Pág.

| | | |
|------------|---|----|
| TABELA 1: | Vítimas de acidentes de trânsito. | 30 |
| TABELA 2: | Sexo dos entrevistados. | 74 |
| TABELA 3: | Idade dos entrevistados. | 75 |
| TABELA 4: | Escolaridade dos entrevistados. | 75 |
| TABELA 5: | Estado civil dos entrevistados. | 76 |
| TABELA 6: | Possui filhos? | 76 |
| TABELA 7: | Religião dos entrevistados | 77 |
| TABELA 8: | Quanto à sua religião, você é praticante? | 77 |
| TABELA 9: | Renda individual | 77 |
| TABELA 10: | Profissão dos entrevistados | 78 |
| TABELA 11: | Fez avaliação psicológica para motorista? | 79 |
| TABELA 12: | Categoria da CNH | 79 |
| TABELA 13: | Tempo de direção | 80 |
| TABELA 14: | Tempo de direção diária | 80 |
| TABELA 15: | Você é proprietário do veículo que dirige? | 81 |
| TABELA 16: | Tipo de veículo que dirige com mais frequência | 81 |
| TABELA 17: | Quantos veículos possuem na sua residência? | 81 |
| TABELA 18: | Dia da semana em que ocorreu o acidente | 82 |
| TABELA 19: | Horário em que ocorreu o acidente | 83 |
| TABELA 20: | Local do acidente | 83 |
| TABELA 21: | O que fazia no local do acidente? | 83 |
| TABELA 22: | Conhecia o local do acidente? | 84 |
| TABELA 23: | Como estava antes do acidente? | 84 |
| TABELA 24: | Responsabilidade do acidente | 85 |
| TABELA 25: | Esteve envolvido em acidentes anteriormente? | 85 |
| TABELA 26: | Como estava o trânsito no momento do acidente? | 86 |
| TABELA 27: | Mudaria algo para ter evitado o acidente? | 86 |
| TABELA 28: | Tipo de veículo com que mais acontecem acidentes? | 86 |
| TABELA 29: | Fatores que mais provocam acidentes | 87 |
| TABELA 30: | Membros comprometidos no acidente | 88 |
| TABELA 31: | Benefícios das motocicletas | 88 |
| TABELA 32: | O que dizer dos condutores que infringem as leis de trânsito? | 89 |
| TABELA 33: | O que é necessário para reduzir os acidentes de motocicleta? | 89 |
| TABELA 34: | O que é ângulo morto? | 90 |
| TABELA 35: | Qual o significado da palavra moto? | 90 |
| TABELA 36: | Qual veículo prefere? | 91 |
| TABELA 37: | Qual a sensação que sente ao andar de moto? | 91 |
| TABELA 38: | Em que lado da pista você normalmente anda? | 92 |
| TABELA 39: | Em que lado da pista faz ultrapassagem? | 92 |
| TABELA 40: | Costuma sinalizar ao virar em uma rua, avenida? | 93 |
| TABELA 41: | Você acha que as multas ajudam a diminuir acidente? | 93 |
| TABELA 42: | O que você pensa a respeito da multa? | 93 |
| TABELA 43: | Você já foi multado? | 94 |
| TABELA 44: | Quantas vezes foi multado? | 95 |
| TABELA 45: | Quais as leis importantes para a segurança do motociclista? | 95 |
| TABELA 46: | Infrações que já cometeu no trânsito | 96 |

| | | |
|------------|--|-----|
| TABELA 47: | Qual o motivo que o levou a cometer as infrações? | 96 |
| TABELA 48: | O que você já fez no trânsito, quando se sentiu irritado? | 97 |
| TABELA 49: | Tipos de xingamento manifestados | 98 |
| TABELA 50: | Após cometer erros no trânsito, como se sentia? | 98 |
| TABELA 51: | Estatísticas amostrais quanto à Vulnerabilidade (N1) | 99 |
| TABELA 52: | Análise de variância para a Vulnerabilidade | 99 |
| TABELA 53: | Estatísticas amostrais quanto ao Desajuste Psicossocial (N2) | 99 |
| TABELA 54: | Análise de variância para o Desajuste Psicossocial | 100 |
| TABELA 55: | Estatísticas amostrais quanto à Ansiedade (N3) | 100 |
| TABELA 56: | Análise de variância para a Ansiedade | 100 |
| TABELA 57: | Estatísticas amostrais quanto à Depressão (N4) | 101 |
| TABELA 58: | Análise de variância para a Depressão | 101 |

INTRODUÇÃO

O presente estudo teve início a partir da necessidade desta pesquisadora em aprofundar conhecimentos ligados ao comportamento de risco e os fatores de personalidade dos motociclistas acidentados e não acidentados, visando contribuir para futuras ações de prevenção, dada a dimensão dos índices de acidentes no município de Rondonópolis-MT apresentados pelo Corpo de Bombeiros, apenas no primeiro semestre de 2006, foram registrados cerca de 160 atendimentos de socorro a acidentados, uma média de cinco acidentes ocorridos por dia.

O crescente índice de acidentes parece ser um fenômeno mundial, conforme pode ser observado na fala de Queiroz (2002, p. 23): “[...], de 1963 a 1972, a população cresceu 29%, a frota de veículos cresceu 153%, o índice de acidentes 381% e o número de vítimas fatais 212%.”

Os problemas existentes no trânsito são inúmeros, isto porque, nas últimas décadas, devido ao crescimento demográfico, urbano e industrial, houve aumento significativo da frota de veículos no país. Apesar disso, não existiu melhora na estrutura das estradas e nas políticas de controle da poluição sonora e da liberação de gases, cuja origem está no uso de veículos automotores, como revela Vasconcelos (2001, p. 21): “Quanto mais veículos, mais gases são liberadas dos motores dos automóveis, aumento da poluição sonora devido ao excesso de ruídos com conseqüente transformação da natureza.”

Muito embora os problemas referentes aos acidentes de trânsito sejam temas conhecidos por todos os cidadãos, somente agora se tornou de maior abrangência no meio científico. As propostas preventivas não são efetivas, talvez por não implicarem mudança de atitudes, e não motivarem a participação do cidadão nas questões de trânsito. O próprio Código de Trânsito Brasileiro propõe ações preventivas em relação aos conflitos ligados aos acidentes de trânsito, porém não está conseguindo atingir os objetivos inicialmente propostos.

A realidade apresentada no Brasil, com relação a esses acidentes, origina problemas jurídicos que geram custos elevados e não atingem os propósitos educativos. A meta não é alcançada, devido ao grande volume de processos, e a punição, na maioria das vezes, é concluído muito tempo depois da infração, fazendo da pena somente um ato de castigo, sem efeito educativo.

Discorrer sobre o trânsito é uma questão complexa, pois envolve fatores sociais, culturais, econômicos, políticos e psicológicos, havendo, portanto, diversas ciências envolvidas e todas encontram dificuldade para explicar a situação do alto índice de acidentes

no país e no mundo. Acredita-se que a modernização das cidades e o crescimento populacional possibilitaram o aumento das adversidades durante a locomoção de veículos e pessoas nos espaços públicos, tais como: congestionamento, colisões entre veículos, falta de calçadas apropriadas para pedestres e portadores de necessidades especiais, poluição visual e sonora, desobediência às leis, falta de estacionamento e má conservação das estradas. Tudo isso são fatores que tornaram a convivência no trânsito uma experiência conturbada, mas comum aos olhos das pessoas.

Objetivando estudar os fatores psicológicos relacionados ao comportamento de risco, esta pesquisa visa colaborar para o desenvolvimento de estudos posteriores e possibilitar que os conhecimentos deste estudo possam chegar à população, em especial à de risco, de maneira a provocar mudanças de atitudes, em direção ao comportamento preventivo no trânsito.

O teste utilizado para o estudo da personalidade foi escolhido de acordo com o objetivo da pesquisa e a familiaridade do instrumento.

O desenvolvimento da pesquisa iniciou-se no mês de junho de 2005, após o direcionamento do professor orientador e de estudos bibliográficos sobre o tema, tendo como foco principal vítimas de motocicleta hospitalizadas no Hospital Regional (grupo 1) e de motociclistas habilitados há mais de cinco anos, sem envolvimento em acidente e multa (grupo 2).

Estes grupos foram escolhidos a partir da observação do comportamento dos motociclistas no cotidiano da cidade de Rondonópolis-MT, onde é comum deparar com atitudes de desobediência às regras de trânsito por parte desses condutores, bem como a partir do depoimento apresentado no II Fórum de Saúde no Trânsito, em que um senhor de meia idade solicitou a permissão para falar e relatou já haver vivenciado oito situações de acidentes. Na oportunidade, mostrou o corpo cheio de cicatrizes cirúrgicas, afirmando gostar de motos, velocidade, ultrapassagens perigosas e desobediência à sinalização. Disse: “não morri porque Deus não quis não me arrependo de nada, se pudesse fazia tudo de novo”. (Sic).

Dessa forma a elaboração desse trabalho foi norteada pela seguinte investigação:

- Há diferença em relação ao comportamento de risco entre os motociclistas acidentados e não acidentados? Os motociclistas acidentados desrespeitam mais as leis de trânsito?

CAPÍTULO 1

A HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO

O objetivo deste capítulo é apresentar um breve panorama sobre a história dos meios de transportes e sua classificação, assim como, uma síntese dos indicadores de acidentes de trânsito, finalizando com a importância da educação no trânsito para uma direção segura.

1.1 CLASSIFICAÇÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTES

Os principais meios de transporte são: terrestres (ferroviário, rodoviário e metroviário), aquáticos ou hidroviários (marítimo, fluvial e lacustre) e aéreos. Interessante ressaltar que o maior número de registros de risco à humanidade são os transportes terrestres, tendo, também, o maior número de estudos voltados para essa categoria, vindo, em segundo lugar, o transporte aéreo e em seguida, os marítimos e fluviais.

Na presente pesquisa, serão apresentados estudos referentes aos meios de transportes terrestres, especialmente quanto ao uso da motocicleta e suas repercussões psicológicas e sociais.

O transporte terrestre é o movimento de pessoas e mercadorias por terra. Nele está incluído o transporte rodoviário por estrada e o transporte ferroviário que é executado por via férrea. Os veículos de transportes terrestres estão classificados em: carroça, carro, caminhão, ônibus, trem, bonde, metrô, bicicleta e motocicleta.

De acordo com a Larica (2003), o trânsito sempre esteve presente na vida do homem, desde o período da Pré-história, quando ainda não haviam inventado os automóveis e as pessoas se locomoviam a pé. Aqueles que possuíam melhor situação econômica percorriam maiores distâncias a cavalo e, aos poucos, adotaram novos hábitos de locomoção, descobriram poder usar as redes para transportar enfermos e mortos. Mais tarde, utilizaram-nas, também, para transportar as pessoas de posses que dispunham de escravos para carregá-los.

A autora descreve também que, no período anterior à revolução industrial, as pessoas se deslocavam por meio de caminhadas. O homem atravessava os campos, selvas e montanhas a pé ou sobre o dorso dos animais, sendo que naquele período já haviam construído caminhos e, conseqüentemente, os meios de transportes, pois, após a invenção da roda, mais ou menos 5000 anos a.C., surgiram os carros de bois e, até meados do século XV, todos os veículos de tração animal tinham as caixas ligadas aos eixos das rodas. Ressalta ainda, que só a partir do

Renascimento surgiu na Europa o Coche¹, um novo tipo de carro, e quase dois séculos depois foi construído a Berlanda, na Alemanha, na cidade de Berlim, tendo este veículo maior aceitação que o Coche.

Na busca incessante de maior conforto, surge, no século XIX, a carruagem que permitia uma condução mais segura e com maior visibilidade para o condutor. Esta, entretanto, abriu caminho para as charretes e carroças. Esses meios de transportes eram de baixa velocidade, não ultrapassando 20 km /h para que todos pudessem ter segurança. Nessa fase histórica, tiveram início os cuidados com o automóvel e as primeiras regras de trânsito.

Stiel (2001) pontua que, na tentativa de solucionar o problema da baixa velocidade e do baixo número de passageiros das carruagens, carroças e charretes, surgiram os ônibus², mesmo antes dos automóveis. Estes são veículos que têm como principal função o transporte de passageiros. O autor ressalta que o ônibus foi o primeiro sistema organizado de transporte público e teve origem na Europa.

Os ônibus daquela época eram também chamados de diligência de tração animal. Estes veículos operaram com sucesso em Nova Iorque em 1827 e, devido à boa aceitação pelos usuários, foram logo adotados em outras cidades do mundo. Seu idealizador foi George Shilliber, que também construiu o primeiro ônibus em Paris e Londres em 1829.

Pires et al (1997) afirma que os transportes públicos devem apresentar alguns critérios de qualidade, tais como: qualidade de vida proporcionada pelo conforto, segurança e acessibilidade para todos, a fim de evitar a grande busca do transporte individual; qualidade ambiental; redução da poluição atmosférica e sonora e, por fim, oferta de serviço com baixo custo e eficiência. A primeira evolução importante do ônibus foi o bonde, ambos puxados a cavalo. O bonde elétrico veio substituir os de tração animal, como também de tração a cabo e a vapor. Os elétricos foram muito utilizados por toda a Europa e pela América.

Stiel (2001) define que o bonde surgiu na Renascença e trafegava em várias cidades do mundo. Atualmente, estuda-se a possibilidade do seu retorno nas grandes cidades, porém com novo formato, mais rápido, confortável e silencioso, já conhecido como Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Nos Estados Unidos, o bonde começou a ser suplantado por automóveis e ônibus nos anos 30, acelerando essa tendência nos anos 40 e 50. A substituição do uso do veículo de tração animal pelo automotor, talvez, tenha sido uma das mais significativas mudanças pelas quais a humanidade já passou, com repercussões na vida social.

¹ Coche (nome derivado da cidade de origem Húngara Kotze)

² Origem do termo latino “omnibus” (que é o dativo de “omnes”), que significa "para todos".

Roberts (1983) afirma que a primeira experiência para a construção de um automóvel foi realizada em Paris em 1770. Desde então, as várias tentativas de produzir um veículo que se locomovesse por si próprio perduraram até 1769, quando Nicolas Cugnot, na França, usou um motor a vapor para movimentar um veículo. Entretanto, o automóvel com motor de combustão interna foi inventado na Alemanha em 1885, por Karl Benz e Gottlieb Daimler.

O advogado Edouard Sarazin, ao tomar conhecimento do motor Daimler, conseguiu registrar a patente do mesmo na França e levou esse invento ao conhecimento dos franceses, nas oficinas de Panhard e Levassor, onde o automóvel ganhou inovações que se assemelham aos carros da atualidade.

Segundo relata Roberts (1983), em 1893, foi produzido o primeiro automóvel nos Estados Unidos e, na transição para o Século XX, a maioria dos países desenvolvidos já contava com indústrias automobilísticas em franco crescimento, como Peugeot na França, Fiat e Packard – 1899, na Itália, salientando que, em 1912, os Estados Unidos apresentavam uma frota de um milhão de veículos. Os primeiros carros de Ford em série, nos Estados Unidos foram os modelos T, fabricados de 1908 a 1927, os quais alcançaram venda superior a 15 milhões de unidades.

No decorrer do tempo, o uso massivo de veículos automotores serviu para multiplicar as possibilidades de intercâmbio comercial e cultural, proporcionando aumento da riqueza e contribuindo para o progresso da sociedade e dos povos.

A partir do século XVII, com a Revolução Industrial na Alemanha, houve aumento da produção de mercadorias e a necessidade de transportá-las com rapidez. Isso levou os empresários ingleses a darem apoio a George Stephenson, entre 1781-1848, para a construção da primeira locomotiva, em 1814, sendo então considerado o inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro, afirma Larica (2003). A autora conceitua que trem ou comboio consiste em um ou vários veículos, ligados entre si e capazes de se moverem sobre trilhos. O trem também foi um meio de transporte utilizado na Primeira e na Segunda Guerra Mundial, em que eram transportados homens e armas.

Com relação aos caminhões, Mell (1975) pontua que esses veículos foram desenvolvidos para o transporte de bens, cujo peso total corresponde usualmente acima de 3.500 kg. O primeiro caminhão, na época, chamado de semi-atrelado, surgiu em 1881 e era movido a vapor. Os primeiros foram vendidos na França e Estados Unidos.

O autor acrescenta que, em 1922, surge o motor a óleo diesel para caminhões e ônibus e, decididamente, o automobilismo se alastra, em especial, os veículos de carga e,

nesse mesmo período, as cidades européias e americanas começaram a construir seus metrô e ferrovias.

O metrô é a abreviação de Trem Metropolitano. A primeira linha de metrô do mundo foi construída em Londres, em 1863, para suprir a necessidade de um meio de transporte eficiente e de alta capacidade de passageiros entre o centro da cidade e seus subúrbios. Como uma ferrovia normal implicaria a demolição de vários prédios e estruturas, os engenheiros decidiram construir uma linha ferroviária no subsolo, usando trens a vapor. O sistema metroviário ou metropolitano pode ser construído em três formas: subterrâneo, na superfície e elevado, como avalia Mell (1975).

Ao ser humano é inerente o fascínio pela velocidade e, desde o século XIV, já se imaginava deslocar sobre rodas. Leonardo da Vinci, em 1452, deixou esboçado o projeto de um velocípede com transmissão de força motriz humana, o qual foi adotado às bicicletas em 1885.

A bicicleta é um veículo com duas rodas presas a um quadro movido pelo esforço do próprio usuário através de pedais. Foi inventada no século XIX, na Europa, e evoluiu rapidamente até o modelo atual. É usada normalmente para passeios, útil para deslocamentos curtos, é de baixo custo, pode ser um meio de transporte para o trabalho, lazer e também para competições esportivas de ciclismo.

1.2 O AUTOMÓVEL NO BRASIL

O Brasil, durante o Império, foi o segundo país do mundo a adotar o bonde como transporte coletivo, sendo o primeiro meio de transporte utilizado na cidade de São Paulo, em 1872, importado dos Estados Unidos e adotado, também, nas cidades de Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Gordinho (2003) pontua que, em 1859, foi implantada a primeira linha de veículos sobre trilhos à tração animal. Em 1862, os animais foram substituídos por locomotivas a vapor que circularam até 1866. Em outubro de 1868, foi inaugurado o primeiro trecho de linha de carros urbanos à tração animal. Os veículos utilizados nessa época eram fechados, depois foram introduzidas as viaturas abertas, as quais tiveram maior aceitação dos usuários.

Em 1903, a Prefeitura de São Paulo iniciou a inspeção dos veículos através de uma placa de identificação, que seria obrigatoriamente afixada na parte traseira do carro. Nesse período, surgiu a lei de regulamentação, estabelecendo critérios de circulação: “Nos lugares

estreitos ou onde haja acumulação de pessoas, a velocidade será de um homem a passo. Em nenhum caso a velocidade poderá ultrapassar a 30 km/h.” (STEINBRUCH, 2005, p.21).

No Brasil, o primeiro regulamento de automóvel deu-se em São Paulo, através do Ato nº. 146 de 26/02 de 1903, e, em 1909, foi regulamentado o exame de habilitação para a profissão de condutor:

A ninguém é permitido conduzir automóvel sem que se ache munido de uma carta de habilitação concedida pela prefeitura, depois do exame do qual o petionário mostre conhecer todos os órgãos do aparelho e a forma de manobrar, assim como possua os requisitos necessários de prudência, sangue frio e visualidade. (SABBAG, 1998, p.52).

Em 10 de dezembro de 1934, foi aprovado o decreto nº. 6.856 que constituía o Regulamento Geral de Trânsito para o Estado de São Paulo. O capítulo XI, art. 114, descreve as causas de incapacidade para a condução de automóveis:

Não poderá ser motorista, quem sofrer surdez ou afasia, quem tiver o hábito de fazer uso de bebida alcoólica ou de inebriantes, quem revelar má atenção, mau golpe de vista ou for exageradamente emotivo; quem for portador de doença, defeito ou distúrbio psíquico ou mental que o juízo dos médicos examinadores julgarem nocivos à saúde ou à segurança pública. (SABBAG, 1999, p.44).

A paixão dos brasileiros pelos automóveis logo se transformou na meta em fabricá-los no Brasil. Gordinho (2003) afirma que em 1907, uma empresa que se dedicava à fabricação e reparos em carruagens de tração animal, de propriedade do senhor Luiz Grassi, abandonou a antiga atividade, iniciando a empresa Fiat (Fábrica Italiana de Automobiles de Turino) e, devido à boa aceitação pela população brasileira, chega ao país, em 1925, a General Motors e apresenta o projeto de montagem do modelo “T”, apelidado de “Ford Bigode.

A autora descreve que o presidente Getúlio Vargas, em 1925, decreta em favor da produção de automóveis no país, ao estabelecer que só veículos totalmente desmontados pudessem entrar no Brasil, o que possibilitou o impulso para a Nacionalização e formação de uma Indústria Automobilística no Brasil. Por volta de 1926, São Paulo começou a crescer de forma desordenada, e a periferia não dispunha de condução para o centro, sendo que o transporte coletivo já era considerado deficitário, pois os bondes e ônibus não conseguiam atender à população.

Steinbruch (2005) afirma que, na década de 50, durante o governo de Juscelino Kubitschek, houve um impulso automobilístico no Brasil, embora os veículos fossem projetados nas matrizes européias e norte-americanas e aqui montados, utilizando a maioria de

peças e equipamentos importados. Inicialmente, foram fabricados caminhões, camionetas, jipes, furgões e, finalmente, carros de passeio. A indústria FNM (conhecida popularmente como Fenemê), era responsável pela fabricação de motores genuinamente nacionais. Inicialmente produzia caminhões pesados e, logo depois, automóveis JK com estilo Alfa-Romeo, Harvester, Mercedes-Benz, Scania-Vabis e a Toyota. Em 1958, foi instalada a indústria DKW, subsidiária da alemã Auto Union, fabricando, naquele ano, cinco mil unidades do DKW-Vemag, o primeiro carro produzido no Brasil.

Paralelamente, o mesmo governo desencadeou um processo de construção de estradas, ligando Brasília a todos os Estados brasileiros, delineando uma logística claramente voltada para a utilização do transporte rodoviário automotor.

Hoje, encontram-se instaladas no Brasil quase duas dezenas de montadoras, que produzem em torno de 1,4 milhão de automóveis por ano. A frota nacional é composta por cerca de 30 milhões de veículos, com predominância de automóveis. “A produção mundial anual de automóveis cresceu de 11 para 53 milhões entre 1950 e 1995 e nos anos de 1970 e 1988, nos EUA o volume do tráfego aumentou de 1,78 trilhão de km percorridos por veículos para 3,24 trilhões.” (TAPIA GRANADOS, 1988, p. 42). Certas capitais brasileiras chegam a apresentar a relação de um automóvel para 1,8 habitantes, nível comparável ao de países desenvolvidos como Canadá, Austrália, Japão e Alemanha (DENATRAN, 2001). Considerando os dados estatísticos de 2000, únicos disponíveis pelo Departamento Nacional de Trânsito.

Toda essa evolução contraria o desejo de Karl Benz o qual dizia, já no início do século vinte, segundo Roberts (1983), que nem um milhão de pessoas teria condições de dirigir um automóvel, em função das habilidades necessárias para fazê-lo e dos recursos necessários para adquiri-lo. Hoje, o mundo produz e consome milhões de automóveis a cada ano e, praticamente, todas as pessoas que buscam obter sua CNH, conseguem esse documento. Observa-se que o aumento da frota de veículos tem sido um fenômeno mundial, porém o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento. Assim, além da poluição sonora e atmosférica, tiveram origem os acidentes de trânsito.

1.3 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Gordinho (2003) afirma que o primeiro acidente no Brasil que se tem notícia, aconteceu com José do Patrocínio, este resolveu ensinar o amigo Olavo Bilac a dirigir seu carro, o qual, por sua vez, conseguiu arremessá-lo de encontro a uma árvore na Estrada Velha

da Tijuca. José do Patrocínio ficou muito chateado, mas Bilac, com uma gargalhada, comemorava o fato de ter sido protagonista do primeiro acidente automobilístico no país. Seu histórico inicia com algazarra e festa, talvez, essa origem traga como cultura que o acidente é realmente apenas um evento casual.

O acidente é considerado como ‘todo acontecimento casual, fortuito, inesperado, acontecimento desagradável, ou infeliz, que envolva dano, perda, lesão, sofrimento ou morte.’ (HOUAISS, 2001, p.16). Para Rozestraten (1988, p. 74), o acidente de trânsito é “a interrupção abrupta de uma atividade por um evento inesperado. [...] Uma desavença não intencionada envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiada à polícia diretamente ou através dos serviços de Medicina Legal.” Isto porque sem ser noticiada não entra no computo estatístico dos acidentes no país. Acrescenta, ainda, que o acidente escapa ao estudo científico, primeiro porque é um evento inesperado, acontece em hora e lugar não marcados, impossibilitando a observação científica e a simulação deste. O acidente acontece em fração de segundos, dificultando a observação dos fatos e a compreensão do que houve com as pessoas envolvidas no momento que antecede ao acidente. Qualquer relato é uma retrospectiva baseada na memória e não o que exatamente pensou e sentiu o condutor no momento antes do acidente.

Viola (2000, p. 65) afirma que o acidente de trânsito é todo “evento inesperado com dano que envolva um veículo, a via, o homem e ou animais e que para caracterizar-se tem a necessidade desses fatores resultantes de falhas dos motores, pedestres, máquinas ou ambiente.”

Kaplan e Sadock (1991, p.17) relatam que o acidente de trânsito é “um evento que ocorre por acaso ou inesperadamente, sem qualquer causa ou planejamento consciente. As causas são frequentemente múltiplas e requerem um enfoque multifacetado.”

A partir dessas definições pode-se concluir que o ponto em comum entre os autores é que o acidente é um evento situacional e inesperado. Entretanto Reis (2003, p.3) traz uma contribuição importante ao afirmar que os acidentes de trânsito “não são coisas naturais, não precisam ocorrer e podem ser prevenidos com medidas simples e fáceis, que, no entanto, envolvem mudanças de mentalidade e comportamento.” A Secretaria de Políticas de Saúde da OMS (1996, p. 5), acrescenta também que “o acidente de trânsito é entendido como o evento não intencional, causador de lesões físicas e ou emocionais, porém, perfeitamente previsíveis e capazes de prevenção”, dessa forma fica claro que o acidente pode ser prevenido através de campanhas educacionais, assunto descrito no decorrer do trabalho.

A palavra trânsito é originada do latim *transitu*; “ato ou efeito de caminhar; marcha; movimento, circulação de pessoas ou de veículos.” (FERREIRA, 1975, p. 288). O Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1998), em seu art. 1º, parágrafo 1º, considera trânsito como a “utilização das vias, por pessoas, veículos e animais, isoladas ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.” A Convenção de Viena (WITTER, 2000) não traz definição da palavra trânsito, mas conceitua como regras de circulação de veículos. Já de acordo com Rozestraten (1988, p. 4), trânsito “é 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.” Aprofunda, ainda, que o trânsito pode ser definido como uma constelação de três eixos: comportamento do participante, da via e do veículo.

“A via é todo o ambiente que rodeia o veículo ou o pedestre e no meio do qual ambos se movimentam, palco no qual desenrola o drama do trânsito.” (ROZESTRATEN, 1988, p. 7). A via é relativamente estável, portanto, pouco determinante para a ocorrência dos acidentes. Para o autor o veículo “é massa em movimento, obedece às leis físicas do movimento, da inércia, de forças centrípetas e centrífugas. É o caminhão, trolebus, táxi, moto, bicicleta.”

O homem é o sistema mais complexo e mutante, no qual há mais fatores em jogo, por isto é a maior fonte de acidentes.

O acidente pode ser considerado como uma disfunção do sistema Homem – Veículo – Via. O autor acrescenta ainda que, em pesquisa realizada na Inglaterra, por Sabey (1975 apud ROZESTRATEN, 1988), entre 1970 e 1974, a maioria dos fatores ligados ao acidente estava relacionada às falhas humanas e ao processamento das informações.

O problema do trânsito no Brasil é a existência de muitas crenças ligadas a ele, conforme afirma Ott (1993) em sua pesquisa sobre acidentes de trânsito em área metropolitana da região Sul do Brasil, onde os condutores possuem convicções que permeiam suas relações com o tráfego, como:

- Todas as pessoas têm habilidades e condições para dirigir, e que tal ato é simples, até mesmo banal, sem levar em consideração as diferenças individuais, os obstáculos de ordem cognitiva, afetiva, social e funcional que impedem algumas pessoas de executarem bem esta tarefa. Existe a idéia de que não há problema em se dirigir cansado, tomando remédios, alcoolizado, dentre outros.
- A Carteira Nacional de Habilitação é apenas um documento e, assim, direito de quem a busca. Tal crença faz com que as pessoas não compreendam porque tantos

testes e avaliações, comparando a CNH com a Carteira de Identidade. As avaliações são meras formalidades e se prestam somente à arrecadação de fundos para o Estado. Assim, não há o entendimento de que as avaliações objetivam checar as condições e o conhecimento daqueles que pretendem vir a ser motoristas.

- Incompetência e corrupção das instituições que administram o trânsito, não havendo reconhecimento da seriedade e legalidade dos problemas e exigências por parte da população.

- O acidente só acontece com o outro, isto é, as pessoas tendem a negar a possibilidade de que coisas negativas aconteçam com elas próprias.

- Os delitos de trânsito são considerados crimes culposos e, quando impostas penas, as mesmas são brandas e sujeitas a diversos atenuantes.

Talvez essas crenças tenham diminuído, a partir do atual Código de Trânsito Brasileiro, que começou a vigorar no dia 22 de janeiro de 1998, definido pela lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997. No início da sua implantação, houve redução dos acidentes, mas logo depois as estatísticas voltaram a subir, sendo que, até hoje, não foi possível explicar com eficácia qual o fenômeno comportamental gerado logo de início e por que os acidentes voltaram a acontecer, bem como as infrações, como se não mais existisse código. Talvez esse fenômeno seja explicado pela falta de fiscalização prometida no CTB no capítulo XVI e pela falta de educação para o trânsito regulamentada no capítulo VI, mas ainda inexistente.

Os acidentes de trânsito representam problema de saúde pública, implicam custo anual de 1% a 2% do PIB para os países menos desenvolvidos. Nos EUA, uma análise da Administração da Segurança no Tráfego nas estradas nacionais concluiu que os custos em acidentes correspondem a dano de propriedade (33%), perda de produtividade no trabalho (29%), despesas médicas (10%) e perdas de produtividade no lar (8%). (CDC, 1995).

Os acidentes no trânsito constituem uma preocupação tanto nos países desenvolvidos, quanto nos países em desenvolvimento. Todavia, percebe-se que, nestes últimos, o problema parece ser ainda maior, seja pela má conservação das estradas, dos veículos, falta de fiscalização efetiva e falta de boa qualificação dos condutores ou pela postura mais agressiva dos motoristas.

A OMS (1996) revela que o acidente é um fator de maior predominância nos países mais pobres, pois são registrados anualmente no mundo 1,26 milhão de mortes no trânsito, afetando predominantemente os países em desenvolvimento. No caso do Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo. Os índices desses acidentes são

altíssimos, sendo um para cada lote de 410 veículos em circulação. Na Suécia, a relação é de um acidente de trânsito para 21.400 veículos.

Os problemas de acidentes de trânsito surgem a partir da mudança de valores, da cultura, da economia, da necessidade de intercâmbios comerciais, desenvolvimento tecnológico, necessidades de vencer a distância em menor tempo e mudanças nos padrões de vida do indivíduo e da sociedade.

De acordo com a OMS (1993), a perda de vidas não é a única consequência dos acidentes, os quais podem trazer também graves incapacidades, dificuldades de readaptação à vida normal. Em sua maioria, causam deficiências físicas com irreparáveis prejuízos ao indivíduo (financeiros, familiares, de locomoção e profissionais) e para a sociedade (gastos hospitalares, redução de produção e custos previdenciários). Segundo estimativas da Organização Pan-Americana de Saúde (OPS), 6% das deficiências físicas são causadas por acidentes de trânsito no mundo. No Brasil, do total de portadores de deficiências atendidos pelo Hospital das Clínicas de São Paulo, 5,5% são vítimas de acidentes de trânsito. (OMS, 1993). “A deficiência é a incapacidade ou comprometimento que impeça a pessoa de realizar deveres em seu meio ou de desempenhar um papel esperado.” (WHO, 1980, p. 97).

Pires et al. (1997) pontua que, no Brasil, cerca de dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito, com média de internação de vinte dias, gerando custo elevado por ferido.

Segundo Rozestraten (1988), não é fácil calcular o custo dos acidentes, pois há uma variedade de fatores: custo total dos mortos, perda da produção, perdas diretas, custo de atendimento médico-hospitalar e estimativa de elementos não econômicos (prejuízos, e pedidos de indenizações), custo total de feridos (se ferido grave ou leve), custo material dos acidentes corporais e dos acidentes materiais indenizados ou não.

O óbito por acidente de trânsito representa também um desperdício para a sociedade, sendo considerado custo social que, além da perda da produção, há o investimento que o Estado e a família tiveram em relação à educação, treinamento, especialização, saúde, e, em especial, quando são jovens, porque estes acabam não tendo tempo para ressarcir essa dívida social através da produção.

Comprometimento é “qualquer perda ou anormalidade de estrutura ou função psicológica, física ou anatômica resultante de doença, enfermidade ou trauma.” (WHO, 1980, p. 98).

Conforme Kaplan e Sadock (1991), a pessoa que sofre acidente, vivencia efeitos emocionais, como: senso de desamparo, perda da confiança na capacidade em lidar com o

mundo; raiva direcionada à família e aos que tentam ajudar, ou incapacidade para sentir raiva; perda de credibilidade na polícia, na justiça, nas pessoas e na religião; preocupação persistente com detalhes do acidente e, por fim, medo de ter sofrido dano permanente.

Tapia Granados (1998) cita alguns fatores de risco para a ocorrência dos acidentes: hora e dia da semana, o preço do combustível, as limitações de velocidade, a densidade de circulação de veículos e pedestres, as características da via, do asfalto, da sinalização, das características físicas dos veículos, tipo, massa, altura, índice de estabilidade, presença ou ausência de segurança, de superfícies angulosas, internas e externas. Além disso, há as características pessoais, idade, gênero, classe social, estado psicofísico do condutor.

Os estudos sobre acidentes de trânsito no Brasil são escassos, as ações de prevenção e controle estão apenas iniciando e pouco se conhece a respeito do comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia de tráfego, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das consequências traumáticas resultantes desses acidentes.

Em decorrência da amplitude desse problema social, envolvendo os acidentes de trânsito, o mesmo tornou-se objeto de estudo de diferentes áreas, como a engenharia que estuda o transporte, o trânsito e sua relação com a via; a ergonomia preocupa-se em tornar o veículo mais adequado possível para a pessoa que o utiliza; a sociologia busca entender as relações sociais que envolvem os componentes do trânsito, e como essas relações acontecem dentro do contexto sócio-econômico-cultural e político; a economia estuda o custo / benefício de cada veículo; o direito se empenha em estabelecer regras de circulação, de comunicação e fiscalização do sistema de trânsito; por fim, a medicina e a psicologia buscam fazer um trabalho ainda mais abrangente.

A medicina, em razão do grande número de vítimas dos acidentes de trânsito, vem tendo mais trabalho, “mais de trezentas mil pessoas chegam anualmente aos hospitais com os mais variados tipos de trauma.” (EVANS; BLOOMFIELD-HILLS, 1996, p. 12). Talvez por isso, seja a área que desenvolva maior número de estudos científicos voltados para tais acidentes.

A psicologia de trânsito dedica-se ao estudo da relação homem-via-veículo, analisando como o homem interage com o sistema de tráfego sob o ponto de vista comportamental. Para tanto, este tema será mais aprofundado no capítulo III.

Mesmo que muitas ciências estudem o trânsito, não foi possível, ainda, reduzir o índice de acidentes como se observa na tabela do DENATRAN (2002).

Tabela 1: Vítimas de acidentes de trânsito

| Itens | Resumo | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|
| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
| Vítimas fatais | 20.020 | 20.178* | 20.049 | 20.039 | 18.877 ² |
| Vítimas não fatais | 320.733 | 325.729* | 358.762** | 374.557** | 318.313 ² |
| Acidentes com vítimas | 262.374 | 376.589 | 286.994** | 307.287 | 251.876 ¹ |
| Vítimas fatais/ 10.000 veículos | 6,5 | 7,0* | 6,8 | 6,3 | 6,2 ² |
| Vítimas não fatais/ 10.000 veículos | 103,7 | 111,8* | 124,1** | 119,8** | 104,6 ² |
| Vítimas de acidentes/ 10.000 veículos | - | 123,0 | 130,9 | 123,6 | 110,8 ² |
| Acidentes com vítimas/ 10.000 veículos | 84,8 | 116,5 | 99,3** | 96,2 | 75,8 ¹ |
| Vítimas fatais/ 100 Acidentes com vítimas | - | 7,3* | 7* | 6,4** | 8,5 ² |
| Vítimas não fatais/ 100 Acidentes com vítimas | - | 117,8* | | 122,0** | 143,2 ² |
| Vítimas de acidentes/ Acidentes com vítimas | - | 1,1 | 1,3** | 1,3* | 1,5 ² |
| Veículos/100 habitantes | 19,1 | 19,7 | 17,4 | 18,5 | 19,6 |
| Vítimas fatais/ 10.000 habitantes | 12,4 | 13,8* | 11,8 | 11,6 | 12,3 ² |
| Vítimas não fatais/ 100.000 habitantes | - | 222,1 | 214,1** | 220,0** | 207,3 ² |
| Vítimas de acidentes/ 100.000 habitantes | - | 242,5 | 225,8** | 228,9 | 219,5 ² |
| Frota de veículos | 30.939.466 | 32.318.646 | 29.503.503 | 31.913.003 | 34.284.967 |
| População | 161.790.311 | 163.947.554 | 169.590.693 | 172.385.826 | 174.632.960 |

Fontes: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito e Departamentos Estaduais de Trânsito – DETRAN.

(*) Não inclui dados de Minas Gerais

(**) Não inclui dados do Distrito Federal

⁽¹⁾ Não inclui dados do Espírito Santo e Mato Grosso

⁽²⁾ Não inclui dados do Amapá, Espírito Santo, Mato Grosso e Rio de Janeiro.

Como se pode observar na tabela acima, morrem, anualmente, vítimas de acidentes de trânsito, aproximadamente 20 mil brasileiros e mais de 300 mil ficam feridos. Isso sem considerar que os dados estatísticos são limitados, por não incluir vários Estados, como apresenta a tabela mencionada. Esses dados evidenciados, ainda podem ser considerados incompletos, uma vez que muitos casos de acidentes não são registrados, por várias razões: falta de policiamento suficiente para as ocorrências, muitas pessoas socorridas por terceiros nem sempre fazem registros do acidente.

O Brasil gasta R\$ 1,3 bilhão com acidentes de trânsito todo ano, ocupando desconfortável posição em comparação com outros países. As estatísticas oficiais indicam a ocorrência de pouco mais de 20 mil mortes anuais, número sabidamente subestimado por considerar apenas as mortes no local do acidente. Segundo informações da FENASEG (2002), o DPVAT indeniza, anualmente, por meio do seguro obrigatório, quase 40 mil mortes por acidentes de trânsito, cujo custo social nas áreas urbanas do país atinge 5,6 bilhões de reais, valor insuportável até mesmo para países desenvolvidos.

O resumo dos dados estatísticos apresentados na tabela do DENATRAN, referentes aos anos de 1998 a 2002, expressa bem o drama social decorrente da motorização social nos países em desenvolvimento como o Brasil, surgindo à necessidade premente de se trabalhar a questão da segurança no trânsito, em âmbito mundial e em contexto coletivo, a fim de combater o alto índice de acidente. Essa necessidade surgiu a partir da década de 50 e está sendo implementada por meio de campanhas em níveis federal, estadual e municipal. A aprovação, pelo Congresso Nacional, do novo Código de Trânsito Brasileiro em 1997, é um começo promissor de mudança quanto a esses altíssimos números; contudo, programas adicionais são imprescindíveis para se criar nova cultura no trânsito.

1.3.1 Velocidade, Celular e Sinalização

A velocidade pode ser concebida como a relação entre um espaço percorrido e o tempo gasto no percurso, a qual varia de acordo com cada trecho de uma estrada, devido a diversos fatores, como: condições do meio ambiente, do tráfego, características e condições do motorista e do veículo. “A velocidade é um risco alto de acidente, os erros no julgamento de distância ou de tempo e fatos inesperados podem se converter em acidentes.” (FRENCH; WEST; ELANDER, 1993, p. 34).

Os jovens tendem a dirigir com mais rapidez. O estudo de Reeder (1996), na Nova Zelândia, com uma amostra de motoqueiros de 18 anos, aponta que 22% já tinham sido multados, principalmente por alta velocidade.

No entendimento de Rodrigues (1985), a velocidade excessiva provém da irresponsabilidade do motorista, e, de acordo com o CTB (BRASIL, 1998), o limite máximo de velocidade, em rodovias, é de 110 km/h para automóveis e caminhonetes Art.61. A partir do CTB, houve redução de velocidade dos condutores de veículos nas estradas, mas esses dados foram apenas no início da implantação do código, sendo que, atualmente, os índices de excesso de alta velocidade continuam sendo elevados.

Os celulares entraram no mercado em 1983 e, a partir de 1985, expandiram-se descomunalmente, permitindo, inclusive, a comunicação em viagens, contatos sociais, comunicação na hora de emergências, ou mesmo em caso de acidentes nas estradas, informação sobre as condições das vias, fazer denúncias em casos de assaltos, perigos, dentre outras utilidades. Mas, ao mesmo tempo em que os celulares trouxeram benefícios, também ocasionaram problemas, especialmente no trânsito em que o uso indiscriminado pode ser causa de graves acidentes.

A National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) realizou, em 2002, pesquisas sobre a segurança no tráfego e sua relação com o uso de comunicações remotas em veículos. O relatório adverte que qualquer ação legislativa deveria reconhecer o equilíbrio entre os benefícios e os efeitos negativos da viabilidade do telefone celular em veículos automotores, embora tenha concluído também que o telefone celular altera os níveis de atenção. Greve (2003) orienta sobre os cuidados do uso do celular para evitar acidentes, como: manter o celular em fácil acesso, fazer ligação ou atender ao telefone em local seguro, de preferência estacionado; se o tráfego não for conveniente, deixar a ligação cair na caixa postal e depois fazer o retorno da chamada.

O CTB regulamenta que o uso do celular, enquanto se dirige, é infração média, sob penalidade de multa. O art. 252 afirma: “dirigir o veículo com fones nos ouvidos conectados à aparelhagem sonora ou de telefone celular é infração.” (BRASIL, 1998). Não se têm, no Brasil, muitos estudos que correlacionem o uso do celular ao dirigir com o risco de acidente; entretanto, observa-se que as duas atividades em uso compartilhado não funcionam eficazmente.

Os sinais de trânsito são um meio de comunicação entre aqueles que planejam e constroem as estradas e os usuários. A finalidade é fazer com que a comunicação entre os usuários das vias leve a um comportamento mais seguro para todos.

As placas são, juntamente com as faixas, os sinais horizontais e os semáforos, os principais meios de comunicação das autoridades do trânsito com os usuários. A eficiência da sinalização é influenciada pela atenção, percepção, estado de fadiga, dentre outros aspectos pessoais do motorista, além do estado de conservação dos próprios sinais.

Santos (1988) realizou um estudo com motoristas e verificou que os condutores não conhecem bem as placas de sinalização e nem seu significado. Apenas 43% do total de placas tiveram seus significados conhecidos. Esse desconhecimento foi maior sobre as placas de advertência, atentando, assim, que sociedade e Poder Público tenham consciência da necessidade de compreender e respeitar a sinalização, evitando, assim, acidentes de trânsito.

Para reduzir esses acidentes, as leis devem ser conhecidas, a fim de que se respeite o princípio do direito individual e coletivo. O sentido do direito é garantir a liberdade de cada um à medida que ela pode coexistir com a liberdade de qualquer outro, segundo uma lei geral. “Pode dizer-se que a sociedade que não é capaz de respeitar efetivamente suas próprias leis de trânsito, não chega ser uma sociedade de seres humanos livres, sem dúvida não é por acaso que nos países onde se preza a liberdade também se respeitam às leis de trânsito.” (ROCHA, 1989, p. 78).

O autor acrescenta que o infrator de trânsito, em geral, aprova as mesmas regras que transgrediu desde que as penas não lhe sejam impostas. O grau em que um ato será tratado como transgressão pela sociedade depende de quem o comete e de quem sente que foi prejudicado por ele, estando as regras possíveis de serem aplicadas mais a certas pessoas do que a outras. Talvez, por esse motivo, a segurança pública nunca tenha sido questionada como está sendo nos últimos dias, quando se discutem as falhas das polícias, especialmente da polícia militar, que é a encarregada do policiamento ostensivo.

Em termos de segurança no trânsito, o Brasil ocupa desconfortável posição e, para enfrentar o problema dos acidentes, é preciso definir prioridades de ação, de acordo com a natureza do fenômeno e identificar mais precisamente quem está sendo afetado e os custos gerados pelo acidente.

1.4 EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

Cammi (1999, p. 9) afirma que o código de trânsito “é o conjunto de normas e constitui um verdadeiro instrumento de ensino para o usuário porque descreve os riscos, requisitos e comportamentos necessários para a segurança viária.” O Código de Trânsito Brasileiro no Capítulo VI, art. 74, estabelece que: “A educação para o trânsito, é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.” (BRASIL, 1998).

Observa-se que o código de trânsito apresenta propostas voltadas para a educação e para o desenvolvimento de segurança no trânsito, cuja finalidade é garantir a prioridade política no tratamento do problema dos acidentes, formação adequada de recursos humanos técnicos para estudar e propor soluções e a universalização de programas de educação e prevenção no trânsito. É preciso lembrar que as ações educativas devem caminhar simultaneamente com a fiscalização sobre os motoristas infratores e uma atenção especial às pessoas mais vulneráveis no trânsito, como pedestres, ciclistas, motociclistas e idosos.

A educação no trânsito envolve: a família, a escola, cada profissional em seu local de trabalho e os órgãos competentes pela fiscalização efetiva ao infrator de trânsito. Para haver mudanças contundentes, cada pessoa precisa se perceber como o início e o fim de toda atividade humana, a fim de exercer sua cidadania, consciente de seus direitos, deveres e responsabilidades.

Toda educação, incluindo a que se efetua no seio familiar e a que é proporcionada pelo meio social, tem como missão a socialização da criança e do adolescente. A família constitui o primeiro lugar de toda a educação e assegura, por isso, a ligação entre o afetivo e o cognitivo, assim como a transmissão dos valores e das normas. [...]. Neste século XXI, mais do que nunca, a instituição educativa terá de assumir a missão de preparar a criança ou o jovem para ser o cidadão de que a sociedade necessita... Deverá proporcionar-lhe a consciência de seu lugar na sociedade, muito além do seu papel de produtor ou consumidor [...]. A Educação para o trânsito é um aspecto ético-social entendida como um conjunto de valores, normas, princípios, hábitos, que determinam e ajudam a possibilitar a convivência social entre as pessoas. (HOFFMANN; FILHO, 2003, p. 108-109).

Ao demonstrar que a educação no trânsito é um reflexo da educação nas famílias e escolas, Adorno enfatiza a dificuldade enfrentada pela educação na atualidade:

Antigamente, não existia cadeira reservada para idoso, gestante e paraplégico. Os homens e as pessoas mais jovens levantavam e cediam o lugar, inclusive, para mulheres jovens; hoje, mesmo sendo reservadas por lei, as pessoas resistem e, muitas vezes, negam-se a ceder o lugar. Não há diferença entre quem fala ao celular no cinema ou no teatro e quem invade um sinal ou sai costurando no trânsito. (ADORNO, 1989, p. 37).

A partir da reflexão apresentada pelos autores e o comportamento dos jovens no trânsito, é possível concluir a presença de uma crise na educação das crianças e adolescentes, em relação aos valores de respeito à vida das pessoas. Dessa forma o objetivo da educação para o trânsito é possibilitar que os alunos possam “conectar com o mundo dos valores para integrar-se às demandas da sociedade, colocando condições e instrumentos para que eles aprendam e exercitem com os outros o respeito às normas de convivência social.” (HOFFMANN; FILHO, 2003, p. 112).

A esperança de construir um tráfego mais humano e fraterno, está relacionado à educação e à fiscalização. A partir dessas duas medidas, talvez obtenham no futuro mudança de atitudes com uma boa convivência social e menor índice de violência.

O art.76 do CTB determina a implantação da educação para o trânsito na pré-escola, Ensino Fundamental, Ensino Médio e Superior; por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, porém, até hoje, essas ações

aconteceram de forma isolada. Talvez o que falta seja o governo federal incentivar o MEC a concretizar a lei prevista no código. A Lei de Diretrizes e Bases Nacional nº. 9.394/96, art. 27, Inciso 1, destaca que os conteúdos curriculares da Educação Básica deverão observar a difusão de valores fundamentais ao interesse social, aos direitos e deveres dos cidadãos, de respeito ao bem comum e à ordem democrática.

O novo Código de Trânsito Brasileiro inclui o município como parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito e determina que as administrações municipais devam se organizar para planejar, operar, fiscalizar e desenvolver ações de prevenção aos acidentes do seu tráfego local. O grande desafio é aparelhá-las para que possam exercer esta função, por meio de apoio à sua organização institucional e técnica. Outra medida essencial é o auxílio aos municípios para que estabeleçam os convênios com os órgãos estaduais.

As campanhas educativas, projetos e programas informam à sociedade sobre a importância da mudança no comportamento das pessoas no tráfego. Os órgãos responsáveis demonstram, por meio de seus serviços, o anseio em tornar o trânsito modelo para as demais nações do mundo, promovendo-o com eficiência, conforto e segurança de todos.

No entendimento de Hoffmann (2003), com o desenvolvimento de políticas públicas, com planejamento sistemático, envolvendo trânsito, habitação, saneamento e transporte, em que o cidadão brasileiro possua acessibilidade e mobilidade, será, então, possível transformar condutas e potencializar valores e atitudes em prol de uma sociedade mais justa e humana.

De acordo com a OMS (1996), a expectativa é de que as pessoas pensem em mortes no trânsito como algo a ser prevenido e não como o preço a se pagar por uma sociedade motorizada. Acrescenta, ainda, que alguns países já estão agindo para tornar as ruas mais seguras e cita como exemplo, o tráfego em Bogotá, o qual era notoriamente caótico e com frequência mortal. Porém, quando Mockus tornou-se prefeito, em 1996, adotou como postura: “use a pressão social e o humor para persuadir os cidadãos a mudar seus hábitos perigosos.” (MOCKUS, 1999, p. 3).

Mockus pôs mímicos nas ruas para fazer gozação das pessoas que atravessam fora da faixa e de motoristas desrespeitadores. A cidade também contratou delinquentes juvenis e pessoas pegadas com drogas para encorajar as demais a usarem as faixas. Sua cura para a fúria no trânsito: cartões amarelos e vermelhos; além disso, a cidade pintou grandes estrelas amarelas nos pontos onde pedestres foram mortos.

Os programas de Mockus ajudaram a reduzir o número de vítimas do trânsito em mais da metade, de 1.387 em 1995 para 580 em 1996. O relatório da OMS (1996) cita o

sucesso de Bogotá e a cooperação entre autoridades nacionais e municipais, universidades e cidadãos como um excelente exemplo de gestão de educação e segurança no trânsito.

“A idéia não é simplesmente fazer as pessoas cumprir as regras assustando-as com multas pesadas, a idéia é educar as pessoas, embora os poucos que insistam em violar as regras sejam punidos.” (MOCKUS, 1999, p. 3).

Mockus também fez uma faxina na polícia. No fim dos anos 90, havia se tornado comum que motoristas parados pela polícia oferecessem propinas para evitar uma multa. Em conseqüência, motoristas de classes alta e média tinham poucos motivos para respeitar os limites de velocidade, parar nos sinais ou semáforos. Mockus trabalhou com o governo federal da Colômbia para contratar os oficiais mais rígidos e incorruptíveis da polícia federal (OMS, 1996).

Adorno (1989) afirma que outros países também apresentam inquietação com a educação no trânsito. Os Estados Unidos e Inglaterra, mesmo antes da II Guerra Mundial, já demonstravam preocupação com a normalização e estudos das vias de tráfego voltados para a redução de acidentes. Em 1959, a Inglaterra discutiu sobre a obrigatoriedade do cinto de segurança e iniciou estudos sobre a segurança do tráfego.

Na década de 70, países como: França, Japão e Austrália criaram medidas de segurança e de prevenção. No Brasil, algumas empresas privadas e governamentais tomaram iniciativas de educação no trânsito, tais como: a Shell em 1982, a Volvo em 1987; porém, observa-se que a maioria dessas ações não tiveram continuidade.

Para obter comportamento adequado no trânsito, à educação deve ter como meta principal o conhecimento sobre as regras de circulação; habilidades e mudança de atitudes, uma vez que a “formação de um ser humano em cidadão é dar ao indivíduo todas as regras, técnicas e habilidades para viver dentro de uma determinada cultura.” (ROZESTRATEN, 2004, p. 15). De acordo com essa pontuação, a educação é o elemento fundamental para se criar a consciência de uma nova cultura no tráfego, onde todos possam transitar de forma harmoniosa e tranqüila.

Segundo Allport (1966), a consciência é um agente crucial no crescimento da personalidade, é um processo que controla impulsos transitórios e ajustamentos oportunos, no interesse de um objetivo de longo alcance e da coerência da auto-imagem. Acrescenta que a consciência do dever precede à consciência do convém e, no decurso dessa transformação, ocorrem três importantes mudanças: sanções externas cedem lugar às internas; as experiências de proibição, de medo e de dever cedem lugar às experiências de preferência, de auto-respeito e, por fim, hábitos de obediência cedem lugar a uma auto-orientação com esquemas de

valores que conferem direção à conduta. Essa modificação torna-se possível à medida que desenvolvem a auto-imagem e os sistemas de valor do indivíduo.

Tapia Granados (1998) pontua algumas medidas de educação e prevenção aos acidentes de trânsito, tais como: redução dos veículos particulares, incentivo ao uso do transporte coletivo acessível e de qualidade a toda população e melhoria dos centros de formação.

A OMS (1996) estabelece programas de educação para a cidadania no trânsito, como: redução e controle de velocidade; proibição do uso do álcool ao dirigir; uso do cinto de segurança; uso do capacete; cumprimento dos regulamentos e aplicação das penas através de uma fiscalização intensiva e efetiva; melhoria da infra-estrutura das cidades; do tráfego; capacitação dos condutores; inspeção técnica nos veículos quanto a itens obrigatórios e manutenção; criação de serviços de emergência para atendimento de casos mais graves e campanhas para prevenção de acidentes.

Braga e Santos (1995) tecem uma crítica ao processo de educação para o trânsito, no qual se reforça o papel passivo e não se evidencia o efeito re-educativo. É preciso que o usuário tenha maior participação nesse processo de prevenção, envolvendo toda sociedade civil e organizada, através dos movimentos de igrejas, grupos de jovens, associação de moradores e clubes de serviço, dentre outras entidades.

Em conclusão, podem ser relacionadas algumas sugestões destinadas a trabalhar a educação e re-educação no trânsito:

- Aperfeiçoamento do sistema de habilitação, abrangendo a formação e os exames teóricos e práticos e as avaliações médica e psicológica.
- Introdução do ensino de trânsito nas escolas, em todas as faixas etárias, transmitindo conceitos, transversalmente, nas diversas matérias curriculares.
- Campanhas permanentes sobre comportamentos adequados no trânsito, buscando a utilização da mídia e da linguagem adequada para cada público-alvo e evitando mensagens aterrorizadoras, que efetivamente não mudam comportamento.
- Intensificação da fiscalização de trânsito nos locais com maior incidência de acidentes, atingindo, em especial, o controle da velocidade, do álcool, a obediência aos semáforos e parada obrigatória e o respeito às travessias de pedestres.

Rozestraten (2004) pontua que uma das preocupações do Ministério em trabalhar a Educação para o Trânsito está relacionada à introdução de mais uma matéria no currículo escolar; pensa-se dessa forma, como uma disciplina separada. Portanto o autor propõe que não é necessário introduzir uma nova matéria, uma vez que, desde 1989, já se tem elaborado

textos de Educação para o trânsito possíveis de serem trabalhados dentro de outras disciplinas, visando uma perspectiva de educação transversal.

Hoffmann (2003) aprofunda essa reflexão afirmando que a educação para o trânsito é mais um capítulo de uma questão ético-social e não tem sentido como disciplina de conteúdo independente. Seu conhecimento teórico e prático se enquadra nos conteúdos organizados sistematicamente nas ciências sociais e naturais, uma vez que integra o homem como um todo, como: o meio ambiente e a realidade social, sendo estes, o ambiente em que vive o aluno.

Rozestraten (2004, p. 15) lembra “[...] de que poucas crianças morrem por não saber português, matemática, história ou geografia, mas é absolutamente certo que 3.000 crianças morrem no trânsito, por não saber comportar-se adequadamente no trânsito [...]”

A partir da fala do autor acima, pode concluir que a educação continuada é o caminho para mobilizar e transformar as pessoas, modificando suas atitudes e comportamentos e, assim, viver em cidades mais organizadas e num ambiente de melhor qualidade. Pondera-se, portanto, da necessidade da implantação de uma política, entre sociedade e governos, para o desenvolvimento de ações educativas, onde juntos levará á minimização dessa epidemia moderna, chamada de acidentes de trânsito.

CAPÍTULO 2

TRÂNSITO E USO DA MOTOCICLETA

A motocicleta constitui o objeto desta pesquisa, por ser o veículo que mais tem provocado acidentes no município de Rondonópolis-MT; por isso será descrita com maior ênfase.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS/CID-10, 1993, p.29), a motocicleta “é um veículo a motor de duas rodas com um ou dois assentos para os passageiros e algumas vezes uma 3.^a roda para manter um Sidecar.³”

De acordo com Souza (2001), a primeira motocicleta nasceu da combinação da bicicleta com o automóvel a vapor, em 1869, e foi inventada, simultaneamente, pelo norte-americano Sylvester Roper e uma dupla de franceses, o construtor de bicicletas Michaux e o engenheiro Louis Guillaume. Sem se conhecerem e pesquisando em seus países de origem, inspiraram-se nos propulsores de navios e locomotivas da época e fabricaram um tipo de bicicleta equipada com motor a vapor.

O inventor da motocicleta com motor de combustão interna foi Gottlieb Daimler, alemão que, auxiliado por Wilhelm Maybach, instalou um motor à gasolina de um cilindro em uma bicicleta de madeira. Esse motor era arrefecido a ar e atingia 700 rpm⁴, o que permitia uma velocidade de 18km/h. No dia 10 de novembro de 1885, Paul Daimler de 16 anos, filho de Gottlieb, tornou-se o primeiro motociclista da história. Daimler, apesar de ser considerado o inventor da motocicleta, não se dedicou mais aos veículos de duas rodas, concentrando sua atenção nos automóveis que tornaram seu nome mundialmente famoso.

Souza (2001) afirma que a primeira fábrica de motocicletas surgiu em 1894, na Alemanha e, no início do século XX, já existiam, aproximadamente, 43 fábricas espalhadas pela Europa. Em 1910, havia em torno de 394 empresas produzindo motocicletas, 208 delas instaladas na Inglaterra, porém a maioria fechou por não resistir à concorrência. Nos Estados Unidos, as primeiras fábricas: Columbia, Orient e Minneapolis surgiram em 1900. Havia uma concorrência entre os fabricantes acirrada, cada um queria introduzir mais inovações e aperfeiçoamentos, buscando ser original e conquistar o maior número de consumidores.

O autor acima acrescenta que houve várias transformações para o aperfeiçoamento da motocicleta nesse período. Entretanto, foi nos motores que se observou a maior evolução.

³ Sidecar - Carro lateral conjugado com a motocicleta.

⁴ Rotação por Minuto.

Após a Segunda Guerra, aconteceu a invasão progressiva das máquinas japonesas no mercado mundial, fabricando motos com alta tecnologia, design moderno, motores potentes e leves, confortáveis e baratos o que causou o fechamento de muitas fábricas no mundo inteiro. Nos EUA só restou a tradicional Harley-Davidson.

Depois de 1945, verificou-se o crescimento da indústria britânica de motocicletas. Posteriormente, a indústria japonesa tornou-se a maior do mundo, enquanto Itália, Alemanha, França e Bélgica firmavam-se como grandes exportadores.

Milhares de motocicletas foram usadas pelas Forças Armadas na I e II Guerras Mundiais. Na Itália, a Vespa começou a ser produzida depois da II Guerra Mundial, em 1946.

2.1 A MOTOCICLETA NO BRASIL

Souza (2001) pontua que a história da motocicleta no Brasil principia no limiar do Século XX com a importação de motos européias e de fabricação norte-americana, juntamente com veículos similares como sidecars e triciclos com motores. A diversidade de modelos de motos provocou o aparecimento de diversos clubes e de competições e no final da década de 30, começaram a chegar ao Brasil às máquinas japonesas, sendo que a primeira foi da marca Asahi. Durante a Guerra, as importações de motos foram suspensas, mas retornaram com intensidade após o final do conflito. Chegaram NSU, BMW, Zündapp (alemãs), Triumph, Norton, Vincent, Royal-Enfield, Matchless (inglesas), Indian e Harley-Davidson (americanas), Guzzi (italiana), Jawa (tcheca), entre outras.

Moto (2005) afirma que a primeira motocicleta fabricada no Brasil foi a Monark, em 1951. Depois, a fábrica lançou modelos de maior inovação e avançada tecnologia. Nessa mesma década, surgiram em São Paulo as motonetas: Lambreta, Saci e Mosquito. No Rio de Janeiro começaram a fabricar a Iso, com motor italiano de 150cm³, a Vespa e o Gulliver.

O crescimento da indústria automobilística no Brasil, juntamente com a facilidade de compra dos carros a partir da década de 60, praticamente paralisou a indústria de motocicletas. Para Kotler e Armstrong (2003), somente na década de 70 surgiram várias montadoras, como a Honda, Yamaha, Piaggio, Brumana, Motovi, Alpina e, dentre essas a FBM e a AVL, empresas brasileiras.

Na década de 50, a Honda entrou no mercado norte-americano de motocicletas e teve que tomar importantes decisões, pois poderia vender sua produção para um mercado pequeno, mas já estabelecido, ou dilatá-lo, atraindo novos consumidores. Aumentar o tamanho do

mercado seria difícil e dispendioso porque muitas pessoas tinham restrições contra a motocicleta.

As pessoas associavam a motocicleta e jaquetas de couro pretas, a canivetes e crimes. E a despeito dessa atitude, a Honda escolheu a 2.^a linha de ação, a qual era lançar uma grande campanha para posicionar motocicletas com uma diversão saudável. Seu Slogan – Você encontra as pessoas mais bonitas sobre uma Honda. Essa campanha foi eficaz e muitas pessoas adotaram uma nova atitude para com a motocicleta. (KOTLER; ARMSTRONG, 2003, p. 47).

Nos anos 90, contudo, a Honda se vê diante de um problema similar, pois os amantes da motocicleta estavam envelhecendo e, por esse motivo, o mercado novamente passava por um processo de mudanças, o público concentrava-se em uma minoria de entusiastas por motocicletas e isso levou a Honda a adotar nova atitude diante dos consumidores.

Os autores acrescentam que a Honda gastou, nesse ano, setenta e cinco milhões de dólares em uma nova campanha: “Venha pilotar conosco”, para restabelecer a idéia do motociclismo como um esporte saudável para qualquer pessoa. Tal campanha deu certo, o que transformou a motocicleta em transporte popular na atualidade, aumentando o uso de motos no Brasil.

2.2 MOTOCICLISMO

O motociclismo é o esporte que surgiu devido ao uso da motocicleta em competições de velocidade. As primeiras manifestações desse esporte são encontradas ainda no Século XIX. Segundo os registros históricos de Moto (2005), a primeira corrida de motocicletas foi realizada em 1887, na França, com apenas um concorrente, Georges Bouton que chegou a atingir 25 km /h.

Muito embora o motociclismo tenha iniciado no Século XIX, somente no Século XX teve um período de desenvolvimento, sendo que esta modalidade de esporte se ampliou, aproveitando os aperfeiçoamentos técnicos dos motores que surgiam paralelamente à indústria automobilística. A Itália adotou o esporte e, em 1907, lançou a competição pelo “Troféu Turístico”. As provas eram disputadas nas estradas e a velocidade das máquinas chegava a 114 km /h.

O motociclismo é muito popular na Europa, onde se realizam competições em estradas, autódromos e montanhas, sendo que estas últimas são caracterizadas por difíceis percursos sobre terra, os quais exigem excepcional perícia dos condutores.

No Brasil, o motociclismo, desde o princípio, apresentou atividade irregular. Teve seu primeiro impulso em São Paulo, ao se realizar o campeonato nesse Estado, em 1931. Três anos depois, iniciou-se a disputa do Campeonato Brasileiro organizado pelo Moto Clube do Brasil.

O motociclismo, que obedece à orientação Nacional da Confederação Brasileira, fundada em 24 de dezembro de 1948, não alcançou no Brasil o desenvolvimento observado em outros países. Atualmente, esse esporte tem conquistado novos integrantes, que trafegam nas rodovias federais com o objetivo de participar das competições.

2.3 A MOTOCICLETA NA ATUALIDADE: TRANSPORTE POPULAR

Com o crescimento da frota de motocicletas no Brasil, os ocupantes desses veículos vêm, paulatinamente, assumindo o primeiro lugar entre as vítimas de acidentes de trânsito com veículos a motor. Além do aumento dessa frota, tal fato tem sido atribuído ao uso crescente deste meio de transporte no mercado formal e informal de trabalho, tanto no transporte de passageiros (“mototáxis”), quanto na prestação de serviços (“motoboys”).

Pacheco (2003) destaca que, entre os anos de 1993 a 2002, a motocicleta, como ferramenta de trabalho, teve um aumento de 1.065%. Sob esta nova contextualização, 55% das motos vendidas no país não são mais utilizadas para lazer, mas tornaram-se um meio de substituir o ônibus ou metrô, sendo que, há 10 anos, eram citadas por apenas nove dentre cem consumidores.

Segundo o mesmo autor, houve, então, alteração no mercado, ocasionando uma transformação cultural em relação à motocicleta, afetando a rotina de toda a população:

Embora a motocicleta represente apenas 10% da frota nacional, as motos estão envolvidas em 25% dos acidentes. Maiores alvos da irritação dos motoristas de automóveis, devido ziguezaguearem entre os demais veículos. Atualmente o veículo mais vendido no Brasil não é mais o Gol, mas sim, a moto 125 cilindrada considerada como modelo popular. Muitos modelos podem ser comprados com prestação em torno de R\$ 200, ou através de consórcio, com parcelas inferiores a R\$ 100, o que responde 53% das vendas. (PACHECO, 2003, p. 8).

O preço menor em relação a um carro e as facilidades de compra, somadas às dificuldades da economia do país, são fatores determinantes no aumento contínuo da produção de motocicletas, atraindo, principalmente, um novo perfil de consumidor: o trabalhador.

As autoridades mundiais do trânsito consideram a motocicleta um veículo perigoso. Isso porque o piloto da moto não tem proteção contra quedas ou colisões. É possível considerar o próprio homem como o maior culpado por esse perigo, pois, além de ser uma vítima comum de acidentes por imprudência ou falta de habilitação, muitos motociclistas adquirem a moto antes de qualquer capacitação, mesmo antes de se habilitar.

Liberatti (2000) apresenta em sua pesquisa três tipos de motociclistas: *motociclista profissional*, aquele que usa a moto para seu sustento (mototáxi e motoboy); *motociclista*, aquele que usa a motocicleta como veículo comum e não a utiliza para fins profissionais e, o *motoqueiro*, aquele que usa a motocicleta como hobby (faz uso da moto como meio de lazer).

Esses três tipos de usuários de motocicleta variam de acordo com a representação que têm da moto e do trânsito, mas nem sempre estão atentos às normas estabelecidas pelo Código de Trânsito que determina: usar capacete com a viseira abaixada, inclusive quem está na garupa (art. 54, I); vestir roupas adequadas para maior proteção do corpo (art. 54, III); usar o veículo em bom estado de conservação, manter farol aceso dia e noite (art.40, IV e art. 244) para serem vistos a qualquer distância; aconselha-se o uso opcional de colete reflexivo; orienta-se pilotar em posição correta para assegurar maior equilíbrio; só podem andar na garupa crianças acima de 07 anos e, além do motociclista, apenas um carona pode viajar na moto - Decisão CONTRAN n.º 1/85. (BRASIL, 1998).

Os problemas que envolvem o motociclista são inúmeros e polêmicos. Um estudo realizado sobre as características das vítimas por acidentes de transporte terrestre, realizado por Andrade e Mello (1999), mostra que os motociclistas constituem o principal tipo de vítima em acidentes (44,4%), seguidos dos ocupantes de bicicleta (20,9%), de carro/caminhonete (20%) e pedestres (11,6%). Entre as vítimas fatais também prevaleceram os motociclistas (41,5%), seguidos dos pedestres (30,8%).

A pesquisa de Oliveira com motociclistas levantou dados sobre a representação da motocicleta para seus condutores. Segundo o pesquisador:

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, é uma busca constante pelo prazer de viver perigosamente, é cultuado como se fosse um ato heróico, de tal modo que as cicatrizes dos acidentes significam sinais que se referem a esse valor. Apresentam as cicatrizes como se fosse o símbolo do sucesso conquistado. (OLIVEIRA, 2003, p. 12).

Para Martinez Filho (2003), os “loucos” ao volante que saem “fechando” outros motoristas, dando cavalo-de-pau ou, ainda, fazendo pegadas, empinando motos, furando sinal,

xingando e procurando briga, usam o veículo como arma e com estas ações acabam desencadeando uma guerra que mata e mutila milhares de brasileiros (a maioria jovem) todos os anos.

As novas tecnologias aplicadas à motocicleta dissimulam riscos dentro do discurso da segurança. As motos incorporam diversos avanços tecnológicos que as tornam mais confortáveis, rápidas e perigosas, e proporcionam sensação de liberdade, o que talvez possibilite falta de cuidado e ilusão da inviolabilidade, colocando seus ocupantes em primeiro lugar entre as vítimas de acidentes de trânsito. Isso porque muitos motociclistas vêem a moto como uma bicicleta; imaginam que não precisam seguir regras.

Na década de 90, cresceu imensamente a indústria automobilística o que aumentou também o congestionamento, e aí surgiu o incentivo para a motocicleta, veículo ágil, barato e econômico. Tornou-se, na atualidade, um meio de transporte muito utilizado para os serviços informais, como é caso dos mototáxis. A respeito desse assunto, o ex-diretor do DENATRAN afirma: “a regulamentação federal é totalmente contra a profissão de mototaxista, espero que a nível nacional não seja aprovado a profissão de mototaxista, caso contrário será uma matança.” (BRASILIENSE, 2005, p. 3).

Para Brasiliense (2005, p. 3), o passageiro do mototaxista causa desequilíbrio no veículo e, com isso, aumenta o risco de acidentes. “É preciso saber andar de motocicleta. Quem sabe, com certeza conhece o risco de ter alguém inexperiente em sua garupa.”

Afirma, ainda, que existe uma resolução do Conselho das Cidades, de setembro de 2004, que recomenda a extinção do serviço de táxi por motocicletas, mas a decisão sobre a regulamentação ainda está tramitando no Congresso. Acrescenta que o governo federal estima morrerem 100 brasileiros por dia, vítimas da violência no trânsito. No Brasil, o trânsito mata 18 pessoas para cada 100 mil habitantes e o objetivo do conjunto de políticas do governo para o setor é reduzir este número em um terço (12 por 100 mil).

Essa resolução do Conselho das Cidades causa polêmica uma vez que Vicente (2005, p. 4), diretor-presidente do Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso do Sul (DETRAN /MS), não vê ligação entre violência no trânsito e o uso da motocicleta no exercício do trabalho, ao afirmar: “Os dados revelam que os mototaxistas são mais cuidadosos, até porque vivem disso.”

Com toda essa polêmica entre vantagem e desvantagem do serviço de mototáxi, o grande conflito gira em torno da motocicleta, em decorrência dos altos custos das despesas hospitalares resultantes dos graves acidentes gerados por esse tipo de veículo. Sem contar que

o mesmo traz conseqüências negativas ao meio ambiente, por ser altamente poluidor. (OMS, 1993).

A vantagem da motocicleta é sua eficiência, quanto à fluidez no trânsito. Por ter facilidade de movimentar-se, mesmo em congestionamentos, é acessível, econômica e fácil para estacionar, não ocupando muito espaço, além de proporcionar baixo custo de manutenção.

As suas desvantagens são a falta de segurança e de proteção, além da facilidade para se andar acima da velocidade permitida; em caso de acidentes, os ferimentos são mais graves embora seja considerado o veículo preferido pelos jovens, talvez por ser um símbolo da liberdade, afirmação sexual, masculinidade, maior facilidade para exibicionismo.

As mortes por acidentes motociclísticos, em Rondonópolis-MT, vêm assumindo proporções alarmantes, o que exige maior estudo em torno do problema e reflexão de toda a sociedade a fim de unir forças para desenvolver ações de intervenção social.

2.4 CONTEXTUALIZAÇÃO DA CIDADE DE RONDONÓPOLIS

O município de Rondonópolis situa-se ao Sul do Estado de Mato Grosso, a 212 quilômetros da capital Cuiabá. Possui área de 4.607,2 Km² e população estimada em 180.049 habitantes. (IBGE, 2005).

É pólo político-econômico dos municípios dessa região, sendo responsável por 40% da produção de grãos do Estado. Está situado em posição geográfica estratégica, próximo ao entroncamento das BRs 364/163, é corredor obrigatório de circulação e escoamento da produção regional para o terminal ferroviário, ligando-se à região Sul e Sudeste do país.

A história do município vem de longa data; todavia, sua emancipação política somente foi alcançada em 10 de dezembro de 1953, sob o auspício da Lei Estadual nº. 666 da Portaria Municipal, nº. 210.

Muito embora a emancipação somente tenha ocorrido na década de 50, a história do trânsito em Rondonópolis começa anterior a este fato com o povoamento da região e a abertura de caminhos no meio do cerrado, conforme avalia Carmo (2005, p.38): “com avalanche de gente chegando ao povoado por volta de 1947, os barracos iam sendo construídos sem obedecer a qualquer forma de lineamento uma vez que não havia ainda o traçado das ruas.”

Em 1953, Rondonópolis não tinha nenhum esboço de cidade, havendo apenas, um traçado do atual quadrilátero central, através de marcos fincados e numerados pelo engenheiro Otávio Pitaluga, que teria feito esse trabalho em 1917.

O transporte de cargas e pessoas era feito em lombo de burros, depois evoluiu para o chamado Pau-de-Arara, em que as pessoas e cargas eram transportadas em de caminhões e, assim, a população de Rondonópolis e o transporte foram sendo construídos simultaneamente.

Em 1948, o governador Arnaldo Estevan de Figueiredo contrata o agrimensor Domingos de Lima, um dos empreiteiros de engenharia de Campo Grande e o engenheiro iugoslavo John Percy. De acordo com Carmo (2005, p. 42), “as ruas e praças foram abertas por meio de foices e machados, recebendo números respectivos: as ruas números ímpares e as avenidas números pares.”

Hoje, a realidade em Rondonópolis é totalmente outra, pois acabou sua história de lugar tranquilo. Suas avenidas estreitas foram invadidas pelos veículos, em especial as motos, que correspondem a 43% da frota veicular, pois, de acordo com os dados do DETRAN-MT, a cidade possui, na atualidade, uma frota estimada em 64.807 veículos, sendo 28.549 carros / caminhonetes, 28.238 motocicletas e 8.020 em outros veículos. Com esse crescimento do número de veículos, o município passou a ter problemas com o transporte e estrutura viária, pois o aumento dos veículos, aliado ao comportamento inadequado de motoristas, motociclistas e pedestres, trouxe uma realidade que urge ser mudada, devido ao número de vidas ceifadas mensalmente nas ruas e avenidas. Guerra afirma que:

O automóvel engenhosamente construído pela sociedade civilizada perdeu a sua finalidade de ser útil e confortável meio de transporte, para constituir-se num monstro, desenfreado e até arrogante, que devora a própria sociedade moderna que o dirige, sobretudo pelo descontrole e pela vaidade de muitos membros desta mesma sociedade. (GUERRA, 2006, p. 68).

Guerra (2006, p. 2) revela através do jornal local que, de acordo com as estatísticas do Corpo de Bombeiros, Rondonópolis-MT tem “o índice de acidentes de trânsito três vezes superior à média nacional. Enquanto no Brasil, a média é de 6,8 mortes a cada 10 mil veículos, na cidade, a média chega a 18,55.” Acrescenta ainda que “a ausência de estatísticas completas não nos autoriza a afirmar que somos campeões nos delitos da condução, mas se forem confrontadas as estatísticas esparsas, pode-se concluir que o município está perto de ser campeão de mortes por acidentes de trânsito.”

A problemática realidade do trânsito de Rondonópolis e a maciça participação dos motociclistas são temas observados claramente a partir do texto a seguir:

Os índices de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas já são considerados alarmantes em Rondonópolis. Para se ter uma idéia, a equipe do (Samu/192) do Corpo de Bombeiros registrou somente no primeiro semestre deste ano, cerca de 160 atendimentos de socorro – uma média de cinco acidentes ocorridos por dia, a maior parte no perímetro urbano. (GUERRA, 2006, p. 2).

As causas destes índices de acidentes são diversas, mas, de acordo com Guerra (2006, p.2), o desrespeito às leis de trânsito e a negligência com a falta de segurança são as principais causas de tantos acidentes com motocicletas no município. Um dos principais pontos comentados por este autor é o fato de que: “basta andar pelas ruas da cidade para constatar um expressivo contingente de motociclistas que transitam sem capacete.”

Outros atos de imprudência são vistos nas ruas da cidade, como as arancadas bruscas e “verdadeiros shows de malabarismos cometidos por motociclistas, que colocam sua vida em risco, como de outras pessoas.” (GUERRA, 2006, p. 2).

O que acontece no trânsito de Rondonópolis-MT é um reflexo da ocorrência de conflitos e problemas no âmbito de toda sociedade em desenvolvimento.

Concebe-se que a situação em que se encontra o trânsito na cidade seja responsabilidade de toda a sociedade e do poder público. Entretanto os grandes responsáveis pelos acidentes são os motoristas, motociclistas e pedestres que, por vezes, em ato de imprudência, imperícia e negligência acabam cometendo erros no trânsito, muitos destes fatais.

As ações de imprudência demonstram a necessidade de as autoridades e toda sociedade trabalharem a conscientização dos motoristas, motociclistas e da população, destacando que o trânsito não constitui palco para shows de força, perícia ou exibicionismo, uma vez que a consequência desses atos é pernicioso e prejudicial para todos.

2.4.1 História da Motocicleta em Rondonópolis – MT

A história da moto em Rondonópolis confunde-se com o esporte de motociclismo. Ambos tiveram início na década de 60, com Lourenço Sobrinho. Apaixonado por moto e por mecânica, foi trabalhar em uma tornearia e, com o dinheiro ganho, comprou uma Lambreta. Após, montou a loja “Oficina São Lourenço” e pegou representação da Agrale ciclomotor, tornando-se o primeiro representante de moto na cidade, junto com o irmão Carlinhos

Sobrinho, mais conhecido como Carlinhos MotoCross, e passaram a organizar competições de motocross. Carlinhos foi sete vezes campeão mato-grossense e ganhou em três arrancadões de moto em nível nacional. Na época, Lourenço costumava “envenenar as motos, para ter maior velocidade e assim ganhar as competições.” Afirma Adriano (informação verbal)⁵.

Na década de 80, mandou vir da Alemanha uma moto de 1942, sendo esta a primeira moto importada no Estado. Enquanto estava vivo, Lourenço incentivava os filhos a gostarem de moto e praticar o esporte de motocross. Deu, inclusive, ao filho, uma moto quando este tinha apenas 08 anos de idade.

De acordo com a entrevista concedida pelo filho de Lourenço, em 1986, Carlinhos pegou representação da moto Caloy, vendendo muita Mobilete Cauby e, mais tarde, em 1996 passou a ser representante da Yamaha, tornando-se, nesse ano, o primeiro colocado do Brasil em vendas da moto Jog 50 cilindradas. Só nesse ano vendeu mais ou menos 200 unidades. Mais tarde vieram os representantes da Honda, Sundown e Suzuki.

Em 1987, o então Prefeito da cidade, Hermínio I Barreto, que era esportista e incentivava a modalidade de MotoCross, doou duas motos para Lourenço Jovino. Este, porém, deveria ir buscá-las em Ponta Porã (MS), pois, na época, as motos eram todas importadas do Paraguai e precisavam ser documentadas em território nacional. Lourenço, junto com Carlinhos, foi até essa cidade de Mato Grosso do Sul para providenciar o recebimento das motos, mas, na volta, sofreram um acidente e Lourenço veio a falecer.

Esse fato desmotivou por um período o esporte na cidade. Entretanto, em 1994, o movimento ganhou nova força, quando o filho de Lourenço (Adriano), ainda na adolescência, quis motivar o esporte, participando das competições de MotoCross. Mas, ainda em 1994, sofreu acidente de moto e afastou-se das competições, retomando novamente em 1997. Acredita ele que “o motocross é tipo um verme, ele não morre, fica incubado, quando você vê, reanima”. (Adriano, filho de Lourenço). Neste mesmo ano de 1997, sofreu outro acidente, fazendo-o abandonar esse esporte.

Adriano encontra-se afastado do motociclismo, mas acredita que o município tem muito acidente de moto porque falta maior organização do movimento de MotoCross. “Quem participa desse esporte, é disciplinado, empina moto, faz zerinho, prancha, enfim descarrega a adrenalina, mas na pista adequada para isso; porém nas avenidas da cidade, obedece às leis de trânsito. Rondonópolis falta opção de esporte.” Afirma Adriano e acrescenta, ainda, que quem

⁵ Informação fornecida em entrevista pessoal pelo Sr. Adriano Lourenço, em Rondonópolis, 20 de fevereiro de 2006.

participa de MotoCross deve fazer natação para educar a respiração, andar de bicicleta, correr, fazer musculação e não pode usar bebida alcoólica e nem fumar.

Na atualidade, o esporte encontra-se desorganizado e sem uma liderança que incentive a sua volta.

2.5 MUNICIPALIZAÇÃO

Quanto à municipalização, observa-se que:

Municipalizar significa, gerir o trânsito da cidade de forma completa, assumindo a responsabilidade pela mobilidade urbana. A municipalização é um processo legal, administrativo e técnico, por meio do qual o município assume integralmente a responsabilidade pelos seguintes serviços: engenharia de tráfego, fiscalização, educação de trânsito, levantamento, análise e controle de dados estatísticos, e controle da JARI. (CARMO, 2005, p. 71).

No final da década de 1990, com a promulgação do CTB, foi criada a municipalização do trânsito, pois os legisladores entenderam que isso seja uma questão local, por ser ao prefeito que as pessoas recorrem, quando surge algum problema na cidade. Nada mais lógico do que deixar sob a responsabilidade dos municípios a resolução de questões de interesse local como: fiscalização da conduta dos motoristas, traçado das vias e regulamentação de estacionamento. A gestão do trânsito urbano, previsto no art. 24 do CTB (BRASIL, 1998), deve ser completa, inclusive, sob responsabilidade dos gestores em caso de omissão.

Em 2000, o prefeito Percival Muniz cria a Secretaria de Transporte e Trânsito e Desenvolvimento Urbano. No entanto, o carro chefe da Secretaria foi por muito tempo o desenvolvimento urbano destinado a obras. Para cuidar do trânsito, criou-se, dentro da Secretaria, um departamento com apenas três funcionários que, de posse de uma máquina muito antiga, pintavam as ruas.

A municipalização tem como função provocar melhorias no trânsito e no transporte, entretanto há muito que se fazer no município. Observa-se que:

- as calçadas são irregulares com obstáculos em praticamente toda a cidade;
- não há política definida para os estacionamentos, tendo em vista que alguns usuários monopolizam-no em detrimento da maioria; não ocorre rotatividade, gerando conflitos no trânsito; alguns acabam por estacionar em fila dupla, dificultando a fluidez do tráfego, causando congestionamentos e possibilitando que os motociclistas rebolem entre os veículos.

Verifica-se, ainda, certa indefinição com relação aos mototáxis, cujos espaços não estão bem dimensionados, por isso estabelecem pontos de estacionamento em qualquer local. Além desta tem várias outras deficiências na administração do trânsito:

- a sinalização é deficitária, tanto na área central, como nos bairros, havendo pouquíssima sinalização semafórica. Em algumas ruas, o sistema é sincronizado-onda verde, em outras não; nota-se também uma despadronização quanto aos pórticos de sustentação desses semáforos, percebendo-se que, em alguns cruzamentos, encontram-se do lado esquerdo da via, em outros do lado direito; em alguns pontos, o semáforo vem antes do cruzamento e, em outros, após. Estes são, ainda, do tipo convencional com apenas uma lâmpada, sendo comum em dias de chuva ficarem avariados, devido à queima das mesmas. Saindo da área central, pode-se observar pouca ou nenhuma sinalização e é possível constatar o abuso da velocidade, ocasionando, com isso, acidentes e atropelamentos, sendo sempre mais graves que os acidentes ocorridos na área central;

- nos cruzamentos, há pouca sinalização e o grande fluxo de veículos e pedestres gera acidentes durante todo o dia; há também cruzamentos com sinalização semafórica um tanto confusa, colocando em risco a vida do cidadão;

- o mototáxi ocupa, em sua maioria, o lugar do táxi, sendo que em Rondonópolis, existe uma lei municipal, Portaria nº. 80 de 13/11/2003, que autoriza o transporte individual de passageiros em motocicletas. Essa lei regula a conduta, os pontos e equipamentos destes. Atualmente, há 812 mototaxistas sem pontos definidos e, em determinados locais, há até três pontos num círculo de 150 metros, por isso se amontoam nas calçadas, entrando em conflito com os lojistas, gerando transtornos. Nem sempre eles obedecem à legislação de trânsito, rebolam entre os carros, não sinalizam com a seta para informar se vão virar para direita ou esquerda, param em qualquer lugar para pegar cliente.

O uso do capacete entre os mototaxistas alcança o índice de 100%, afirma o secretário de trânsito municipal, porém observa-se que seus capacetes e os destinados ao cliente ficam soltos na cabeça e, às vezes, não têm viseira ou as levantam. Quanto à identificação dos mesmos, nota-se que as motos não são padronizadas quanto à cor, mas todas têm placas de aluguel (cor vermelha). Todos usam coletes embora a maioria em estado deplorável de conservação e sem itens de segurança (faixas refletivas).

- o transporte coletivo de Rondonópolis não possui um órgão de gerência de transportes públicos estruturado para executar a função de planejamento, controle e fiscalização. Observa-se que não há integração entre linhas, e não existe transporte coletivo em todas as áreas da cidade, sendo um serviço com atendimento demorado e insuficiente às

necessidades da população, pois os veículos são mal conservados e oferecem pouca segurança. Há deficiência dos pontos de paradas, os quais não têm pisos e coberturas. Isso tudo incentiva o uso do transporte particular, em especial a moto.

De acordo com dados da Ciretran, há uma superlotação de veículos em relação à população, o que corresponde, atualmente, a um veículo para cada dois habitantes, e foi devido a essa crescente frota veicular e falta de estrutura da cidade que fomentou a necessidade da municipalização, ocorrendo de fato em 2002, com a convocação de 35 agentes para o setor de fiscalização de trânsito, os quais são, carinhosamente, chamados de “amarelinhos” pela população, devido à cor do uniforme.

Começou também e é bom lembrar por exigência da população, devido ao alto índice de acidentes de trânsito, várias campanhas educativas, por várias vezes toda a comunidade e sociedade organizada se envolveram nessas atividades educativas, visando conscientizar e também discutir e encontrar soluções para o problema do crescente número de acidentes. (CARMO, 2005, p. 77).

No tocante à educação para trânsito, o município de Rondonópolis não possui setor estruturado com rotina e planejamento definidos. Nota-se que campanhas são feitas todos os anos, principalmente na semana do trânsito; no entanto, isso acontece apenas de forma pontual. Atualmente o município desenvolve campanhas educativas e de fiscalização em determinadas datas, com a presença dos agentes de trânsito. Apesar disso, observa-se que a mudança de comportamento será tanto maior, quanto mais constante for a presença dos agentes na via, pois, assim, os usuários terão certeza de punição em caso de comportamento irregular. Isso é mais efetivo que a introdução de sistema com valores excessivamente elevados de multas.

CAPÍTULO 3

PSICOLOGIA DE TRÂNSITO E FATORES DE PERSONALIDADE

O presente capítulo tem como proposta um estudo mais minucioso acerca da psicologia de trânsito e personalidade e relação destas com os fatores psicológicos dos motociclistas. Apresenta, também, conciso enfoque sobre o uso do álcool e sua relação com o trânsito.

3.1 PSICOLOGIA DE TRÂNSITO

A psicologia de trânsito busca compreender cientificamente os fatores relacionados às falhas humanas no trânsito. Barjonet (1988) define-a como uma área de conhecimento, de pesquisa e de ensino. Historicamente, a primeira fase da psicologia do trânsito foi caracterizada como psicométrica e tinha como função a seleção de motoristas profissionais.

No Brasil, a psicologia do trânsito sempre esteve vinculada à aplicação de testes, para o processo de habilitação de motoristas e, somente a partir da década de 80, passou a buscar a ampliação do campo de atuação dos psicólogos. A bibliografia nacional sobre o assunto resume-se ao trabalho de Rozestraten, pois foi com ele que a psicologia de trânsito no Brasil iniciou seu período de divulgação, muito embora ainda hoje seja um tema pouco explorado. Essa modalidade da psicologia ainda permanece com poucas pesquisas científicas e está mais voltada para a atividade da avaliação psicológica para CNH.

A psicologia do trânsito tem por objeto o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito. Ela “procura entender esse comportamento pela observação e experimentação e ajudar por meio de métodos científicos e didáticos, na formação de comportamentos mais seguros.” (ROZESTRATEN apud HOFFMANN, 2003, p. 39).

A Resolução nº. 80 de 19 de novembro de 1998 do CONTRAN dispõe que a avaliação psicológica deve aferir as seguintes áreas de concentração de características psicológicas:

- Área percepto-reacional, motora e nível mental (atenção, percepção, tomada de decisão, motricidade e reação, cognição, nível mental).
- Habilidades específicas e complementares (tempo de reação, atenção concentrada, rapidez de raciocínio, relações espaciais, e as necessárias à avaliação psicológica).
- Área do equilíbrio psíquico (ansiedade e excitabilidade, ausência de quadro de reconhecidamente patológico, controle adequado da agressividade e impulsividade,

equilíbrio emocional, ajustamento pessoal-social, demais problemas correlatos, alcoolismo, drogas, epilepsia, entre outros que possam detectar contra-indicações à segurança do trânsito).

Risser (2003, p. 25) faz um aprofundamento quanto à função da avaliação psicológica ao abordar que “os resultados dos testes podem ser usados para excluir motoristas perigosos da direção ou para identificar grupos de motoristas que precisam de treinamento especial em segurança do trânsito.”

O questionamento que surge é: se a avaliação psicológica investiga esses dados, como há tantos condutores com desvios de comportamento, fazendo uso legal da habilitação e trafegando nas vias públicas, colocando em risco sua vida e dos demais?

Rozestraten (2000) fez alguns comentários sobre o congresso de psicologia de trânsito, realizado na Alemanha em setembro de 1998 e relatou que há grande interesse dos alemães na Terapia de Trânsito, não sendo apenas um curso para infratores, mas uma seqüência de horas terapêuticas para os motoristas que experimentaram dificuldades em evitar as infrações, especialmente em relação ao uso de álcool e drogas. A terapia é realizada através de conversas individuais, como abordagem comportamental e com duração média de vinte sessões, divididas em seis meses. Pode ser aplicada, também, para candidatos de primeira habilitação.

Lars Aberg (apud Risser, 2003, p. 26) também faz sugestões sobre uma seleção efetiva para candidatos à CNH, afirmando ser preciso “um teste ou uma bateria de testes válidos capazes de prever o envolvimento de motoristas em acidentes futuros; motoristas com alto nível de acidentes deveriam obter pontuação mais baixa no teste do que motoristas com baixo risco de acidentes.”

Na atualidade, a psicologia do trânsito está ligada à saúde geral do ser humano, mas teve origem com o estudo do acidente e avançou na direção da avaliação dos fatores que o provocam e dos conflitos associados. Nesse contexto, por intermédio da análise comportamental, pretende-se descobrir os fatores mentais e cognitivos determinantes para que o mesmo aconteça.

Em aprofundamento das diversas linhas de atuação da psicologia, observa-se que, praticamente, todos contribuem para a compreensão do acidente de trânsito e sua relação com o homem, tais como: Psicologia Social, Psicométrica, Psicologia do Trabalho, Psicologia Educacional/Escolar, Psicologia Clínica, Psicologia Forense ou Jurídica, Psicologia Cognitiva, Psicopatologia e Psicologia da Personalidade. Entretanto, a abordagem do presente

estudo tem maior enfoque sobre os fatores psicológicos do condutor acidentado e não acidentado.

3.2 PERSONALIDADE

No teatro greco-romano, “persona” era o nome que designava a máscara utilizada pelos atores e servia para, mesmo à distância, identificar seus traços de caráter. Por extensão, passou a denominar personalidade a uma série “de traços aparentes, exibidos pelo indivíduo que fazem um esforço das características do seu comportamento, de tal sorte que possibilitam fazer predições quanto a sua conduta futura.” (MURRAY, 1971, p. 34).

Murray enfatiza ainda que a personalidade possa ser considerada como um conjunto dinâmico de traços internos, pois nenhum ser humano mostrará, em sua personalidade, traços que já não existam em outros indivíduos. Sob essa visão, o indivíduo pode ser classificado como sincero, honesto, compreensivo, inteligente, tolerante, irritável, responsável, calmo, corajoso e pessimista. Assim, a pessoa revela, através de seu traço predominante, características que melhor a definem, como se, entre tantos traços humanos, um em específico predominasse sobre os demais.

A psicologia da personalidade estuda os traços individuais de cada um, as estratégias na solução de problemas pessoais e sociais, visando à adaptação com seu potencial inato e aprendido. Para Rozestraten (1988), a personalidade é a maneira específica de cada pessoa se comportar, sendo que estas são suscetíveis a influências por diferentes fatores.

Um exemplo da contribuição da psicologia da personalidade é o teste projetivo, utilizado em grupos específicos, a fim de estabelecer relações entre traços de personalidade e comportamentos de riscos de acidentes.

Para Singer, a personalidade pode ser definida como:

A forma única do indivíduo se expressar e reagir a determinado estímulo é formada através dos anos a partir da estrutura básica herdada geneticamente e que através das experiências de vida, principalmente as vividas na infância, pode se revelar de diferentes formas, trazendo à tona ou reprimindo tendências comportamentais. (SINGER, 1986, p. 41).

Segundo Allport (1966), existem “materiais brutos” que formam a personalidade, como a inteligência, o físico e o temperamento, e estes são os aspectos da personalidade que mais dependem da hereditariedade. O temperamento refere-se aos fenômenos característicos da natureza emocional do indivíduo, à suscetibilidade à estimulação, à intensidade e rapidez

de resposta, a sua disposição, bem como às peculiaridades de flutuação e intensidade de disposição. O temperamento pode ser alterado até certos limites, por influências médicas, cirúrgicas e de nutrição, assim como no decurso da aprendizagem e das experiências de vida.

De acordo com Nuttin (1969), a personalidade pode ser compreendida como uma construção científica que, a partir de comportamentos observados, define a forma de ser e de funcionar do organismo psicofisiológico.

A formação da personalidade inicia muito cedo. A criança, mesmo com a idade de dois anos, teima em ter seus “desejos imediatamente satisfeitos, indefeso, quase inteiramente dependente dos outros, incapaz de partilhar o que possui, impaciente, inclinado à obstinação e desinibido na exteriorização de todos os tipos de sentimento.” (ALLPORT, 1966, p. 56). Acrescenta que tal comportamento, normal numa criança de dois anos, seria monstruoso num adulto e em termos de traços e características de personalidade, o estado que se pode chamar de anormal deve, com frequência, surgir como se fosse uma lente de aumento colocada sobre os traços normais.

Kaplan e Sadock (1991, p. 556) definem “personalidade como a totalidade relativamente estável e previsível dos traços emocionais e comportamentais que caracterizam a pessoa na vida cotidiana sob condições normais; o transtorno surge, quando essas condições são rompidas.”

Em síntese, os autores trazem como definição para a personalidade, como o jeito próprio e a expressão de cada um, de forma que esta manifestação é variável de acordo com o processo familiar, cultural, educacional, social, religioso e as particularidades subjetivas internalizadas por cada sujeito, sendo, portanto, possível de apresentar transtornos a partir do processo em que esteve inserido.

Os fatores genéticos, temperamentais, biológicos e ambientais podem contribuir para o surgimento do transtorno, o qual pode ser definido como:

Padrão persistente de vivência íntima ou comportamento que se desvia das expectativas da cultura do indivíduo, é evasivo e inflexível, tem seu início na adolescência ou começo da vida adulta, é estável ao longo do tempo e provoca sofrimento. (DSM-IV, 1995, p. 593).

Acrescenta que os transtornos dividem-se em transtornos de personalidade anti-social (padrão de desconsideração e violação dos direitos dos outros) e em transtornos de personalidade narcisista (padrão de grandiosidade, necessidade de ser admirado).

Para West et al. (1993), o comportamento de desvio social pode ser um desafio à lei, que a desconsidera para atender a uma necessidade imediata, sem refletir nas conseqüências

futuras para si ou para os outros. O desvio social caracteriza-se pelo desejo em causar danos a si e a outros ou de frustrar e importunar outras pessoas.

Segundo Freud (1974), os traços fundamentais de caráter são delineados até os três anos de idade; os sucessos posteriores podem modificar, mas nunca serão capazes de alterar fundamentalmente os traços que se formam nessa época.

A forma como são solucionados os conflitos ou as crises típicas de cada estágio vai influir decisivamente sobre como vão ser vivenciadas as etapas anteriores, fazendo que cada estágio se torne presente e se atualize naquele que o sucede. A personalidade vai se estruturando, se reformulando, se adaptando, tendo sempre como fundamento as experiências vividas: as soluções adaptativas que se mostraram eficazes e satisfatórias bem como os fracassos dos estágios anteriores. (FREUD, 1974, p. 58).

Freud (1969) acrescenta que o desenvolvimento saudável de uma pessoa depende de uma auto-imagem ideal e de esquemas de valores introjetados com regularidade. Constata-se que o caráter e a saúde mental de uma criança dependem, em grande escala, da sua relação com a mãe nos primeiros anos, e que relações adversas parecem criar obstáculos insuperáveis.

Pode se concluir com base na fundamentação dos autores acima, que a personalidade é um fenômeno complexo, o que faz do homem um ser determinante em suas ações, e a qualidade de vida no trânsito depende em sua maioria desse ser, de forma que é preciso que haja ‘leis, normas e regras para regular o respeito e a boa convivência. Não há sociedade humana que não possua formas de controle para o comportamento social.’ (ROZESTRATEN apud HOFFMANN, 2003, p. 35).

3.2.1 Fatores Psicológicos no Trânsito

Okumura et al. (1986, p. 2) diz que “todo indivíduo que se dispõe a dirigir um veículo, deve estar em pleno gozo de suas faculdades físicas, psíquicas e biológicas, principalmente dos órgãos dos sentidos.”

O comportamento é influenciado por características culturais, sociais, pessoais e psicológicas, as quais, em sua maioria, não serem controladas. As necessidades psicológicas surgem da necessidade de reconhecimento, auto-estima ou de relacionamentos. Esta se torna um motivo ou impulso; quando aumenta de intensidade, torna-se suficientemente premente, a ponto de levar uma pessoa a buscar sua satisfação.

Allport (1966) destaca que o conhecimento sobre personalidade e, simultaneamente, sobre os fatores psicológicos é insuficiente para a compreensão do ser humano nesta época contemporânea.

McGuire (1972) observou que alguns fatores psicológicos podem levar ao acidente: vulnerabilidade de comportamento, desajuste pessoal e social, tendências anti-sociais, atitudes negativas, pouca consciência de cidadania, estresse, características de mais dependência, excesso de cautela, inibição, ansiedade, depressão e indivíduos com menos confiança em si mesmos. Comenta ainda que há pessoas com maior propensão a acidentes, mesmo que só por um período curto, dependendo das circunstâncias que estejam vivenciando.

Para Rozestraten (1994), a vivência e a exposição ao risco são fenômenos subjetivos e complexos e estão ligados ao modo pessoal do condutor. O motorista equilibrado e com boa auto-estima e de bem com a vida é cauteloso e rejeita o perigo. Já o motorista desequilibrado e com baixa auto-estima, é imprudente e aceita o risco, pois o brincar com o perigo tem origem na neurose e no conflito psíquico. Ressalta que os homens se sentem mais competentes na direção do que as mulheres e tendem a perceber menos os riscos enquanto dirigem.

Cammi (1999, p.28) aponta que “a conformação psíquica moldada através da história pessoal e social constitui o padrão determinante da conduta que desenvolverá na via pública.”

O trânsito como se pode observar na afirmação dos autores acima é composto por pessoas com diferentes fatores psicológicos, o que implica em comportamento social, de bem-estar ou de risco, caso haja alguma limitação física, fisiológica e psicológica. Quando o indivíduo participa desse subsistema, tem consigo seus motivos pessoais, interesses, afetos, rejeições, crenças, valores, ideais, opiniões, atitudes, experiências vividas, necessidades, personalidade, pensamentos, percepções, capacidade intelectual, motivações, uma história de vida, e em especial, as tendências e os valores da comunidade em que está inserido.

Essas limitações podem provocar erros que precedem a um acidente, conforme afirma Hoffmann (2003): erros de identificação (percepção); erros de processamento e tomada de decisão (inteligência, conhecimentos ou atitudes) e erros na execução da manobra (habilidades psicomotoras). Acrescenta ainda que, dentre as falhas humanas mais comuns ligadas ao acidente, estão: causas fisiológicas (fadiga, pouca energia, defeitos sensoriais); causas psíquicas (depressão, estresse, pressa, falta de atenção, agressividade); e estados psicofísicos transitórios (sonolência e uso inadequado de álcool e de fármacos).

Barjonet (1988) propôs uma análise psicossocial do acidente, afirmando que a variação do risco dos motoristas oscila segundo sua situação social. As classes sociais mais

abastadas, que podem adquirir veículos mais possantes e seguros, expõem-se mais ao risco. Um dos primeiros autores a abordar o trânsito, a partir de uma visão psicossocial, foi Michon (1985) que propôs a existência de quatro aspectos de níveis de confrontação do motorista com o trânsito: a) o homem, ser psico-biológico, com suas necessidades básicas; b) o homem ser social, com suas atividades sociais e de comunicação, inserido no sistema de transportes; c) o homem consumidor que necessita deslocar-se no sistema viário; d) o homem participante do trânsito, em interação com o veículo e com a sinalização do trânsito. “Os condutores apresentam um pensamento parcial e fragmentado da totalidade da realidade do trânsito e tendem a dar mais ênfase às ações e necessidades individuais, em detrimento dos fatores ambientais, culturais e às normas sociais existentes.” (p.68).

Rozestraten (1988) afirma que pesquisas nacionais e internacionais mostram que a capacidade de dirigir sem causar acidentes depende, em grande parte, da integridade da personalidade sócio-cultural, isto é, do conjunto de todas as normas integradas no indivíduo, através dos processos de educação e de formação. Acrescenta que, de acordo com esses estudos, os acidentados apresentam maior grau de desajustes às normas da sociedade.

Pereira (1997, p. 40) pontua que “o condutor tem sua ação no trânsito construída pelo meio social do qual faz parte, meio este, que não é apenas o espaço físico da circulação, mas também dos costumes, leis, regras e valores.”

A realidade do trânsito atual acende uma luz de alerta sobre a cidadania no país, pois as relações no trânsito envolvem valores e princípios fundamentais para um convívio social pacífico, tais como: respeito ao próximo, obediência às leis, solidariedade e prudência. A tragédia do trânsito indica a fragilidade desses valores, revelando uma sociedade em crise, marcada pela agressividade, individualismo e desrespeito.

A questão do trânsito está intimamente ligada ao equilíbrio físico-psíquico-emocional do homem, pois é ele quem comanda as máquinas e estas só obedecem às vontades manifestas. E o homem, sob o ponto de vista psicológico, é um ser extremamente complexo, pois suas reações são dependentes de sua personalidade, de seu intelecto e da sua cultura (conjunto de leis, normas, regras de comportamento herdadas em uma determinada sociedade) e da sua visão de mundo.

Todas essas variáveis fazem com que o homem se torne um ser imprevisível, porque sua resposta a determinadas situações vai depender de todos esses aspectos e das condições do momento e da própria pessoa nesse dia. Por isso Eduardo Vasconcelos pontua que:

Trânsito é uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos, - é uma negociação permanente do espaço coletivo e conflituoso. E essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais: a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se vêem na sociedade e de seu acesso real ao poder. (VASCONCELOS, 1985, p. 53).

Entre os próprios motoristas há uma diferenciação de poder, de afirmação e de domínio. Os caminhões e ônibus, por serem maiores, fazem com que seus motoristas sintam-se mais fortalecidos e, dessa forma, passem a ter falsa noção de domínio total da máquina, das ruas e estradas. Isso ocorre até pelo próprio lugar que ocupam, pois vêm as demais pessoas e veículos de cima, sentindo-se, por isso, mais protegidos.

O mais interessante em tudo isso é que tais comportamentos só acontecem quando o homem está dentro de uma máquina. Não se vê um pedestre desafiar outro para ver quem chega antes em tal lugar ou dirigir olhares ameaçadores aos companheiros que aguardam o sinal verde em um sinaleiro. Há poucos estudos que analisam este fenômeno, mas é possível pensar em uma identificação do homem com a máquina.

A representação mental da máquina vai se construindo com o passar dos tempos e com a prática, e, à medida que sua experiência com ela aumenta os limites do veículo vão se confundindo com os limites do próprio motorista. Há, pois, excesso de confiança e identificação homem-máquina; por exemplo, o motorista passa por um buraco sem ver, e ouve a batida das rodas, fazendo, imediatamente, uma expressão de dor, como se ele tivesse se “machucado”, não o veículo. Nesse contexto, o veículo não é somente um instrumento que serve para levar as pessoas ao lugar desejado, e, sim, algo com que se tem a possibilidade de demonstrar poder, status, favorecer conquistas amorosas.

Ter um carro é uma necessidade e pensar em ficar sem ele é uma impossibilidade. O homem já incorporou o carro como parte de si, como, por exemplo, “aquela moça do Golf...”. Porém, o veículo pode ser usado como meio de transporte ou como meio de ostentação, para proporcionar sensações diferentes, como: compensação dos sentimentos de inferioridade e fracasso já vividos anteriormente, e ainda como meio de exibicionismo.

O automóvel, na atualidade, representa a habilidade do homem em movimentar-se e ir à busca de sua autonomia. Neste sentido, Hilgers (1993) avalia que o movimento proporcionado pelo veículo passa a elevar a auto-estima, despertando sentimentos e instintos

de agressão e sexualidade, o desejo de obter o veículo é uma forma de chamar a atenção e ser reconhecido socialmente. Ressalta ainda, que no momento em que as pessoas estão na direção de um veículo, há uma inter-relação homem-máquina, onde o veículo é internalizado como parte da pessoa que se torna máquina, podendo ocorrer à falta de humanização em suas atitudes.

Tillmann (1949, p. 329) afirma que “as pessoas dirigem como são e como vivem.” Experimentos mostram que os bons motoristas são pessoas ajustadas socialmente, responsáveis, dignas de confiança, sóbrias e cautelosas. Por outro lado, a pessoa que apresenta personalidade anti-social tende a se envolver mais em acidentes de trânsito, principalmente, por não respeitar as leis e as regras de convivência e apresentar dificuldades no que tange a respeito ao outro e aos seus direitos.

A partir do Século XX, mais especificamente após a revolução automotiva, o automóvel passou a ser visto como uma extensão natural do indivíduo, de forma que sua direção é uma continuidade de suas atitudes e comportamentos em seu dia a dia. Segundo Hoffmann:

O ser humano passou a colocar-se dentro do carro, considerando-o, como espaço de privacidade, dando-se o direito de ser e agir conforme é e age na sua própria casa e ao agir dentro do carro com seus valores pessoais transportados do ambiente intra-residencial para o espaço público, contribui para os conflitos no trânsito por estar à vontade e sentir-se em casa, pode apresentar atitudes inadequadas. (HOFFMANN, 2003, p. 72).

Dirigir é um ato mecânico, com aprendizagem de técnicas formais e pré - estabelecidas, entretanto, a forma como cada um conduz seu veículo que se torna peculiar de cada ser humano, o jeito próprio de cada um é manifestado no trânsito através de atitudes internalizadas a partir da interação do sujeito com o ambiente. A atitude é uma característica individual de cada ser humano, descreve as avaliações cognitivas, emocionais e tendências relativamente consistentes de uma pessoa com um objeto ou idéia, é configurada por três grandes contextos: o sócio-cultural, familiar e o escolar. “É nessa interação que o indivíduo fará avaliações afetivas, formarão seus hábitos, seu estilo de comportamento, suas atitudes e fortalecerá sua personalidade.” (HOFFMANN, 1996, p. 29). Esta é mais difícil de mudar, ela permanece, ao contrário das crenças, que mudam.

Ao discorrer sobre essa interação entre atitude e acidentes de trânsito, Vasconcelos afirma:

O trânsito não é apenas um problema técnico, mas, sobretudo, uma questão social e política, diretamente ligada às características da nossa sociedade capitalista. Para entender o trânsito, portanto, não basta discutir os problemas do dia-a-dia, como congestionamentos e acidentes, é preciso analisar como o trânsito se forma, como as pessoas participam dele, quais são os seus interesses e necessidades. (VASCONCELOS, 1985, p. 11).

Talvez por concentrar interesses e necessidades individuais de cada pessoa que o trânsito faz parte de um contexto amplo e complexo, Martinez Filho (2003), observou três grupos de condutores com atitudes inadequadas e prejudiciais para o bom desempenho do trânsito. Esses representam riscos a eles próprios e aos demais usuários da via pública.

Um primeiro grupo tem atitudes equivocadas no trânsito por desconhecimento dos procedimentos corretos, decorrentes da inexistência de ações sistemáticas de educação para o trânsito e da notória deficiência do sistema de formação, incompleta e inconsistente.

O segundo grupo mostra que os bons motoristas são pessoas ajustadas socialmente, responsáveis e cautelosos. Por outro lado, os de personalidades anti-sociais tendem a se envolver mais em acidentes, desrespeitam mais as leis e regras de convivência e apresentam maior dificuldade no que tange ao respeito ao outro e aos seus direitos.

O terceiro grupo pode apresentar comportamentos não esperados no trânsito por falta de correta informação, decorrente de sinalização insuficiente, confusa e /ou incompleta.

O DSM-IV (1995) inclui o dirigir imprudente na categoria de desordens de personalidade anti-sociais, considerando-o como sinal indicativo dessa classe de desordens, juntamente com a falta de sentimento de culpa.

McGuire (1972) estudou 2.727 solicitantes de carteira de motorista, através de testes e questionários, e levantou a incidência de acidentes nos dois anos subsequentes. Observou que o envolvimento em acidentes se associava com sentimentos de hostilidade, agressividade e antecedentes de conflitos familiares.

Um estudo realizado por Monteiro (2004, p.51), sobre variáveis antecedentes de erros e violações de motoristas, mostrou que “pessoas agressivas conduzem mais agressivamente e pessoas que se irritam no trânsito, cometem mais erros e violações nas ruas e também conduzem mais agressivamente.”

Vários pesquisadores estudaram a relação entre personalidade e risco de acidente de trânsito. (EVANS; BLOOMFIELD-HILLS, 1996; PARKER et al., 1995; WHO, 1976 e

WHO, 1980). Os casos analisados apresentaram, com maior frequência, comportamento hiperativo, agitado, ansioso, impulsivo e falta de consciência social. Foi observado que os motoristas de personalidade agitada e nervosa brecavam, ultrapassavam e tocavam a buzina com maior frequência.

Na Índia, Parker et al. (1995) realizaram pesquisa com 1.600 motoristas e identificaram três tipologias de comportamentos ao dirigir: 1) lapsos ou comportamentos de esquecimento; 2) erros de julgamento ou observação potencialmente perigosa para outros; 3) transgressões, contravenções intencionais às práticas de segurança no trânsito. Por essa pesquisa se concluiu que os homens, em maior frequência que as mulheres, referiram elevado número de erros enquanto que elas apresentaram mais lapsos em associação e percepção de si.

Blockey e Hartley (2003) realizaram um estudo com 67 homens e 74 mulheres e constataram, com base em três fatores: erros de sinalização, erros de comportamento e transgressões perigosas, que os condutores homens e jovens cometiam mais erros de comportamento e transgressões perigosas, como a exposição em alta velocidade na estrada.

As principais vítimas do trânsito, na maioria das pesquisas, são os jovens. No ano 2000, jovens entre 15 e 29 anos representaram 32,7% das vítimas fatais do trânsito (BRASIL, 2002). A instabilidade emocional dessa faixa etária, a inexperiência, o gosto pelo risco e o consumo de bebidas alcoólicas são alguns dos fatores levantados pelos profissionais de saúde para explicar este triste quadro.

Sobre a vulnerabilidade do adolescente e jovem na sua busca da identidade adulta, cabe lembrar os trabalhos de (ERICKSON, 1972; KAISER, 1979; KNOBEL, 1980; PARKER et al., 1995; VERMELHO, 1996 e MELLO JORGE, 1996) os quais observaram aos jovens não faltarem habilidades nas tarefas de direção simulada, mas suas respostas nem sempre mostraram atitudes e opiniões compatíveis com direção segura.

É comum observar, nas vias públicas, comportamentos de onipotência, hostilidade, agitação e agressividade dos jovens. Estes parecem não se preocupar em escolher caminhos alternativos, e nem, se são inexperientes, em enfrentar um trânsito mais pesado, pois andam em qualquer via ou rodovia, tanto de dia, quanto à noite, nas mais diferentes condições climáticas, inconscientes dos perigos a que estão sujeitos. O jovem, para demonstrar sua virilidade e força, tende a reagir de acordo com a força de seu veículo; se este é menor, passa a compensar a falta de força com manobras valentes. Tal comportamento contribui significativamente para as colisões e acidentes de forma geral.

Middendorf (1976, p. 31) afirma que a “falta de maturidade e inexperiência se revela entre os jovens pelo fato de ceder a impulsos momentâneos, seu comportamento é como o de

um jogo, manifesta rapidez, despreocupação e fixação ao risco.” Alexander et al. (1990) pontuam que a maioria dos acidentes apresenta um adolescente envolvido. Nos Estados Unidos, 72% das mortes de adolescentes e adultos jovens são decorrentes de acidentes de trânsito. No Brasil, cerca de 70% das mortes de jovens devem-se a causas externas, principalmente, homicídios, acidentes de trânsito e suicídios.

A OMS (1993) constatou que os acidentes de trânsito são responsáveis por mais da metade das mortes de jovens entre 14 a 25 anos em vários países, concluindo ser necessário conhecimento maior do contexto sócio-cultural e psicológico para o desenvolvimento de programas de capacitação, reabilitação e educação. Isso, certamente, promoveria comportamento mais adequado no trânsito, tendo em vista as graves conseqüências desses acidentes e o alto custo social que representam. A Organização Mundial de Saúde propõe que o acidente de trânsito seja tratado como uma questão de saúde pública.

Botura Junior (1999) aborda a necessidade de promover debates sobre adolescência e trânsito em decorrência do alto índice de envolvimento destes em acidentes. Tais situações são agravadas pela condição geral e ampla de impunidade que assola o país. As pessoas podem fazer suas regras por saberem que não haverá conseqüências para os seus atos, principalmente, no que tange à questão do trânsito, uma vez que não se tem notícia de nenhum criminoso do trânsito cumprindo pena. Isso alimenta o comportamento abordado a seguir:

O dono de um veículo/moto julga-se com muito mais direito à circulação do que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da nossa sociedade e da falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O pedestre, por sua vez, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem. (VASCONCELOS, 1985, p. 25).

Pereira aprofunda essa reflexão:

Os condutores Loucos, Barbeiros, Donos da Rua, Escravos do Relógio, Despreparados Psicologicamente, Animais e Assassinos são somente uma peça da engrenagem do sistema social, em que cada um faz o que quer e tenta escapar como pode. Ou seja, a ação dos condutores é o reflexo do que ocorreu na sociedade brasileira, em função do desenvolvimento nos últimos quarenta anos. (PEREIRA, 1997, p. 111).

Braga e Santos (1995, p. 82) afirmam que: “é no tráfego que manifesta todas as enfermidades sociais e o trânsito de um país é, provavelmente, o espelho das normas de conduta da sociedade.” A educação, os costumes e valores de uma sociedade refletem-se na obediência ou desacato dos cidadãos aos códigos estabelecidos.

A única forma eficiente de obter mudança de comportamento é por meio do “efeito pedagógico da multa, [...] é preciso uma fiscalização efetiva, mais efetividade na cobrança das multas e na atribuição da pontuação das infrações.” (MARTINEZ FILHO, 2003, p. 28). O autor acrescenta que o aumento do número de autuações reflete na redução dos acidentes. Esse fenômeno é observado internacionalmente por um parâmetro denominado índice de compulsão, em que relaciona os números de autuações e de acidentes graves e mede a efetividade da fiscalização. Países que conseguiram significativo sucesso em programas de redução dos acidentes de trânsito possuem procedimentos rigorosos de fiscalização.

Em decorrência da crença na impunidade, observa-se que o Brasil atualmente passa por crises: econômica, ética, social, educacional, de valores e religiosa. Assim, todas estas situações influenciam negativamente no trânsito, que acaba tornando-se mais violento e fazendo número maior de vítimas. Segundo Favero (1972), a massificação do uso do veículo fez com que os delitos de trânsito se convertessem em fenômeno de massa, comportando-se como verdadeira epidemia.

Os problemas que acontecem no trânsito são diversos e dentre eles destacam-se: vias danificadas, embriaguez ao volante, excesso de velocidade, desrespeito à sinalização, pessoas sem capacete trafegando de moto, veículos sem placas, pessoas “furando” o sinal. Estas são algumas das ações erradas que as pessoas acabam executando consciente ou inconscientemente. Entretanto, passa praticamente despercebido o fato de, atualmente, os acidentes de trânsito terem se tornado um dos maiores problemas de saúde pública. Parece que as pessoas estão se acostumando com isso, uma vez que já passam a ver o acidente como acontecimento natural, esquecendo de suas conseqüências dolorosas e trágicas para o acidentado, sua família e para a sociedade como um todo.

Pondera-se, assim, que o trânsito seria impensável sem a presença de normas, de regras que regulem a movimentação e a ocupação do espaço viário. O trânsito é uma disputa de espaço, e todos devem obedecer às regras mínimas para que essa disputa seja mais facilmente tratada pelos técnicos de controle.

3.3 ÁLCOOL E TRÂNSITO

De acordo com Croce (1995), droga é qualquer substância de origem animal, vegetal ou mineral que, introduzida em organismo vivo, pode produzir modificações de uma ou mais funções. Gomes (2001) pontua que o alcoolismo é o termo usado para transtorno marcado pelo uso crônico e excessivo de álcool, resultando em problemas psicológicos, interpessoais e

médicos. O álcool, na corrente sanguínea, provoca o afrouxamento de percepção, retardamento dos reflexos e diminui a consciência do perigo.

Croce (1995) acrescenta que a dependência do álcool pode ter origem nos fatores genéticos, constitucional, experiências pessoais, emocionais e por influências culturais. Os transtornos relacionados ao álcool estão associados ao aumento significativo do risco de acidente, violência e suicídio, bem como transtornos de personalidade anti-social.

Para Hoffmann (1996), a alcoolemia é o grau de álcool contido no sangue do indivíduo, ou seja, a quantidade por litro de sangue. Os efeitos do álcool sobre o condutor e o nível de alcoolemia variam em função do grau de tolerância de cada pessoa que o ingere, da absorção do álcool, da rapidez com que se bebe, do tipo de alimentação e da circunstância em que se dá o consumo. Circunstâncias como a fadiga, gravidez, período menstrual, hora da ingestão, sexo e a idade também influenciam no grau de tolerância e na sensibilidade ao álcool.

O CTB no art. 306 especifica que, conduzir o veículo automotor em via pública, sob influência de álcool ou substância de efeitos análogos, expondo a dano potencial a incolumidade de outrem, acarretará em detenção de 06 meses a 03 anos; multa e suspensão ou proibição para obter a habilitação para dirigir veículo automotor. (BRASIL, 1998).

Hall, J. (1997) apresenta os níveis de concentração do álcool no sangue, de acordo com alguns países, sendo: na Suécia (0,02) Bélgica, Finlândia, França, Grécia, Países Baixos, Portugal, Brasil (0,06), Austrália, Irlanda, Itália, Canadá, Espanha, Dinamarca, Alemanha, Grã-Bretanha, Luxemburgo, (0,08).

O Brasil apresenta a tolerância do nível de concentração do álcool até (0,06) por ser o limiar da embriaguez estágio em que o sujeito começa a apresentar euforia com redução da autocrítica, distúrbio da atenção e aumento do tempo de reação. Vale ressaltar que alguns críticos afirmam ser esse nível de tolerância uma questão política.

O CTB no artigo 65 declara que, dirigir alcoolizado, em níveis superiores a 0,06 decigramas por litro de sangue, ou ter usado qualquer substância entorpecente que determine dependência física ou psíquica, é infração gravíssima e a penalidade é multa e suspensão do direito de dirigir, tendo como medida administrativa a retenção do veículo. O parágrafo único determina que a embriaguez possa ser apurada conforme art. 277: todo condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito, que for alvo de fiscalização de trânsito, sob suspeita de haver excedido no uso do álcool, será submetido a testes de alcoolemia, exames clínicos, perícia ou outros exames que o Conselho Nacional de Trânsito julgar necessários. (BRASIL, 1998).

Para Menninger (1970, p. 26), “a somatização do uso do álcool e drogas, é a forma como o sujeito lida com seus conflitos inconscientes e pode ser considerado como o instinto de morte, uma tentativa de suicídio.”

3.3.1 Algumas alterações provocadas pelo álcool

Para Rozestraten (1988), o álcool causa desinibição e possibilita o aumento da aceitação do nível de risco, deteriora as habilidades de vigilância, atenção, capacidades visuais, julgamento perceptivo de velocidade, de distâncias e das capacidades cognitivas necessárias para o processamento das informações, ocorrendo o aumento do tempo de reação e uma debilitação das capacidades envolvidas na coordenação sensório-motora.

Segundo Murdoch (1983), o uso do álcool gera algumas limitações para o condutor:

- Perda da Autocrítica: o condutor se sente corajoso, ousa mais, pensa menos nos riscos e nas conseqüências dos seus atos.
- Depressão Generalizada: cansaço maior do que o habitual, sonolência, fadiga muscular e sensorial ao dirigir, comprometimento da aprendizagem, da discriminação, da memória, da concentração, a confiança aumenta, a fala pode ficar eloqüente ou brilhante, há mudança de estado de ânimo e explosões emocionais.
- Redução do Nível Sensorial: deprime a totalidade das funções sensoriais, da rapidez, do julgamento e de decisão.
- Alterações Visuais: alteração de distância e velocidade, problemas de direção com as mudanças de luz e cores, dificuldade de concentração visual, perturbação da visão periférica, da capacidade de fusão, problemas na modificação da acuidade visual.
- Alterações na Percepção: confusão e modificação na percepção sensorial, falso reconhecimento da imagem, dos sinais, o que altera a velocidade com que se dirige.
- Atenção e Resistência à Monotonia: alteração no processamento de informação, na tomada de decisão e da atenção.

O tempo de reação do indivíduo tem início com uma mensagem enviada ao cérebro e termina quando o corpo executa uma resposta ou reação física. Por exemplo, quando o motorista avista um obstáculo, isso é registrado no cérebro e resulta numa reação ao perigo: numa freada ou desvio do obstáculo, até que o cérebro receba a mensagem e diga ao corpo para executar uma ação, leva tempo, que vem a ser o tempo de reação. O tempo de reação do homem é lento, quando comparado com a alta velocidade da máquina. É cerca de 1/4 de

segundo para estímulos visuais e 1/7 de segundo para estímulos auditivos sob condições ideais. (MURDOCH, 1983).

O uso do álcool gera um prejuízo do nível motor e da coordenação motora geral, causando transtorno de equilíbrio, do rendimento muscular do organismo e redução do controle dos movimentos precisos que requer a direção de um veículo.

Hoffmann (1996) relata que o álcool é um fator que contribui para a infração das normas, porque altera a percepção do indivíduo, originando um sentimento de rendimento melhorado, ao mesmo tempo em que diminui a capacidade crítica e dificulta as relações lógicas e a associação de idéias se torna superficial. Dessa forma, o condutor embriagado não tem condições de prever as situações porque está com sua liberdade de escolha comprometida.

De acordo com Winkler (1974 apud NICKEL, 2003), diversos países, no fim dos anos 60 e no começo dos anos 70, desenvolveram programas de reabilitação para reduzir o beber e dirigir em grupos específicos de risco e propuseram a aplicação de diagnóstico para indicar tipos de tratamentos especiais para problemas individuais. Essas ações desenvolvidas pelos países da Europa nos remetem a uma experiência a ser implantada no Brasil, que até o momento não encontrou medidas para reduzir o beber associado com a direção.

CAPÍTULO 4

PESQUISA DE CAMPO

4.1 OBJETIVOS

4.1.1 Objetivo Geral

Caracterizar a compreensão dos fatores psicológicos dos motociclistas acidentados e não acidentados, com base em dados psico-sócio-demográficos das vítimas de acidentes de trânsito e de condutores não acidentados, por meio de entrevistas e aplicação do teste Escala Fatorial de Ajustamento Emocional /Neuroticismo - EFN.

4.1.2 Objetivos Específicos

- Definir uma amostra psico-sócio-demográfica dos motociclistas acidentados, atendidos no Hospital Regional de Rondonópolis Irmã Elza Giovanela – MT.
- Definir uma amostra psico-sócio-demográfica dos motociclistas habilitados há mais de cinco anos, sem envolvimento em acidentes e multas.
- Identificar as principais causas dos acidentes de motociclistas mediante o relato das vítimas, durante a entrevista.
- Caracterizar o perfil de personalidade dos motociclistas vitimados em acidentes, por meio da aplicação do teste de personalidade EFN.
- Caracterizar o perfil de personalidade dos motociclistas sem envolvimento em acidentes e multas, através da aplicação do teste de personalidade EFN.

4.2 MÉTODO E DELINEAMENTO

O método utilizado na pesquisa foi o descritivo e comparativo de duas amostras, nas quais a variável independente é o envolvimento em acidente, de modo que o sujeito precisa ter sido internado num hospital. O grupo 1 constituiu-se de motociclistas vítimas de acidentes e hospitalizados. O grupo 2 constituiu-se de motociclistas não acidentados, sem envolvimento em multas e acidentes durante cinco anos. A variável de correlação é constituída pela provável diferença entre os dois grupos quanto ao perfil de personalidade e às condições ambientais.

4.2.1 Estudos preliminares

A primeira etapa da pesquisa teve por objeto a caracterização dos acidentes de trânsito em Rondonópolis - MT, por meio dos dados estatísticos levantados pelo corpo de bombeiros, bem como a partir das informações da mídia local (Jornal escrito e televisão), pelos quais foi possível observar que 85% dos acidentes eram com motocicleta.

Após definir-se a população a ser pesquisada, foi investigado o local em que esses acidentados eram atendidos, sendo, portanto, determinado o espaço para se fazer o levantamento dos dados.

4.2.2 Local

Esta pesquisa foi realizada (Grupo 1) no Hospital Regional de Rondonópolis Irmã Elza Giovanela, cuja inauguração se deu em 04/05/ 2002, e, a partir dessa data, passou a ser referência para toda região Sul de Mato Grosso, atendendo a 19 municípios.

Atualmente conta com os seguintes serviços: atendimentos cirúrgicos, pediátricos, ortopédicos, clínica médica, neurologia, serviço de urgência e emergência – UTI (radiologia) e laboratórios de análises clínicas.

O hospital recebe pacientes de toda essa região, que, em geral, são trazidos em ambulâncias das Secretarias de cada município. Todos os pacientes encaminhados para o hospital passam pelo atendimento pré-hospitalar, para depois serem direcionados aos atendimentos específicos.

O diagnóstico hospitalar é caracterizado em tipo I, II e III.

Tipo I – Gravidade de pequena complexidade (o paciente recebe o atendimento necessário e, em seguida, é liberado).

Tipo II – Gravidade de média complexidade – exige internação, mas não cirurgia.

Tipo III – Gravidade de alta complexidade – exige internação e intervenção cirúrgica.

A pesquisa junto ao Grupo 2 realizou-se na clínica de psicologia da 2.^a Ciretran de Rondonópolis – MT.

Para realização da mesma, foi formalizado, junto ao Hospital Regional de Rondonópolis Irmã Elza Giovanela – MT e à 2.^a Ciretran, o pedido através de uma solicitação e, em anexo, o projeto de pesquisa do Mestrado. Apenas o Hospital pediu para que aguardasse a avaliação da comissão de ética. Após essa liberação, iniciou-se a pesquisa.

4.2.3 Participantes e Contexto da Pesquisa

A pesquisa foi realizada com dois grupos de participantes (Grupo 1 e Grupo 2).

Grupo 1: - Condutores de motocicleta vítimas de acidentes de trânsito.

Grupo 2: - Condutores de motocicleta habilitados há mais de cinco anos, sem envolvimento em multa e acidentes de trânsito.

Essa amostra foi constituída de N =200 sujeitos, sendo 100 – Acidentados e 100 – Não Acidentados. Tal número foi escolhido de forma aleatória por conveniência.

A maioria dos motociclistas acidentados chega ao hospital através do SAMU, os quais recebem no local do acidente um atendimento pré-hospitalar e, em casos de internação, são encaminhados para os procedimentos clínicos.

Ao chegar no hospital, o paciente é levado imediatamente ao ambulatório de emergência para definição do diagnóstico (tipo I, II e III). Quando há fratura, o paciente é encaminhado à clínica ortopédica, seguida de internação (tipo II e III) e, em caso de lesões (Tipo I), é encaminhado para a clínica cirúrgica e, logo depois, é liberado.

A pesquisa foi realizada aleatoriamente com os três tipos de gravidade, porém o maior número de sujeitos disponíveis para a entrevista foi do tipo II (35 pessoas) e III (63 pessoas) por estarem hospitalizados. Aqueles que se encontravam na emergência (tipo I), sentiam muitas dores e não se apresentavam em condições físicas e emocionais para a pesquisa. Apenas dois motociclistas com esse tipo de lesão colaboraram.

Com o grupo 1 (motociclistas vítimas de acidentes), a pesquisa foi realizada entre os meses de junho a novembro de 2005. O período de realização foi das 13h às 16h30min, de segunda a sexta, e aos sábados das 8h às 16h30min, horário reservado para visitas.

Antes de iniciar qualquer procedimento, era perguntado ao pessoal da enfermagem ou ao próprio paciente se havia sofrido acidente de moto e se estava bem para conversar. Com os vitimados em acidentes de motocicleta e em condições físicas e emocionais para o procedimento, era feita a apresentação pessoal, fornecido o objetivo da pesquisa e os procedimentos quanto ao uso dos dados, sendo-lhes assegurado o sigilo das informações. Por fim, eram questionados se tinham interesse em participar da pesquisa, dando-lhes liberdade para recusar. Aqueles que aceitavam, assinavam o termo de consentimento livre e esclarecido. O procedimento era realizado ao lado do leito do entrevistado.

Com o grupo 2 (motociclistas habilitados há mais de cinco anos, sem envolvimento em multa e acidentes), ocorreu no mesmo período e, simultaneamente, sendo direcionada aos condutores que estavam renovando a CNH ou mudando de categoria.

Todos os candidatos que chegavam com esse objetivo eram questionados sobre qual a categoria da sua CNH, tempo em que já eram habilitados, se tinham sofrido acidentes motociclísticos e se haviam sido multados. Os condutores habilitados há mais de cinco anos na categoria A, que não haviam sofrido acidentes e nem sido multados, eram consultados se gostariam de participar da pesquisa, sendo-lhes apresentado o objetivo do trabalho e a garantia do sigilo das informações.

Em sua maioria, aceitaram a participação; apenas dois condutores recusaram, dizendo estarem com pressa para compromissos pessoais; os demais (98) aceitaram, alguns disseram: “vamos lá, já tirei o dia para isso”, isto é, renovar ou mudar a categoria da CNH.

Ao concluir a pesquisa, foi elaborado o processo de tabulação das respostas para fazer o procedimento estatístico. Realizada a leitura de todas as respostas à mesma pergunta e depois foram criadas as categorias para os grupos com respostas semelhantes.

Os critérios para participação na pesquisa foram:

- Ter se envolvido em acidente de trânsito com motocicleta e estar hospitalizado (grupo 1).
- Ser condutor de motocicleta, habilitado há mais de cinco anos, sem envolvimento em acidentes ou multa (grupo 2).
- Ter interesse e disponibilidade para participar da pesquisa (ambos os grupos).
- Estar em condições física e emocional para participar da pesquisa (grupo 1).

Antes de iniciar a pesquisa foi observada a resolução do CFP e a resolução CNS 196/96, obedecendo aos critérios estabelecidos e o papel fundamental da pesquisa científica.

4.2.4 Instrumentos de Coleta de Dados e Tratamento da Pesquisa

Para ambos os grupos, foram utilizados o mesmo procedimento (entrevista semi-dirigida e teste de personalidade EFN).

4.2.4.1 Entrevista semi-dirigida

Para o levantamento de dados sobre acidentes motociclísticos, foi utilizada entrevista semi-dirigida, dividida em quatro áreas de investigação ou categorias:

- Referências Pessoais: sexo, escolaridade, idade, estado civil, religião, renda, profissão, habilitação, tempo de direção e informações sobre o veículo.
- Referências do Acidente: dia, hora, local, o que fazia ali, condições físico-emocionais antes do acidente, condições do trânsito e percepção do acidente.

- Percepção da Moto e das Leis de Trânsito pelos Motociclistas.
- Comportamento do Condutor: atitudes de infração ou prevenção quando estava pilotando.

As entrevistas foram construídas com questões abertas e fechadas. As abertas tinham como proposta permitir ao participante revelar opiniões sobre o acidente, de uma forma mais descritiva e exploratória. As fechadas visavam obter maior uniformidade nas respostas.

Para o estudo comparativo da significância da diferença entre os dois grupos, foi utilizado o teste qui-quadrado com as respostas dadas pelos condutores durante a entrevista, de forma que os valores de p menor que 0,05 indicam significância da diferença entre os grupos.

4.2.4.2 Escala Fatorial de Ajustamento Emocional / Neuroticismo - Teste EFN

Para traçar o perfil psicológico de personalidade desses dois grupos, utilizou-se a Escala Fatorial de Ajustamento Emocional/Neuroticismo, denominada também de Fator N, “refere-se ao nível crônico de ajustamento e instabilidade emocional e representa as diferenças individuais nos momentos de desconforto psicológico (aflição, angústia e sofrimentos).” (MCCRAE; JOHN, 1992 apud HUTZ; NUNES, 2001, p.7).

Os autores acima acrescentam que o fator neuroticismo apresenta estreita relação com a maioria dos transtornos de personalidade catalogados em sistemas categóricos, como o DSM-IV (1995).

Neuroticismo “inclui idéias dissociadas da realidade, ansiedade excessiva, dificuldade para tolerar a frustração causada pela não saciação do desejo, hostilidade, depressão, auto-estima, impulsividade e vulnerabilidade.” (COSTA; WIDIGER, 1993 apud HUTZ, 2001, p. 8).

O teste é composto por 82 itens em quatro sub-escalas:

1 – Escala de Vulnerabilidade (23 itens): agrupa sintomas típicos de transtornos de personalidade dependente e de esquiva; medo de críticas, insegurança, dependência das pessoas mais próximas, baixa auto-estima, dificuldades em tomar decisões.

2 – Escala de Desajustamento Psicossocial (14 itens): engloba sintomas típicos de transtornos de personalidade anti-social e borderline; comportamentos sexuais de risco, consumo exagerado de álcool, hostilidade com pessoas ou animais, necessidade de chamar atenção, descaso com as regras sociais.

3 – Escala de Ansiedade (25 itens): reúne sintomas dos transtornos de ansiedade (pânico e fobias); irritabilidade, transtorno do sono, impulsividade, sintomas de pânico e mudanças de humor.

4 – Escala de Depressão (20 itens): agrupa sintomas de depressão, desesperança, ideação suicida e similar; pessimismo, sentimento de solidão, falta de objetivos na vida.

A aplicação da entrevista e do teste ocorreu de forma individual.

O teste de personalidade (EFN) foi aplicado e avaliado de acordo com as normas do mesmo e analisado qualitativa e quantitativamente pelo próprio Laboratório de Mensuração do Instituto de Psicologia da UFRGS, onde ocorreu a Validação e Normalização do teste EFN.

O teste EFN foi criado e utilizado inicialmente por McCrae; Jonh (1992) apud Hutz; Nunes (2001). Diversas universidades brasileiras foram contatadas para a realização da coleta de dados para a Validação e Normalização do teste EFN. Participaram desse processo 1.176 universitários de ambos os sexos, sendo 33,2% sexo masculino e 66,8% do sexo feminino. Os testes foram aplicados no Rio Grande do Sul e administrados pela equipe de pesquisa do Laboratório de Mensuração do Instituto de Psicologia da UFRGS. Os participantes dos outros estados foram testados por professores de cursos de psicologia das universidades correspondentes e os questionários enviados para Porto Alegre por correio.

CAPÍTULO 5

RESULTADOS

5.1 ANÁLISE DESCRITIVA DOS RESULTADOS

Primeiramente, foi elaborada a análise descritiva dos dados coletados por meio do levantamento estatístico das respostas obtidas na entrevista semi-dirigida e no teste de personalidade, de ambos os grupos.

5.2 TABELAS

5.2.1 Primeira Categoria: Referências pessoais

Tabela 2: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o sexo.

| Sexo | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Masculino | 88 | 89 | 0,8246 |
| Feminino | 12 | 11 | 0,8246 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Pode-se perceber a predominância do sexo masculino, 88% (grupo 1) e 89% (grupo 2) evidenciando, assim, que os homens se envolvem mais em acidentes de trânsito. Esses dados confirmam as pesquisas de Andrade (1999); Blokey; Hartley (2003); DENATRAN (1993); Klein (1994); Liberatti (2000) e Ott (1993) que apresentam os homens mais passíveis de cometerem erros e transgressões perigosas e, portanto, envolvem-se mais em acidentes de trânsito.

Em relação ao grupo 2, conclui-se que, na maior parte dos condutores habilitados há mais de cinco anos sem acidentes e multas, também prevalece o sexo masculino (89%).

Tabela 3: Distribuição percentual dos entrevistados segundo faixa etária dos grupos.

| Faixa etária (anos) | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|----------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Até 23 | 48 | 0 | 0,0000 |
| 23 a 30 | 25 | 38 | 0,0478 |
| 31 a 40 | 17 | 42 | 0,0001 |
| 41 a 50 | 8 | 18 | 0,0355 |
| Mais que 51 | 2 | 2 | 0,7564 |
| Total | 100 | 100 | |

p > 0,05 não significativo.

Nota-se que 73% dos motoristas envolvidos em acidentes têm até 30 anos de idade e 48% dos acidentados têm até 23 anos. O resultado da pesquisa confirma os estudos apresentados pela OMS (2001); Erickson (1972); Kaiser (1979); Knobel (1980); Koizumi (1985); Middendorf (1976) e (Parker et al.1995) os quais pontuam que as principais vítimas de trânsito são, em grande número, jovens entre 15 e 29 anos. Observaram que muitos adolescentes aprenderam a dirigir precocemente e tiveram, em muitas situações, instrutores membros da própria família. Constataram, também, que a estes não faltam habilidades nas tarefas de direção simulada, mas sim atitudes para uma direção segura. Os autores relacionam a agressividade no trânsito com a adolescência e a juventude, sendo comum encontrar, nas vias públicas, adolescentes e jovens que apresentam comportamento de onipotência, hostilidade, agitação e intolerância. Buscam, na verdade, caminhos alternativos, independentes de serem experientes ou não. Dessa forma, é preciso cuidar mais desses condutores e direcionar a eles o trabalho de educação no trânsito. Alexander et. al.(1990); Botura Junior (1999); Montal (1998) e OMS (1983) abordam a necessidade de promover debates sobre adolescência e trânsito, em decorrência do alto índice de envolvimento destes em acidentes. No segundo grupo, 42% são pessoas de 31 a 40 anos, aferindo-se que, por terem mais maturidade, têm menor proporção para se envolverem em acidentes.

Tabela 4: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a escolaridade.

| Escolaridade | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Ensino Fundamental | 53 | 56 | 1,0246 |
| Ensino Médio | 38 | 34 | 0,8707 |
| Ensino Superior | 9 | 10 | 0,8094 |
| Total | 100 | 100 | |

p > 0,05 não significativo.

Os dois grupos não diferem significativamente, pois, em ambos os grupos, a maioria possui escolaridade até o primeiro grau, 53% (grupo 1) e 56 % (grupo 2). Em média 38% (grupo 1) e 34% (grupo 2) têm o 2.º grau, possuindo curso superior apenas 9% e 10% , respectivamente. Esses dados confirmam a pesquisa de Laurenti (1997); Mauro (2001) e Oliveira (2003) os quais apresentaram que as pessoas com maior envolvimento em acidentes possuem grau de escolaridade que não ultrapassa o segundo grau completo. Monteiro (2004) acredita que, quanto mais baixo o nível educacional, também maior a tendência a sentir raiva, porém não apresenta estarem mais propícios a sofrer acidentes, e talvez a escolaridade não influencie nesse tipo de ocorrência.

Tabela 5: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o estado civil.

| Estado Civil | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Solteiro | 63 | 23 | 0,0000 |
| Casado | 23 | 66 | 0,0000 |
| Divorciado | 8 | 4 | 0,2676 |
| Amasiado | 6 | 7 | 0,7742 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Os motoristas envolvidos em acidentes 63% são solteiros; em contrapartida, os não acidentados 66% são casados. Os divorciados são 8% (grupo 1) e 4% (grupo 2) e amasiados: 6% (grupo 1) e 7% (grupo 2). Mauro (2001) apresenta, em sua pesquisa, as pessoas que se envolveram em acidentes: 40% são solteiros, seguidos de 29,9% casados. Monteiro (2004) destaca que os solteiros manifestam maior índice de raiva no trânsito. Já o fato de estarem casados, de certa forma, talvez possa influenciar no comportamento dos motociclistas no trânsito, de tal maneira que não se arriscam tanto e, por consequência, não se envolvem tanto em acidentes. Todavia serão necessários mais estudos para avaliarem o motivo dessa diferença.

Tabela 6: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a filiação.

| Possui Filhos? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|-----------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Sim | 42 | 80 | 0,0000 |
| Não | 58 | 20 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Pode-se perceber que 80% do grupo 2 têm filhos, e 20% não têm. Enquanto entre os acidentados, a maioria não tem filhos 58%, e 42% têm filhos. Não há muitos estudos que comparem a influência de acidentes com o fator filiação. Monteiro (2004) mostra que os homens com filhos apresentam maior nível de raiva, sendo este um resultado diferente da nossa pesquisa, a qual faz supor que, por terem filhos, e precisarem deles zelar, demonstrem mais atenção ao trânsito e, conseqüentemente, não se envolvem tanto em acidentes. Esse resultado gera a necessidade de mais estudos sobre o assunto.

Tabela 7: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a religião.

| Religião | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|-----------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Católico | 40 | 72 | 0,0000 |
| Evangélica | 13 | 16 | 0,5469 |
| Espírita | 1 | 2 | 0,7564 |
| Não tem | 46 | 10 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Observa-se que 46% dos acidentados não têm religião e, entre os não acidentados, 90% professa alguma. Há poucos estudos que relacionam a religião com acidentes de trânsito, sendo necessário detectar o motivo dessa diferença entre os grupos.

Tabela 8: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a prática religiosa.

| Quanto à sua religião, você é praticante? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Sim | 26 | 62 | 0,0000 |
| Não | 74 | 38 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Embora tenham religião, 24% entre os acidentados não é praticante, enquanto que 62% dos não acidentados a professam. Mauro (2001), em seus estudos, afirma que mais da metade dos acidentados menciona não ser praticante de nenhuma religião.

Tabela 9: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a renda individual.

| Renda Individual | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|----------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Desempregado | 3 | 4 | 0,7742 |
| Até 2 salários mínimos | 51 | 55 | 0,5709 |
| De 3 a 5 salários mínimos | 40 | 30 | 0,1386 |
| 6 a 8 salários mínimos | 6 | 11 | 0,2049 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Quanto à renda individual, os dois grupos são semelhantes: 51% (grupo 1) e 55% (grupo 2) recebem até dois salários mínimos. Os desempregados são 3% e 4% respectivamente, demonstrando que o público da pesquisa pertence à classe econômica baixa, com pouca variação de salários. Entre três e cinco salários mínimos, estão 40% do grupo 1 e 30% do grupo 2 e, entre 6 e 8 salários, 6% e 11% respectivamente. Esse resultado denota uma diferença com os estudos de Marin Leon (2003), ao afirmar em sua pesquisa com motoristas acidentados, que as classes média e alta se envolvem mais em acidentes de trânsito, até mesmo por possuírem mais de um veículo e, ainda, por terem mais posses, adquirem carros mais velozes e os filhos têm acesso ao carro dos pais mesmo antes de serem habilitados. Esses dados específicos em relação à renda podem remeter a uma realidade diferenciada do município em questão, o que exige um estudo mais aprofundado dessas diferenças.

Tabela 10: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a profissão de acordo com a Classificação Brasileira de Ocupações.

| Profissão | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| GG 2 | 5 | 5 | 1,7564 |
| GG 4 | 10 | 6 | 1,4874 |
| GG 1 | 12 | 19 | 4,2148 |
| GG 5 | 12 | 7 | 6,3287 |
| Desempregado | 3 | 3 | 1,00 |
| GG 8 | 15 | 6 | 2,8077 |
| Motorista | 25 | 45 | 0,0030 |
| GG 0 | 4 | 8 | 0,2676 |
| GG 3 | 14 | 1 | 1,6457 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

GG 1 – Membros superiores do poder público, dirigentes de organização de interesse público e de empresas e gerentes;

GG 2 – Profissionais das ciências e das artes;

GG 3 – Técnicos de nível médio;

GG 4 – Trabalhadores de serviços administrativos;

GG 5 – Trabalhadores dos serviços, vendedores e prestadores de serviço no comércio;

GG 8 – Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais, e

GG 0 – Membros das forças armadas, policiais e bombeiros militares.

Percebe-se que se destaca entre os dois grupos a profissão de motorista, 25% e 45% para os acidentados e não acidentados, respectivamente. Deve-se enfatizar que esses 25% de acidentados podem revelar maior confiança e segurança no trânsito, estando, por isso, mais susceptíveis ao envolvimento em acidentes. Da mesma forma, 45% dos não acidentados podem ser pessoas mais conscientes, cautelosas e prudentes, manifestando menor índice de acidentes, por considerar o trânsito como instrumento de sua sobrevivência, conforme afirma Vicente (2005). Na pesquisa realizada por Mauro (2001), também houve variância em relação à profissão, mas predominou a função de motorista.

Tabela 11: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a avaliação psicológica.

| Fez avaliação psicológica para motorista? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Sim | 57 | 100 | 0,0000 |
| Não | 43 | 0 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Quando questionados se haviam feito avaliação psicológica para motoristas, 57% dos acidentados responderam positivamente e 43% negaram tê-la feito, e todos os não acidentados fizeram a avaliação ao tirarem a Carteira Nacional de Habilitação. Em relação ao grupo 2 todos fizeram a avaliação psicológica para obtenção da CNH, uma vez que todos já eram habilitados.

Tabela 12: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a categoria da CNH.

| Habilitação (CNH) | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| A | 0 | 4 | 0,2376 |
| B | 1,3 | 0 | 0,7564 |
| AB | 39,2 | 39 | 0,9991 |
| AC | 8,9 | 20 | 0,1450 |
| AD | 7,6 | 15 | 0,1208 |
| AE | 1,3 | 22 | 0,0000 |
| D | 3,8 | 0 | 0,4206 |
| E | 2,5 | 0 | 0,5794 |
| Não Possui Habilitação | 35,4 | 0 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Observa-se que 35,4% dos acidentados não possuem habilitação; já no grupo 2 todos são habilitados. Mauro (2001) aprofunda o resultado desta pesquisa, ao confirmar em seus estudos que o maior índice de acidentes está entre as pessoas não habilitadas. Logo, 39% dos acidentados e dos não acidentados possuem a categoria AB, confirmando a pesquisa de Andrade e Mello (1999) que apresenta os motociclistas como as principais vítimas em acidentes.

Tabela 13: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o tempo de direção.

| Tempo de direção | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|-------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Menos de 12 meses | 15 | 0 | 0,0000 |
| 1 a 5 anos | 48 | 0 | 0,0000 |
| 5 a 10 anos | 19 | 57 | 0,0000 |
| Mais de 10 anos | 18 | 43 | 0,0001 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Verifica-se que entre os acidentados, 63% têm até 5 anos de direção, e, entre os não acidentados, todos têm 5 anos ou mais de direção. Mauro (2001) também afirma em sua pesquisa que grande número das pessoas envolvidas em acidentes possui menos de 5 anos de direção. Dados que podem estar relacionados à inexperiência dos condutores.

Tabela 14: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o tempo de direção diária.

| Tempo de direção diária | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| 1 a 3 h | 51 | 47 | 0,5715 |
| 4 a 6 h | 28 | 38 | 0,1326 |
| 7 a 9 h | 21 | 15 | 0,2695 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Quanto ao tempo de direção diária, os dois grupos são quase semelhantes, destacando-se que 51% dos motoristas acidentados têm menos de 4 horas diárias de direção e 47% para os não acidentados. Em contrapartida, 28% do grupo 1 e 38% do grupo 2 dirigem de 4 a 6 horas diárias, enquanto que 21% e 15%, respectivamente, ficam ao volante de 7 a 9 horas. Esse resultado apresenta-se diferente da pesquisa realizada por Mauro (2001), na qual aponta serem as pessoas que dirigem mais, as que se envolvem com maior frequência em acidentes.

Tabela 15: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a propriedade do veículo que dirige.

| Você é proprietário do veículo que dirige? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Sim | 89 | 94 | 0,2049 |
| Não | 11 | 6 | 0,2049 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Pode ser observado que 89% dos motoristas acidentados e 94% dos não acidentados dirigem os próprios veículos, enquanto que 11% e 6% deles não possuem veículo próprio.

Tabela 16: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o tipo de veículo que dirige com frequência.

| Tipo de veículo que dirige com mais frequência | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Carro | 11 | 4 | 0,0184 |
| Moto | 72 | 73 | 0,8742 |
| Ambos | 17 | 23 | 0,2888 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Entre o primeiro grupo 72% e do segundo grupo 73% dirigem com maior frequência a motocicleta e ainda 17% e 23% dirigem ambos os veículos; apenas 11% e 4%, respectivamente, dirigem com maior frequência o carro. Isso confirma outras pesquisas que apresentam a motocicleta como o veículo a se envolver mais em acidentes de trânsito, dentre os autores Andrade; Melo (1999); Liberati (2000); Mauro (2001) e OMS (1996).

Tabela 17: Distribuição percentual dos entrevistados segundo quantidade de veículos que possui em sua residência.

| Quantos veículos possui na sua residência? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| 1 a 2 | 80 | 89 | 0,0787 |
| 3 a 5 | 10 | 4 | 0,1179 |
| Nenhum | 10 | 7 | 0,4694 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Observa-se que 80% e 89%, respectivamente, possuem, em sua residência, de 1 a 2 veículos, enquanto 10% e 4% têm de 3 a 5 veículos e 10% a 7% não possuem nenhum, confirmando que a maior parte da população possui um veículo em sua residência.

5.2.2 Segunda Categoria: Referência do acidente

Esta categoria apresenta os dados apenas do grupo 1, uma vez que o grupo 2 não se envolveu em acidente e multa.

Tabela 18: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o dia da semana em que ocorreu o acidente.

| Dia da semana em que ocorreu o acidente | Grupo 1 (%) |
|--|--------------------|
| Segunda –feira | 6 |
| Terça-feira | 4 |
| Quarta –feira | 10 |
| Quinta –feira | 5 |
| Sexta-feira | 42 |
| Sábado | 15 |
| Domingo | 12 |
| Véspera de feriado | 6 |
| Total | 100 |

Para um número acentuado de motociclistas, o acidente ocorreu nos finais de semana, predominantemente na sexta-feira 42% e a seguir 15% no sábado. De segunda à quinta-feira há igual proporção nos números de acidentes de trânsito (variando de 10% a 4%). Dados que confirmam a pesquisa de Mauro (2001) e Oliveira (2003) os quais mostram serem de sexta-feira a domingo os dias de maior risco para acidentes. Várias podem ser as causas desses acidentes, por exemplo: cansaço, uso de bebida alcoólica e despreocupação com as regras de trânsito, por ser fim de semana. Um acidentado e sujeito da pesquisa, atendido no ambulatório, disse: “A partir de sexta-feira, não poderia ter que obedecer à sinalização, nem polícia, eu não sei pra que isso, de todo jeito o povo morre.” (sic). Essa fala denota vários fatores psicológicos envolvidos em relação ao comportamento do jovem em desafiar a lei, como já foi citado pelos autores DSM-IV (1995); McGuire (1972) e West et al. (1993), dentre outros.

Tabela 19: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o horário em que ocorreu o acidente.

| Horário que ocorreu o acidente | Grupo 1 (%) |
|---------------------------------------|--------------------|
| 05:01 às 09:00 h | 8 |
| 09:01 às 13:00 h | 4 |
| 13:01 às 17:00 h | 11 |
| 17:01 às 21:00 h | 23 |
| 21:01 às 01:00 h | 37 |
| 01:01 às 05:00 h | 17 |
| Total | 100 |

O período que se destacou foi de 21:01 à 01:00 (37%), e a seguir, das 17:01 às 21:00 h com 23%, o que não corresponde ao período de trabalho. Comparativamente, tem-se: 17% de acidente entre 01:01 às 05:00 horas. Esses dados confirmam também os estudos apontados por Mauro (2001) e Oliveira (2003) em que o período noturno, incluindo a madrugada, foi o que mais produziu acidentes. Provavelmente, os acidentes de trânsito ocorridos nesse período acontecem assim que motoristas saem dos bares após terem ingerido álcool, ou também devido a fatores ligados a desvio de comportamento.

Tabela 20: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o local do acidente.

| Local do acidente | Grupo 1 (%) |
|--------------------------|--------------------|
| Região central | 73 |
| Região dos bairros | 27 |
| Total | 100 |

A tabela 20 mostra que 73% dos acidentes aconteceram na região central da cidade e 27% na região periférica. De acordo com Mauro (2001), os acidentes acontecem em grande parte nos bairros, resultado diferenciado dos obtidos nesta pesquisa.

Tabela 21: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a atividade que realizava na hora do acidente.

| O que fazia no local do acidente? | Grupo 1 (%) |
|--|--------------------|
| Indo embora do trabalho | 34 |
| Passeando (Lazer) | 50 |
| Estava a trabalho | 12 |
| Resolvendo problemas pessoais | 4 |
| Total | 100 |

O acidente ocorreu quando 50% dos envolvidos estavam passeando pelo local do acidente e 34% ao voltarem do trabalho, 12% durante o trabalho e 4% quando resolviam questões pessoais. Dados que comprovam os resultados obtidos na pesquisa de Mauro (2001) pela qual a ocorrência do acidente prevalece no momento em que as pessoas estão saindo de restaurante, bar, lanchonete ou reuniões sociais.

Tabela 22: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o conhecimento que tinha do local do acidente.

| Conhecia o local do acidente? | Grupo 1 (%) |
|--------------------------------------|--------------------|
| Sim | 96 |
| Não | 4 |
| Total | 100 |

De acordo com o resultado da tabela acima, 96% afirmou conhecer o local do acidente; apenas 4% afirmaram não conhecerem, por isso se supõe que o desconhecimento do local não tenha influência para que o acidente aconteça.

Tabela 23: Distribuição percentual dos entrevistados segundo o estado em que se encontravam antes do acidente.

| Como estava antes do acidente? | Grupo 1 (%) |
|---------------------------------------|--------------------|
| Ingerido bebida alcoólica | 49 |
| Tranquilo | 34 |
| Cansado, apressado e preocupado | 12 |
| Não Lembra | 5 |
| Total | 100 |

O resultado da tabela 23 gera certa preocupação, uma vez que 49% dos acidentados haviam ingerido bebida alcoólica antes do acidentes, o que pode ter influenciado o acontecimento do mesmo. Resultado que comprova os estudos de Hoffmann (1996); Kaplan e Sadock (1991); Mauro (2001); Middendorf (1976); Murdoch (1983) e Oliveira (2003), ao observarem em seus estudos que o uso abusivo do álcool altera a percepção e impulsiona o condutor a ousá-lo mais. Reeder (1996) acrescenta que a lei e a sociedade brasileira são tolerantes com motoristas alcoolizados, pois, na Europa e EUA, a lei não faz muita diferenciação entre um motorista alcoolizado que mata uma pessoa e um crime premeditado. No Brasil, somente depois do Novo Código de Trânsito é que se iniciaram ações de intervenção quanto ao uso da bebida alcoólica na direção. Um fato a merecer destaque é que

34% afirmaram estar tranquilos no momento em que o acidente aconteceu e 12% disseram estar com pressa e preocupados antes do acidente.

Tabela 24: Distribuição percentual dos entrevistados segundo a responsabilidade do acidente.

| Responsabilidade do acidente | Grupo 1 (%) |
|-------------------------------------|--------------------|
| Pessoal | 33 |
| Do outro motorista | 46 |
| Falta de sinalização | 13 |
| Ambos | 8 |
| Total | 100 |

Quando questionados sobre a responsabilidade do acidente, 46% afirmaram ser culpa do outro motorista, dados que se correlacionam com o obtido na pesquisa de Mauro (2001). Segundo este autor, seus entrevistados mencionaram erro cometido pelo outro envolvido como: entrar na contra mão, não parar no cruzamento, invadir preferencial, não estar atento, não sinalizar com seta que iria fazer conversão, abrir muito ao fazer curva, estar embriagado e fechar o condutor entrevistado. Tem-se 33% de entrevistados que se responsabilizam pelo acidente em decorrência de alta velocidade, uso de álcool, falta de paciência, falta de manutenção do veículo, ou passagem com o sinal vermelho. Já 13% culpam a falta de sinalização e 8% afirmaram que ambos foram culpados.

Tabela 25: Distribuição percentual dos entrevistados segundo envolvimento em acidentes anteriormente.

| Esteve envolvido em acidentes anteriormente? | Grupo 1 (%) |
|---|--------------------|
| 1 a 2 | 49 |
| 3 a 4 | 28 |
| 5 a 6 | 10 |
| Nenhum | 13 |
| Total | 100 |

Entre os entrevistados 87% tiveram envolvimento anterior em acidentes, com uma variação de 1 a 6 envolvimento e apenas 13% não haviam se envolvido em nenhuma ocorrência de tráfego. Alguns dos entrevistados (6) mostraram as marcas dos acidentes atuais e anteriores, com visível satisfação e vaidade, permitindo-se supor que há uma implicação simbólica entre a motocicleta e as frequentes transgressões no trânsito. Mauro (2001) aprofunda esse estudo ao acrescentar em sua pesquisa que 1/3 de motoristas já tinham sofrido

um acidente anteriormente e o outro 1/3 de entrevistado já havia tido dois ou mais acidentes anteriores.

Tabela 26: Distribuição percentual dos entrevistados segundo as condições do trânsito no momento do acidente.

| Como estava o trânsito no momento do acidente? | Grupo 1 (%) |
|---|--------------------|
| Calmo | 70 |
| Movimentado | 30 |
| Total | 100 |

O trânsito no local do acidente era tranquilo em 70% e apenas 30% das ocorrências estava movimentado. As pesquisas de Mauro (2001) e Oliveira (2003) também apresentam que os acidentes aconteceram nos momentos em que o trânsito estava calmo.

Tabela 27: Distribuição percentual dos entrevistados segundo as ações que poderiam ter tomado para evitar o acidente.

| Mudaria algo para ter evitado o acidente? | Grupo 1 (%) |
|--|--------------------|
| Teria mais atenção | 29 |
| Não teria saído de casa | 11 |
| Não poderia ter feito nada | 19 |
| O que tem que acontecer acontece | 8 |
| Não teria ingerido bebida alcoólica | 18 |
| Diminuiria a velocidade | 15 |
| Total | 100 |

Questionados se pudessem mudar algo para evitar o acidente, 29% disse que prestariam mais atenção, 18% não teriam ingerido bebida alcoólica, 15% diminuiriam a velocidade. Dessa forma, pode-se caracterizar que 62% incluem fatores passíveis de serem trabalhados no processo de educação de trânsito. Entretanto, 38% parecem acreditar que o acidente é acidental e fortuito, não se podendo fazer nada para evitar é a opinião de 19%, 11% não teriam saído de casa e 8% julgam que acontece aquilo que está predestinado acontecer.

Tabela 28: Distribuição percentual do veículo com que mais acontece acidente.

| Tipo de veículo que mais acontece acidentes? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Moto | 95 | 96 | 0,7564 |
| Carro | 2 | 2 | 1,0000 |
| Ambos | 3 | 2 | 0,7564 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Ao serem questionados sobre o tipo de veículo que mais acontece acidente, os dois grupos afirmam ser a motocicleta: 95% entre os acidentados e 96% entre os não acidentados. Dados que se correlacionam com os resultados obtidos nos estudos de Andrade e Mello (1999); CDC (1995); Koizume (1985); Liberatti (2000); Mauro (2001); Oliveira (2003) e OMS (1993), os quais concordam que a proporção de feridos nos acidentes de motocicleta é muito maior em relação aos automóveis, principalmente pelo aumento significativo da frota no Brasil, talvez por ser uma opção mais econômica, comparada aos outros veículos. Supõe-se ainda, que o motorista no carro está protegido “dentro da lata” e o motociclista tem seu corpo diretamente exposto. Aliado a isso está o fato de ser instrumento de trabalho na entrega de mercadorias, medicamentos e documentos. Portanto, os motoboys, como são chamados, estão mais propensos à possibilidade de ocorrência de acidentes, seja por sua maior exposição nas vias públicas, seja por realização de manobras arriscadas ou velocidade excessiva.

Tabela 29: Distribuição percentual dos fatores que mais provocam acidentes.

| Fatores que mais provocam acidentes | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Os demais motoristas não respeitam motociclistas | 25 | 8 | 0,0013 |
| A motocicleta é um veículo frágil | 19 | 22 | 0,5993 |
| Os motoqueiros são mais irresponsáveis, imprudentes e não obedecem às leis de trânsito. | 56 | 70 | 0,0403 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Ao serem inquiridos sobre os fatores que mais provocam acidentes, os entrevistados da pesquisa acreditam que seja o comportamento dos motoqueiros, pois 56% do grupo 1 e 70% do grupo 2 afirmam ser estes os mais irresponsáveis, imprudentes, além de não obedecerem às leis de trânsito. Um entrevistado da pesquisa disse: “o bom da moto é porque é mais fácil para desobedecer às leis e fugir da polícia.” (sic). Já 19% e 22%, respectivamente, supõem ser a fragilidade da motocicleta o motivo de tantos acidentes, enquanto 25% e 8% dos citados grupos crêem que isso ocorra por causa dos demais motoristas. Oliveira (2003) afirma que o motoqueiro se envolve mais em acidente por ver a moto como sinônimo de liberdade e aventura, o que gera maior transgressão às leis de trânsito. Guerra (2006) acrescenta que o índice de acidentes de trânsito, envolvendo motociclistas em Rondonópolis, é preocupante, de acordo com registros do Corpo de Bombeiros, só no primeiro semestre deste ano, foi registrado cinco acidentes ocorridos por dia, envolvendo esse tipo de veículo.

Tabela 30: Distribuição percentual dos membros mais comprometidos no acidente.

| Membros comprometidos no acidente | Grupo 1 (%) |
|--|--------------------|
| Membros inferiores | 75 |
| Membros superiores | 8 |
| Arranhões, raladas, escoriações | 17 |
| Total | 100 |

Dos motociclistas acidentados, os membros mais comprometidos foram os inferiores (pernas, pés, joelho e tornozelo) 75%. Uma entrevistada pontuou: “a perna do motociclista é o pára-choque do carro.” (sic). Esse resultado também foi obtido nos estudos de Koizume (1990); Liberatti (2000) e Oliveira (2003) os quais acrescentam que a lesão da perna demanda muito tempo de recuperação, em especial quando o membro não precisa ser amputado. Na verdade, num país sem campos minados nem guerras, está-se criando uma geração de indivíduos mutilados em acidentes de moto ou que precisaram amputá-las em decorrência de acidentes, 17% citaram apenas arranhões, ralados e escoriações e 8% clavícula, cabeça, braço, queixo. Esses dados evidenciam o caótico problema do trânsito em Rondonópolis -MT.

5.2.3 Terceira Categoria: Percepção da moto e das leis de trânsito pelos motociclistas

Esta categoria teve algumas tabelas que apresentaram mais de uma resposta para a mesma pergunta.

Tabela 31: Distribuição percentual dos benefícios da motocicleta.

| Benefícios da motocicleta | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|-----------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Agilidade | 21,7 | 14,5 | 0,1927 |
| Prática para dirigir e estacionar | 20,8 | 27 | 0,3205 |
| Mais econômica e barata | 53,2 | 55 | 0,7766 |
| Nenhum | 4,3 | 3,5 | 0,7564 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

O item que se destaca nesta tabela para ambos os grupos é o fator econômico 53,2% e 55%, respondendo a toda reflexão abordada por Pacheco (2003), segundo o qual, atualmente, já não é o carro, o veículo mais vendido e, sim, a moto, que vem ganhando avanços tecnológicos e destaque na produção, transformando-se, por isso, no Veículo Popular. Acompanhando a mesma idéia de que a moto responde melhor às necessidades sócio-econômicas contemporâneas, 20,8% do grupo 1 e 27% do grupo 2 afirmam ser mais prática

para dirigir e estacionar, além dos 21,7% e 14,5% de cada grupo preferirem-na por ser mais ágil no trânsito.

Tabela 32: Distribuição percentual da concepção dos motociclistas a respeito dos condutores que infringem as leis de trânsito.

| “O que você poderia falar dos condutores que infringem as leis de trânsito?” | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Um trouxa | 2 | 15 | 0,0054 |
| Um cara que não respeita sua vida, nem dos outros. | 36 | 18 | 0,0410 |
| Um doido | 18 | 10 | 0,1030 |
| Está pedindo a morte | 13 | 6 | 0,0914 |
| Suicida | 12 | 17 | 0,3153 |
| Um risco para a sociedade, irresponsável | 19 | 34 | 0,0162 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

“Um cara que não respeita sua vida, nem dos outros” 36% e “Um risco para a sociedade” 34% é o pensamento dos entrevistados do Grupo 1 e Grupo 2, respectivamente, sobre os motoristas que infringem as leis e regras do trânsito. O resultado obtido em todas as perguntas parece revelar certa indignação de ambos os grupos em relação ao comportamento do condutor apresentado na pergunta. Entretanto, muitos, ao responderem, sorriam e diziam “Ih, sou eu purinho.” (sic). Outros diziam, “eu já fui assim na minha adolescência, agora estou criando juízo.” (sic). DSM-IV (1995); Evans e Bloomfield-Hills (1996); Martinez Filho (2003); Mcguire (1972); WEST et al. (1993) e WHO (1976) incluem a imprudência ao dirigir, na categoria das desordens de personalidade anti-sociais.

Tabela 33: Distribuição percentual da concepção dos motociclistas sobre as ações necessárias para reduzir os acidentes motociclísticos.

| O que é necessário para reduzir os acidentes de motocicleta? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Justiça séria | 17 | 12 | 0,3153 |
| Fiscalização verdadeira | 50 | 42 | 0,2564 |
| Fazer valer as leis de trânsito | 8 | 18 | 0,0355 |
| Campanhas de prevenção | 13 | 25 | 0,0305 |
| Acabar com as motos | 12 | 3 | 0,0184 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Quando questionados sobre o que é necessário para reduzir os acidentes de motocicleta, 50% e 42%, respectivamente, afirmam que somente a fiscalização verdadeira irá reduzir esses acidentes. Segundo alguns: “Não basta ter uma lei severa se ela não for aplicada

para todos e fiscalizar de verdade.” (sic). “É preciso ter mais rigor na hora de habilitar para a categoria A, deve ser feito testes psicológicos mais detalhados, pois nem todos habilitados para carro podem ter moto, é preciso avaliar se a pessoa tem maturidade para dirigir moto e talvez só permitir depois dos 21 anos.” (sic). A OMS (1993) estabelece medidas preventivas aos acidentes de trânsito, como: redução e controle de velocidade, proibição do uso do álcool ao dirigir, uso do cinto de segurança, do capacete, de controle de cumprimento dos regulamentos e aplicação das penas, melhoria da infra-estrutura do tráfego, programas de educação para a cidadania no trânsito, capacitação dos condutores, inspeção técnica dos veículos quanto a itens obrigatórios e manutenção e campanhas para prevenção de acidentes. A lei existe, basta executá-la.

Tabela 34: Distribuição percentual da concepção dos motociclistas sobre o que é ângulo morto.

| O que é ângulo morto? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|-------------|-------------|------------|
| Não sabe | 80 | 60 | 0,0020 |
| É o ponto em que o outro motorista não te vê | 20 | 40 | 0,0020 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Entre o grupo de acidentados 80% responderam não saber o que é ângulo morto e 60% dos não acidentados também ignoram esse conhecimento. Dados reveladores de que muitos condutores não possuem a informação necessária para fazerem uso legal da CNH. Santos (1988), em seu estudo com motoristas, verificou que os condutores não conhecem bem nem as placas de sinalização e nem as leis de trânsito.

Tabela 35: Distribuição percentual da concepção dos motociclistas sobre o significado da palavra moto.

| Qual o significado da palavra moto? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---|-------------|-------------|------------|
| Liberdade, aventura, emoção, adrenalina | 44 | 19 | 0,0001 |
| Economia | 20 | 21 | 0,8610 |
| Veículo sensível, frágil | 15 | 6 | 0,0379 |
| Uma arma, morte, perigo, trauma | 21 | 54 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

“Liberdade, aventura, emoção, adrenalina” foram o termos utilizados por 44% dos acidentados para expressar o significado de moto. “Uma arma, morte, perigo, trauma” foram as palavras usadas por grande parcela dos não acidentados 54% para definirem o mesmo

veículo. Talvez esse resultado caracterize a diferença significativa entre os dois grupos, evidenciando a possibilidade de o acidente estar relacionado aos valores sociais, econômicos, políticos e religiosos. Outro resultado esclarecedor foi que ambos os grupos 20% e 21% vêem a motocicleta como sinônimo de economia, caracterizando-a como transporte popular.

Tabela 36: Distribuição percentual da concepção dos motociclistas sobre o veículo que preferem.

| Qual veículo prefere? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Motocicleta | 77 | 60 | 0,0097 |
| Carro | 23 | 40 | 0,0097 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Mesmo diante de todos os riscos oferecidos pela moto, a maioria dos entrevistados prefere andar nesse veículo: entre os acidentados 77% e entre os não acidentados 60%. Talvez essa preferência esteja relacionada ao aspecto econômico ou pela emoção que ela ofereça. Os entrevistados do grupo 1, ao serem questionados se continuariam dirigir moto, apenas duas garotas disseram que não, enquanto alguns afirmaram: “tenho que dirigir, né, como vou pro trabalho?” (sic). “Dirijo porque não tenho carro.” (sic).

Tabela 37: Distribuição percentual da concepção dos motociclistas quanto às sensações que sentem ao andar de moto.

| Qual a sensação que sente ao andar de moto? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Prazer, liberdade, alegria, aventura | 74 | 52 | 0,0013 |
| Livre para desobedecer mais às regras | 13 | 00 | 0,0000 |
| Insegurança, vulnerabilidade, medo | 13 | 48 | 0,0005 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Entre os acidentados 74% e 52% entre os não acidentados sentem prazer, liberdade, alegria e aventura ao andar de moto. Um entrevistado disse: “eu sempre achei moto o máximo, é econômica, dá para estacionar em qualquer lugar e dá prazer de andar.” (sic) Outro disse: “quando estou estressado pego minha moto e saio por aí, sinto liberdade, parece que estou solto no mundo, sinto ser dono de mim mesmo.” (sic). Outro ainda afirmou: “o problema da moto é que, infelizmente a gente não é respeitado, mas vou comprar uma moto nova, porque a minha acabou no acidente, mas vou dirigir com mais cuidado.” (sic). Pode-se fundamentar no pensamento de Hilgers (1993), segundo o qual o veículo constitui uma

compensação para o ego angustiado. Todavia observa que no grupo dos motociclistas acidentados 13% sentem insegurança, vulnerabilidade e medo ao estarem em suas motos, enquanto 48% do grupo 2 manifestam esses sentimentos ao andarem de motocicleta.

Tabela 38: Distribuição percentual dos motociclistas quanto o lado da pista que normalmente andam.

| Em que lado da pista você normalmente anda? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Direita | 64 | 86 | 0,0003 |
| Esquerda | 5 | 3 | 0,3895 |
| Ambas | 31 | 11 | 0,0005 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Como se percebe pelos dados e, na entrevista, 64% do Grupo 1 e 86% do Grupo 2 preferem andar pelo lado direito da pista: “Ando de moto por necessidade, e procuro andar certinho.” (sic). “Ando de moto porque é o único veículo que tenho e vou com cuidado, do lado certo.” (sic). Um número menor dos dois grupos anda em ambos os lados da pista, 31% e 11%, respectivamente, e apenas 5% e 3% afirmam andar mais na pista da esquerda.

Tabela 39: Distribuição percentual dos motociclistas quanto o lado da pista pelo qual fazem ultrapassagens.

| Em que lado da pista faz ultrapassagem? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Direita | 5 | 2 | 0,3895 |
| Esquerda | 64 | 89 | 0,0000 |
| Ambos | 31 | 9 | 0,0001 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Ambos os grupos, 64% e 89%, respectivamente, só ultrapassam pelo lado esquerdo da pista, resultado significativo para a compreensão de que talvez esse fator pode não ter influência na ocorrência dos acidentes embora alguns, também dos dois grupos 31% e 9%, insistam em desobedecer às normas, servindo-se do lado esquerdo e do direito para suas ultrapassagens.

Tabela 40: Distribuição percentual dos motociclistas quanto à sinalização realizada ao virar em uma rua ou avenida.

| Costuma sinalizar ao virar em uma rua, avenida? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Sim | 65 | 96 | 0,0000 |
| Não | 3 | 0 | 0,3895 |
| Nem sempre | 32 | 4 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Entre grupo de motociclistas acidentados 32% nem sempre sinalizam ao virar em uma rua ou avenida, o que não ocorre entre os não acidentados, pois 96% deles efetuam a sinalização ao dobrar esquinas. Essa diferença de comportamento do grupo 1 em relação ao grupo 2 pode ser um fator considerável para a ocorrência dos acidentes.

Tabela 41: Distribuição percentual da concepção os motociclistas em relação à influência da multa para a redução dos acidentes.

| Você acha que as multas ajudam a diminuir acidente? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Sim | 37 | 41 | 0,5620 |
| Não | 63 | 59 | 0,5620 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Ao serem questionados se a multa ajuda diminuir acidentes, ambos os grupos, 63% para os acidentados e 59% para os não acidentados, responderam que não. Acrescentaram “multa é só para arrancar dinheiro da gente.” (sic). Outro entrevistado disse: “Ih, eu já fui multado e depois eu tirei, não serve pra nada não.” (sic). Mas 37% do grupo 1 e 41% do grupo 2 acreditam que a multa favorece a redução de acidentes.

Tabela 42: Distribuição percentual da concepção os motociclistas sobre a multa.

| O que você pensa a respeito da multa? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Multa é só para pobre | 21 | 10 | 0,0316 |
| Multa é só comércio | 24 | 16 | 0,1573 |
| A multa não muda o comportamento | 26 | 33 | 0,2778 |
| A multa ajuda as pessoas a respeitarem mais as leis de trânsito. | 29 | 41 | 0,0752 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

A resposta a essa pergunta teve variação de um grupo para o outro, pois 41% do grupo 1 acreditam que a multa ajuda as pessoas a respeitarem mais as leis: “Porque elas

sentem a responsabilidade no bolso, eu já fui multado e sei disso.” (sic). Entretanto só 29% do grupo 1 pensam da mesma forma. Em síntese, 71 % do grupo 1 e 59% do grupo 2 vêem que a multa não tem efeito positivo. Um dos entrevistados disse: “os ricos não são punidos, pode fazer o que quiser.” (sic). Outro entrevistado disse: “eu fui multado três vezes, no mesmo dia, na mesma hora em locais diferentes, é só comércio, tirar dinheiro dos pobres.” (sic). E mais: “que nada, multa é fachada, político e rico não é multado e se for, o Vereador....tira a multa.” (sic). Afirmaram ainda: “No lugar da multa, poderia penhorar o veículo ou pegar a CNH.” (sic). “Multa só resolve se for com reciclagem junto.” (sic). Essas frases caracterizam o sentimento de indignação em relação a impunidade presente na condução das infrações de trânsito.

As tabelas 43 e 44, referem-se apenas ao grupo 1, uma vez que o grupo 2 teve como critério o não envolvimento destes em multas.

Tabela 43: Distribuição percentual dos motociclistas para investigação se já foram multados.

| Você já foi multado? | Grupo 1 (%) |
|-----------------------------|--------------------|
| Sim | 58 |
| Não | 42 |
| Total | 100 |

Uma informação contraditória pode ser obtida pela comparação das tabelas 43 e 44. Na primeira, 42% responderam não terem ainda sido multados, porém esse percentual não se confirma na próxima tabela, cuja pergunta feita foi: “Quantas vezes havia sido multado” e apenas 29% afirmam nunca terem sido multados. Essa informação não está em julgamento, mas nota-se um comportamento de omissão e infidelidade nas respostas. Esse resultado, entretanto, faz supor que o comportamento do grupo 1 apresenta diferença significativa em relação ao grupo 2, o qual não apresentou nenhuma contradição nas respostas. 58% afirmam terem sido multados de 2 a mais de três vezes, tal resultado pode supor que as multas não geram mudança de comportamento.

Tabela 44: Distribuição percentual dos motociclistas, quanto à quantidade de multas a que já foram submetidos.

| Quantas vezes foi multado? | Grupo 1 (%) |
|-----------------------------------|--------------------|
| Nunca | 29 |
| 1 | 13 |
| 2 – 3 | 50 |
| Mais de 3 | 8 |
| Total | 100 |

Tabela 45: Distribuição percentual dos motociclistas, quanto às leis importantes para o motociclista.

| Quais as leis importantes para a segurança do motociclista? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Uso de capacete, botas e luvas | 68 | 60 | 0,2386 |
| Respeitar as leis de trânsito | 27 | 40 | 0,0515 |
| Não sabe | 5 | 0 | 0,1795 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

As leis mais importantes para os motociclistas, segundo a opinião dos dois grupos, são o uso de capacete, botas e luvas 68% e 60% respectivamente e 27% e 40% acreditam ser o respeito às leis de trânsito: “se respeitar à lei já é tudo.” (sic). Na pesquisa de Oliveira (2003) e Koizumi (1992), a proporção de vítimas que usava capacete no momento do acidente variou de 0 a 50%, aumentando na faixa etária de 20 a 49 anos, e diminuindo a partir dos 50 anos.

5.2.4 Quarta Categoria: Comportamento do condutor

As tabelas, 46, 47, 48, 49 e 50 também tiveram mais de uma resposta para a mesma pergunta.

Tabela 46: Distribuição percentual dos motociclistas, quanto às infrações que já cometeram no trânsito.

| Principais infrações | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Furar sinal vermelho | 13,8 | 27 | 0,0228 |
| Empinar moto | 5,8 | 0 | 0,1795 |
| Fazer prancha | 2,4 | 8 | 0,1179 |
| Andar sem capacete, luvas e CNH | 15,5 | 23 | 0,1493 |
| Ultrapassagens perigosas e proibidas | 8,3 | 3 | 0,1382 |
| Carregar terceiro sem capacete | 9,2 | 17 | 0,0926 |
| Rebolar entre os carros | 10 | 5 | 0,1795 |
| Andar na contramão | 6,2 | 5 | 0,7564 |
| Falar ao celular ao dirigir | 8,9 | 10 | 0,8094 |
| Dirigir embriagado | 10,8 | 1 | 0,0184 |
| Dirigir acima da velocidade permitida | 9,1 | 1 | 0,0300 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

A infração mais cometida para o grupo 2 é furar sinal vermelho 27% e 13,8% para o grupo 1. Um entrevistado pontuou: “Eu não obedecia as leis de trânsito, furava sinal vermelho, tirava fina de carros, empinava moto, mas depois desse último acidente acho isso uma burrice.” (sic). Outro disse: “Eu não paro a noite depois das 23 horas é perigoso principalmente de moto.” (sic). Talvez a criminalidade seja um fator que contribua para as infrações no período da noite. 15,5% do grupo 1 e 23%, do grupo 2, mesmo sabendo da importância do capacete citado na tabela acima, não fazem uso do mesmo com frequência.

Tabela 47: Distribuição percentual dos motociclistas, quanto ao motivo que os levou a cometerem as infrações.

| Qual o motivo que o levou a cometer as infrações? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Pressa e preocupado | 15,9 | 40,6 | 0,0002 |
| Pensa que o acidente não acontecerá com você | 20,1 | 18,1 | 0,7185 |
| Pertence a uma família com poder na cidade | 5,5 | 3,2 | 0,5515 |
| Se for multado, terá quem retire a multa para você | 5,5 | 3,2 | 0,5515 |
| Havia ingerido bebida alcoólica | 18,7 | 2,2 | 0,0008 |
| A busca de emoção, adrenalina | 10,7 | 0 | 0,0184 |
| Porque estava irritado | 7 | 3,3 | 0,2676 |
| Desejava chamar a atenção | 7,8 | 7,7 | 0,9998 |
| Acha que não é importante para as pessoas | 2,6 | 5,5 | 0,3895 |
| Falta de informação | 4 | 8 | 0,2676 |
| Não sabe | 2,2 | 8,2 | 0,1179 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Quando questionados sobre o motivo que os levaram a cometer as infrações, 20,1% do grupo 1 e 18,1% do grupo 2 pensam que o acidente não aconteceria com eles. Um entrevistado disse: “o meu acidente tinha que acontecer, foi coisa do destino.” (sic). Kaiser (1979) chama essa concepção de coincidência significativa, uma vez que tudo se explica pelo destino. Comparativamente, 18,7% do grupo 1 ingeriram bebida alcoólica, enquanto 40,6% do grupo 2 acidentou-se devido a pressa e a preocupação. Oliveira (2003) e Reeder (1996) observaram em seus estudos que a ingestão da bebida alcoólica e sua relação com o acidente mostrou-se generalizada, entretanto poucos admitem tê-la ingerido. Kaiser (1979) aprofunda que o indivíduo pode tomar decisão inadequada no trânsito, em razão de alguma perturbação transitória, como fadiga, estresse, pressa, preocupação, ansiedade, depressão e embriaguez.

Tabela 48: Distribuição percentual dos motociclistas, em relação às atitudes que manifestaram ao se sentirem irritados no trânsito.

| “O que você já fez no trânsito, quando se sentiu irritado”? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Mostrar língua e dedo | 8,5 | 6 | 0,4209 |
| Gritar ou falar mal | 26,9 | 9 | 0,0009 |
| Fazer gestos | 10,4 | 8 | 0,6212 |
| Buzinar | 12,3 | 36 | 0,0001 |
| Vontade de dar um soco | 18,9 | 2 | 0,0004 |
| Dar soco | 5,7 | 0 | 0,1179 |
| Jogar farol alto | 15 | 4 | 0,0112 |
| Nenhuma manifestação | 2,3 | 35 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

De acordo com as respostas obtidas 26,9% dos acidentados relatam que já falaram mal e gritaram no trânsito, ao se sentirem incomodados por alguma razão, e 18,9% tiveram vontade de dar soco. Tais resultados podem ser relacionados com a pesquisa de Monteiro (2004) sobre agressividade e trânsito, na qual apresenta que 84% dos entrevistados já haviam falado mal, 82% já sentiram raiva e 67% já haviam feito gestos, além de falarem mal. O grupo de não acidentados apresenta comportamento mais tranquilo no trânsito, uma vez que 36% buzinaaram e 35% não manifestaram nenhuma reação ao sentirem-se irritados no trânsito.

Tabela 49: Distribuição percentual dos motociclistas, quanto aos tipos de xingamentos manifestados no trânsito.

| Tipos de xingamento | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|----------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|
| Filho da Puta, sua égua | 27 | 28,6 | 0,7528 |
| Seu doido, maluco | 24 | 57,1 | 0,0000 |
| Corno, cachorro, animal | 7 | 14,3 | 0,1064 |
| Palavras bizarras | 30 | 0 | 0,0000 |
| Vai pro inferno | 7 | 0 | 0,0759 |
| Sai da frente Dona Maria | 5 | 0 | 0,1795 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Os xingamentos mais comuns para expressar o sentimento, numa situação conflitante no trânsito para o grupo 1, foi o uso de palavras bizarras 30%, e para o grupo 2, 57,1 % deles utilizam a expressão: “seu doido, maluco”. Em menor índice ficaram as expressões: “Filho da Puta, sua égua” 27% e 28,6% e “Corno, cachorro, animal”, 7% e 14,3%.

Tabela 50: Distribuição percentual dos motociclistas, quanto ao sentimento, após cometerem erros no trânsito.

| Após cometer erros no trânsito, como se sentia? | Grupo 1 (%) | Grupo 2 (%) | Valor de p |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| Chateado, tenso e preocupado | 49,3 | 55 | 0,3958 |
| Nem se lembra depois | 38 | 8 | 0,0000 |
| Não percebe a diferença | 12,7 | 6 | 0,0914 |
| Nenhum | 0 | 31 | 0,0000 |
| Total | 100 | 100 | |

$p > 0,05$ não significativo.

Entre os motociclistas acidentados 49,3% e 55% do grupo de motociclistas não acidentados relataram respectivamente, sentir-se chateados, tensos e preocupados, após cometer os erros no trânsito. Parecem ter consciência do erro, porém não têm estrutura nem maturidade para mudar de atitude. Já 38% do grupo 1 e apenas 8% do grupo 2 nem se lembram mais depois do ocorrido. Isso confirma o que Martinez Filho (2003) pontua: “essas atitudes são denominadas desvios comportamentais no trânsito”.

Dos respectivos grupos 12,7% e 6% não percebem a diferença e 31% do grupo 2 afirmam não sentir nenhuma das reações citadas, pois disseram não cometerem erros. Talvez o que caracteriza a diferença entre os dois grupos, esteja no comportamento, uma vez que o grupo 2 apresenta maior manifestação de obediência às regras.

Tabela 51: Distribuição percentual das estatísticas amostrais quanto à Vulnerabilidade (N1) dos motociclistas manifestadas no teste EFN.

| | Média | Desvio Padrão | Limite inferior de confiança (95%) | Limite superior de confiança (95%) | N |
|-----------------|--------------|----------------------|---|---|------------|
| Acidentados | 64,46 | 20,48 | 57,44 | 71,47 | 100 |
| Não acidentados | 61,60 | 23,75 | 55,07 | 68,12 | 100 |

Observa-se no resumo estatístico da variável Vulnerabilidade (N1), que pelo intervalo de confiança os dois grupos não diferem estatisticamente quanto à Vulnerabilidade.

Tabela 52: Distribuição percentual da análise de variância para Vulnerabilidade dos motociclistas manifestadas no teste EFN.

| Fontes de variação | Soma de quadrados | Graus de Liberdade | Quadrado Médio | Fc | P |
|---------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------|----------|
| Grupos | 171,7 | 1 | 171,7 | 0,3468 | 0,556 |
| Sexo | 259,5 | 1 | 259,5 | 0,5241 | 0,469 |
| Grupos x Sexo | 75,4 | 1 | 75,4 | 0,1522 | 0,696 |
| Erro | 97043,2 | 196 | 495,1 | | |

$p > 0,05$ não significativo.

Percebe-se não existir diferença significativa entre os grupos, confirmando o que já havia sido informado na tabela 51; não existe diferença significativa entre homens e mulheres quanto à Vulnerabilidade, dessa forma a ocorrência de acidentes não está condicionada ao sexo.

Tabela 53: Distribuição percentual das estatísticas amostrais quanto ao Desajuste Psicossocial (N2) dos motociclistas manifestadas no teste EFN.

| | Média | Desvio Padrão | Limite inferior de confiança (95%) | Limite superior de confiança (95%) | N |
|-----------------|--------------|----------------------|---|---|------------|
| Acidentados | 25,20 | 13,81 | 22,45 | 27,94 | 100 |
| Não acidentados | 31,46 | 18,66 | 27,75 | 35,16 | 100 |

Pode-se perceber pelo intervalo de confiança que os dois grupos não diferem estatisticamente quanto ao Desajuste psicossocial.

Tabela 54: Distribuição percentual da análise de variância para o Desajuste Psicossocial dos motociclistas manifestados no teste EFN.

| Fontes de variação | Soma de quadrados | Graus de liberdade | Quadrado médio | Fc | P |
|--------------------|-------------------|--------------------|----------------|------|-------|
| Grupos | 626,05 | 1 | 626,05 | 2,33 | 0,127 |
| Sexo | 902,05 | 1 | 902,05 | 3,37 | 0,067 |
| Grupos x Sexo | 31,42 | 1 | 31,42 | 0,11 | 0,732 |
| Erro | 52448,12 | 196 | 267,59 | | |

$p > 0,05$ não significativo.

Percebe-se não existir diferença significativa entre os grupos, confirmando o que já havia sido informado na tabela 53; não existe diferença significativa entre homens e mulheres quanto ao Desajuste Psicossocial, confirmando também que a ocorrência de acidentes não está condicionada ao sexo.

Tabela 55: Distribuição percentual das estatísticas amostrais quanto à ansiedade (N3) dos motociclistas, manifestada no teste EFN.

| | Média | Desvio Padrão | Limite inferior de confiança (95%) | Limite superior de confiança (95%) | N |
|-----------------|-------|---------------|------------------------------------|------------------------------------|-----|
| Acidentados | 64,65 | 25,45 | 59,59 | 69,70 | 100 |
| Não acidentados | 65,85 | 20,77 | 61,72 | 69,97 | 100 |

Pode-se perceber pelo intervalo de confiança que os dois grupos não diferem estatisticamente quanto à Ansiedade.

Tabela 56: Distribuição percentual da análise de variância para a ansiedade dos motociclistas manifestada no teste EFN.

| Fontes de variação | Soma de quadrados | Graus de liberdade | Quadrado médio | Fc | P |
|--------------------|-------------------|--------------------|----------------|-------|-------|
| Grupos | 17,8 | 1 | 17,8 | 0,03 | 0,85 |
| Sexo | 4941,5 | 1 | 4941,5 | 9,50 | 0,002 |
| Grupos x Sexo | 0,01 | 1 | 0,01 | 0,001 | 0,99 |
| Erro | 101894,4 | 196 | 519,9 | | |

$p > 0,05$ não significativo.

Percebe-se não existir diferença significativa entre os grupos, confirmando o que já havia sido informado na tabela 55. Existe, porém, diferença significativa entre homens e mulheres quanto à Ansiedade, em que as mulheres apresentam grau de ansiedade maior que os homens, embora confirmem ainda que a ocorrência de acidentes não esteja condicionada ao sexo.

Tabela 57: Distribuição percentual das estatísticas amostrais quanto à depressão (N4) dos motociclistas manifestadas no teste EFN.

| | Média | Desvio Padrão | Limite inferior de confiança (95%) | Limite superior de confiança (95%) | N |
|-----------------|--------------|----------------------|---|---|------------|
| Acidentados | 43,84 | 19,99 | 39,87 | 47,80 | 100 |
| Não acidentados | 42,36 | 21,03 | 38,18 | 46,53 | 100 |

Pode-se perceber pelo intervalo de confiança que os dois grupos não diferem estatisticamente quanto à Depressão.

Tabela 58: Distribuição percentual da análise de variância para a depressão dos motociclistas, manifestadas no teste EFN.

| Fontes de variação | Soma de quadrados | Graus de liberdade | Quadrado médio | Fc | P |
|---------------------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------|----------|
| Grupos | 40,7 | 1 | 40,7 | 0,09 | 0,75 |
| Sexo | 82,5 | 1 | 82,5 | 0,19 | 0,66 |
| Grupos x Sexo | 0,6 | 1 | 0,6 | 0,01 | 0,97 |
| Erro | 83304,0 | 196 | 425,0 | | |

$p > 0,05$ não significativo.

Nota-se não existir diferença significativa entre os grupos, confirmando o que já havia sido informado na tabela 57, sobre não haver diferença relevante entre homens e mulheres quanto à Depressão e ainda que a ocorrência de acidentes não esteja condicionada ao sexo.

CAPÍTULO 6

CONSIDERAÇÕES FINAIS

6.1 PARA O GRUPO 1

É um grupo formado, em sua maioria por homens, com idade até 23 anos, tendo no máximo o 1º grau completo, sendo solteiros e sem filhos. Não possuem religião, recebem até 5 salários mínimos e trabalham como motorista. Passaram por avaliação psicológica na ocasião da obtenção da CNH, embora, 35,4% dirigem sem ter habilitação, tendo tempo de direção de até 5 anos, e o fazendo até 3 horas diárias. A motocicleta é o veículo que mais dirigem, sendo proprietários da mesma e o único que possuem.

Predominantemente, foram acidentados nos finais de semana, mais especificamente, na sexta-feira, depois das 21 horas, na região central da cidade, onde se encontravam a passeio, sendo conhecedores do local do acidente. Naquele momento, o trânsito estava calmo, porém, antes de se envolverem em acidente, haviam ingerido bebida alcoólica. Percebem que os responsáveis pela ocorrência do acidente são os outros motoristas e já estiveram envolvidos em acidentes anteriores. Para evitar novos acidentes, crêem que devem ter mais atenção. Afirmam, também, que os acidentes ocorrem mais freqüentemente com motocicletas, por acharem os motoqueiros mais irresponsáveis, imprudentes e não obedecerem às leis de trânsito. Os membros inferiores foram os mais comprometidos no acidente.

Para os entrevistados, o maior benefício da motocicleta é o fator econômico. Acreditam que a pessoa que infringe as leis de trânsito é “Um cara que não respeita sua vida, nem dos outros” e afirmam que somente com fiscalização verdadeira será possível reduzir os acidentes de motocicletas. Observa-se pelos resultados em estudo que os motociclistas não possuem a informação necessária na ocasião da obtenção da CNH, pois 80% responderam não saber o que é ângulo morto. “Liberdade, aventura, emoção, adrenalina” foram às palavras utilizadas pelos entrevistados para expressar o sinônimo de “Moto”. Mesmo diante de todos os riscos oferecidos por esse veículo, é o preferido entre os entrevistados deste grupo, talvez por ser o único transporte que possuam, ou pela emoção que ela ofereça. A parte direita da pista é normalmente o lado que preferem andar e em geral ultrapassam pelo lado esquerdo da pista e em sua maioria, dão sinal ao virar em uma rua ou avenida. Ao serem questionados se a multa ajuda diminuir acidentes, a maioria de ambos os grupos acreditam que não. E acham que a lei mais importante para o condutor de motocicleta é o uso de capacete, botas e luvas.

A infração mais cometida é “Andar sem capacete, luvas e habilitação”. O motivo que os levou a cometer infrações foi pensar que o acidente não acontece com eles; Após terem cometido erros no trânsito, sentem-se tensos, chateados e preocupados, embora relatem ter gritado e falado mal com outros condutores quando se sentiram irritados no trânsito.

6.2 PARA O GRUPO 2

É um grupo formado, em sua maioria, por homens, cuja idade varia entre 23 e 40 anos, tendo no máximo o 1º grau completo, sendo casados e com filhos. Professam a fé católica, mas não são praticantes, recebem até 5 salários mínimos e trabalham como motoristas. Todos passaram por avaliação psicológica na ocasião da obtenção da CNH. A categoria predominante entre os entrevistados é a categoria AB, tendo de 5 anos ou mais de direção e, fazendo-o, diariamente, até mais de 3 horas. Destaca-se que o veículo mais utilizado é a motocicleta, sendo proprietários da mesma e o único veículo que possuem.

O maior benefício da motocicleta é o fator econômico, também para este grupo. Um risco para a sociedade é o que acham sobre os condutores que infringem as leis de trânsito. Parece que os motociclistas não possuem a informação necessária na ocasião da obtenção da CNH, ou se esqueceram das mesmas, pois 60% responderam não saber o que é ângulo morto. “Uma arma, morte, perigo, trauma” foram às palavras utilizadas pela maioria dos entrevistados deste grupo para expressar o sinônimo de “Moto”. Mesmo diante de todos os riscos oferecidos pela moto, é o veículo preferido, talvez por ser o único transporte que possuem, ou pela emoção que ela ofereça. A parte direita da pista é normalmente o lado que preferem andar e, em geral, ultrapassam pelo lado esquerdo da pista. Procuram sinalizar ao virar em uma rua ou avenida. Ao serem questionados se a multa ajuda diminuir acidentes, a maioria respondeu que não, porém afirmam que a multa ajuda as pessoas a respeitarem mais as leis, porque elas sentem a responsabilidade no bolso. Acreditam que a lei mais importante para o condutor de motocicleta é o uso de capacete, botas e luvas.

A infração mais cometida é “ultrapassar sinal vermelho”, principalmente no período noturno, por acharem que a cidade está muito violenta quanto a assaltos. Além disso, outro motivo que os levou a cometerem infrações foi à pressa e a preocupação. Após terem cometido erros no trânsito se sentiram tensos, chateados e preocupados, mas pontuam já terem buzinado ao se sentir irritado no trânsito.

Pode-se afirmar, ao concluir esta pesquisa, que há predominância do sexo masculino, tanto para o grupo de acidentados como de não acidentados, num percentual de 88% e 89%

respectivamente. 73% dos motociclistas envolvidos em acidentes têm até 30 anos de idade. No grupo de não acidentados, apenas 38% possuem de 23 a 30 anos. Prevalece escolaridade até o 1º grau no grupo 1 53% e 56 % no grupo 2.

Os motociclistas envolvidos em acidentes, 63%, são solteiros; em contrapartida, 66% dos não acidentados são casados. Entre os acidentados, destacam-se pessoas que não possuem filhos 58%, enquanto 80% dos motociclistas que não se envolveram em acidentes têm filhos. Entre os acidentados 46%, não têm religião, e, entre os não acidentados, 72% são católicos. Entre os acidentados, 24% não são praticantes, mas 62% dos não acidentados o são.

Quanto à renda, os dois grupos são semelhantes, 51% no grupo 1 e 55% no grupo 2, recebem até 2 salários mínimos. A profissão que mais se destaca entre os dois grupos é a de motorista: 25% e 45% para os acidentados e não acidentados. Quando questionados se haviam feito avaliação psicológica para obterem a CNH, 57% entre os acidentados responderam positivamente, e todos os não acidentados fizeram-na. Quanto à categoria da CNH obtida, apenas 39,2% dos acidentados possuem a categoria AB e 35,4% não possuem habilitação; já 39% dos não acidentados possuem também a categoria AB e todos são habilitados.

Quanto ao tempo de direção dos entrevistados, verifica-se que entre os acidentados, 63 % tem até 5 anos de direção; entre os não acidentados, todos têm 5 ou mais de direção. Em relação ao tempo de direção diária, 51% e 47%, respectivamente, tem menos de 4 horas diárias de direção. Ambos os grupos são proprietários dos veículos que dirigem, 89% no grupo 1 e 94% no grupo 2 e dirigem com maior frequência a motocicleta, 72% do grupo 1 e 73% do grupo 2 e ainda 80% e 89%, respectivamente, possuem em sua residência de 1 a 2 veículo.

Para um percentual maior dos motociclistas do primeiro grupo, o acidente ocorreu nos finais de semana, predominantemente na sexta-feira 42%, e, de segunda a quinta-feira, há igual proporção nos números de acidentes de trânsito (variando de 10% a 4%). Em relação ao horário do acidente, o período que se destacou foi de 21:01 às 01:00, 37%, e logo a seguir das 17:01 às 21:00 h com 23%. O acidente, em 73% dos casos, aconteceu na região central da cidade, quando 50% dos envolvidos estavam passeando pelo local e 34% estavam voltando do trabalho. Entre os sujeitos da pesquisa, 96% afirmaram conhecer o local do acidente e 49% dos acidentados haviam ingerido bebida alcoólica antes da ocorrência.

Quando questionados sobre a responsabilidade do acidente, 46% afirmam que a culpa foi do outro motorista, 87% dos entrevistados tiveram envolvimento anterior em outros acidentes. O trânsito de pessoas no local era pouco no momento, estava calmo em 70% dos acidentes; 29% dos acidentados afirmam que seria preciso mais atenção para evitar o

acidente. Acreditam, 95% do grupo 1 e 96% do grupo 2, que o veículo que mais se envolve em acidente é a motocicleta. Os entrevistados da pesquisa crêem ser o comportamento dos motociclistas a causa que mais provoca acidentes 56% do grupo 1 e 70% do grupo 2. Apontam, também, que estes são mais irresponsáveis, imprudentes e não obedecem às leis de trânsito.

As partes do corpo mais comprometidas dos motociclistas acidentados foram as pernas 50%. O maior benefício da motocicleta, destacado por ambos os grupos, é o fator econômico 53,2% do grupo 1 e 55% grupo 2. “Um cara que não respeita sua vida, nem dos outros” 36% e “Um risco para a sociedade” 34% é que pensam os entrevistados do grupo 1 e grupo 2, respectivamente, sobre os condutores que infringem as leis de trânsito. Pontuam que, para reduzir os acidentes de motocicleta 50% do grupo 1 e 42% do grupo 2, uma fiscalização verdadeira seja necessária. 80% grupo 1 e 60% grupo 2 responderam que não sabem o que é ângulo morto.

“Liberdade, aventura, emoção, adrenalina” foram os termos utilizados para 44% dos acidentados para expressar o significado de moto. “Uma arma, morte, perigo, trauma” foram as palavras usadas por 54% dos não acidentados para expressá-la. Mesmo diante de todos os riscos oferecidos, 77% grupo 1 e 60% grupo 2 preferem andar de moto. 74% entre os acidentados e 52% entre os não acidentados responderam que sentem “prazer, liberdade e alegria” ao dirigirem esse veículo.

O lado direito da pista é normalmente onde 64% grupo 1 e 86% grupo 2 preferem andar, e também, a maioria de ambos os grupos, 64% e 89% respectivamente, só ultrapassam pelo lado esquerdo da pista e 65% grupo 1 e 96% grupo 2 afirmam dar sinal ao virar em uma rua ou avenida.

Ao serem questionados se a multa ajuda diminuir acidentes, 63% do grupo 1 e 59% grupo 2 acreditam que não e, ainda, 71% grupo 1 e 59% grupo 2 vêem que a multa não tem efeito positivo. 58% dos entrevistados do primeiro grupo disseram que já haviam sido multados e 50% destes foram multados de 2 a mais de três vezes. A exigência mais importante para os motociclistas, segundo a opinião dos dois grupos, é o uso de capacete, botas e luvas 68% e 60%, respectivamente. Entretanto, a falta do uso destes equipamentos foi a infração mais cometida para o grupo 1, bem como a não obtenção da CNH (15,5%). Para o grupo 2 furar sinal vermelho (27%), foi a infração mais cometida.

Quanto ao motivo que levou a cometer as infrações, 20,1% do grupo de acidentados pensam que o acidente não aconteceria com ele, já para o grupo de não acidentados, 40,6% afirmam ter sido a pressa e preocupação. 26,9% do grupo 1 relatam que já falaram mal e

gritaram no trânsito, ao se sentirem incomodados por alguma razão, 18,9% tiveram vontade de dar soco, enquanto que 36% do grupo 2, buzinaaram e 35% não manifestaram nenhuma reação ao se sentirem irritados no trânsito. Os xingamentos mais comuns, para expressar o sentimento numa situação conflitante no trânsito, para o grupo 1, foi o uso de palavras bizarras 30%, e o grupo 2, 57,1 % utilizaram a expressão: “seu doido, maluco”. Por fim, 49,3% dos entrevistados do grupo 1 e 55% do grupo 2 relataram se sentir chateados, tensos e preocupados, após cometerem os erros no trânsito.

6.3 QUANTO A ESCALA FATORIAL DE AJUSTAMENTO EMOCIONAL / NEUROTICISMO – TESTE EFN

Em relação ao teste psicológico EFN, não houve diferença significativa entre os grupos em nenhuma das escalas (N1 = vulnerabilidade, N2 = Desajustamento Psicossocial, N3 = Ansiedade e N4 = Depressão). Dessa forma, parece que o acidente independe do sexo e da influência destes fatores para a ocorrência do mesmo.

Apenas na escala N3 = Ansiedade, houve diferença significativa entre os grupos em relação ao sexo, pela qual a mulher apresenta nível maior de ansiedade, em relação aos homens.

CONCLUSÕES

Os objetivos levantados inicialmente foram alcançados durante o desenvolvimento da pesquisa. A partir do levantamento e análise dos dados da entrevista semi – dirigida, deduz-se que os motociclistas acidentados estão mais propensos a desobedecer às leis de trânsito, em relação àqueles que nunca sofreram acidentes, mas os fatores: vulnerabilidade, desajuste psicossocial, ansiedade e depressão, levantados através do teste |EFN, parece não ter influência para a ocorrência dos acidentes. Apenas foi comprovado a partir da pesquisa que a mulher apresenta um nível de ansiedade maior em relação aos homens, entretanto, pode ser que esta não tem influência para a ocorrência dos acidentes, uma vez que o maior número de motociclistas acidentados foi do sexo masculino.

Os resultados deste estudo parecem revelar que os motociclistas acidentados manifestam comportamentos de risco, como pode ser observado no aprofundamento da OMS (1993) e Gattaz (1998), ao conceituarem que indivíduos com transtorno de personalidade anti-social apresentam características que os predispõem a atos contra a sociedade. E isso se evidencia no: desrespeito às normas sociais, baixo limiar para descarga de agressão e violência, incapacidade de experimentar culpa com propensão para culpar os outros e, inclusive, para condução de veículos sob os efeitos do álcool. Dessa forma este estudo conduz à proposta de que a avaliação psicológica obrigatória para todos os condutores seja revista no sentido de refletir se a mesma vem respondendo às necessidades atuais de avaliar esses comportamentos manifestado no trânsito.

A partir da análise desse resultado obtido, fica como sugestão desta pesquisa a idéia de futuras reflexões em conduzir a proposta de que avaliação psicológica obrigatória para todos os condutores possa ser conjugada pela terapia, quando o condutor apresentar atitudes de desrespeito às leis de trânsito, como aborda Rozestraten (2000) em seus comentários sobre o congresso de psicologia de trânsito, realizado na Alemanha. Ele relatou que, na Terapia de Trânsito, o curso não é oferecido apenas para infratores, mas a seqüência de horas terapêuticas destina-se aos motoristas que experimentaram dificuldades em evitar as infrações, especialmente em relação ao uso de álcool e drogas. É realizada através de conversas individuais em abordagem comportamental e com duração média de vinte sessões, divididas em seis meses. Pode ser também, aplicada aos que se candidatam à primeira habilitação.

Conclui-se, a partir desta pesquisa, que para se obter sucesso na prevenção dos acidentes, deva ser dado maior enfoque à questão sócio-educacional e política, para que as

futuras estatísticas do trânsito, tanto do município de Rondonópolis (MT), quanto em nível nacional, sejam cada vez menos assustadoras e menos drásticas.

REFERÊNCIAS

- ABERG, Lars. Problemas relacionados com a seleção de motoristas e a validade de teses. In: RISSER, Ralf (org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. cap. 3, p.26-32.
- ADORNO, R. C. F. **Educação em Saúde, conjuntura política e violência no trânsito: o caso da cidade de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 1989.
- ALEXANDER, E. A. et. al. Multifactorial causes of adolescent driver accidents: investigation of time as a major variable. **Journal of Adolescent Health Care**, 1990.
- ALLPORT, G. W. **Personalidade padrões e desenvolvimento**. São Paulo: Edusp, 1966.
- ANDRADE, Selma Maffei; MELLO JORGE, Maria Helena P.. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. **Revista Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 34, p. 149-156, nov./dez. 1999. Disponível em: <<http://www.scielo.br>> Acesso em: 08 nov. 2004.
- BARJONET, P. E. **Vitesse, Risqueet Accident: psychosociologia de la Sécurité**. Caen, França: [s.n], 1988.
- BLOCKEY, P. N.; HARTLEY, L. R. Aberrant driving behaviour: errors and violations. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 19, p. 1-10, set./out. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br>> Acesso em: 11 ago. 2005.
- BOTURA JUNIOR., W. Maioridade: é preciso saber onde ela está para encontrar a solução da questão adolescente e do trânsito. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 16, n. 12, p.14-15, nov./dez. 1999.
- BRAGA, M. G. C. e SANTOS, N. Educação de trânsito: alterando as regras do jogo. **Revista de Administração Municipal**, Rio de Janeiro, v. 214, n. 214, p.81-100, 1995.
- BRASIL. **Código de trânsito brasileiro**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1998.
- _____. Ministério da Justiça. **DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, 1993**. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/denatran/links.htm>>. Acesso em: 25 out. 2005.
- _____. Departamento Nacional de Trânsito. **Estatísticas Gerais sobre Trânsito**. Brasília: DENATRAN, 2002. <<http://www.mj.gov.br/denatran/links.htm>>. Acesso em: 25 out. 2005.
- _____. Ministério da saúde. **Sistema de Informações sobre Mortalidade**. Brasília: Ministério da Saúde, 1993. 1 CD-ROM.
- BRASILIENSE, Ailton. Para Denatran, mototáxi agrava violência no trânsito. In: Workshop Especial da Cooperação Internacional sobre Teorias e Conceitos na Segurança Viária, 2005. **Jornal Campo Grande News**, Campo Grande, MS, mar. 2005.

CAMMI, C. T. Conceito médico legal de capacidade ou aptidão psicofísica de tráfego. **Revista ABRAMET**, São Paulo, p.9-36, jul./ago.1999.

CARMO, Ailon. **A História de Rondonópolis**. Rondonópolis: [s.n.], 2005.

CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION (CDC). **Quarterly table reporting alcohol (I) involvement in fatal motor-vehicle crashes**. United States: MMWR, 1993.

_____. **Youth risk behavior surveillance**, United States, MMWR 1995.

CROCE, Delton. **Manual de Medicina Legal**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1995.

DSM-IV - **Diagnosics Statistics Manual – IV**. Manual de Estatística e Diagnóstico de Transtornos Mentais. 4. ed. Porto Alegre: Artes Médicas, 1995.

ERICKSON, E. H. **Adolescência, juventude e crise**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1972.

EVANS, L.; BLOOMFIELD-HILLS, M. The dominant role of the driver behavior in traffic safety. **American Journal of Public Health**, [S.l.], p. 84-86, 1996.

FAVERO, M. **Estudo epidemiológico dos acidentes de trânsito em Ribeirão Preto**. 1972. Tese (Doutorado)- Universidade de São Paulo, São Paulo, 1972.

FEDERAÇÃO NACIONAL DE SEGUROS PRIVADOS (FENASEG). **O seguro de vida no Brasil**. São Paulo, 2002. Disponível em: <<http://www.fenaseg.org.br>>. Acesso em: 15 jun. 2005.

FERREIRA, A. B. H. **Novo dicionário Aurélio da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1975.

FRENCH, D. J.; WEST, R. J.; ELANDER, J.; WILDING, J. M. Decision-making style, driving style, and self-reported involvement in road traffic accidents. **Ergonomics**, England, n. 36, p. 27-44, jun. 1993.

FREUD, Sigmund. **Metapsicologia (1915)**: pequena coleção das obras de Freud. Rio de Janeiro: Imago, 1974.

_____. **Obras psicológicas completas de Sigmund Freud**. Rio de Janeiro: Imago, 1969.

GATTAZ, W.F. Violência e doença mental: fato ou ficção? **Revista Brasileira de Psiquiatria**, São Paulo, v. 21, n. 4, p. 1-3, dez., 1998.

GOMES, Nilton Haertel. **Tratamento ao álcool**. Pelotas, RS, 2001.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Transportes no Brasil: a opção rodoviária**. São Paulo: Marca D' Água, 2003.

GREVE, Júlia Maria D' Andréa et al. Riscos de dirigir e falar ao celular com viva voz. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 21, n. 41, 2003.

GUERRA, M.D. **História do município de Rondonópolis e do estado de Mato Grosso: aspectos sociais e geográficos**. Rondonópolis: [s.n.], 2006.

GUERRA, Vagner. Cresce o índice de acidentes envolvendo motociclistas. **Jornal Atribuna**, Rondonópolis, p. 2, 21 abr. 2006.

HALL, J. E. O uso do álcool e outras drogas no transporte comercial. **Revista ABRAMET**, São Paulo, n. 22, p. 43-50, jul/set. 1997.

HILGERS, A.M. **Auto Mobile or the self in traffic: The psychoanalysis of car abuse**. Madrid: Universitas, 1993.

HOFFMANN, Maria Helena; CARBONEL, E. E.; MONTEIRO, L. Álcool e segurança no trânsito: a infração e sua prevenção. **Revista de Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 16, p.28-37, 1996. Disponível em: <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 22 mar. 2005.

_____.; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HOUAISS, A.; VILLAR, M.S. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

HUTZ, Claudio S.; NUNES, Carlos Henrique S. S. **Escala fatorial de ajustamento emocional/ neuroticismo – EFN**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2001.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, **Acesso direto aos canais do IBGE, BME, Cidades@, Estados@, Mapas Interativos**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 23 ago. 2005.

KAISER, G. **Delincuencia del Tráfico y Prevención General: investigaciones sobre la criminología y el derecho penal del tráfico**. Madrid: Espasa-Calpe, 1979. Tradução e notas de José Maria Rodrigues.

KAPLAN, H.I.; SADOCK, B.J. **Compêndio de Psiquiatria: ciências do comportamento e psiquiatria clínica**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1991.

KLEIN, Carlos Henrique. Mortes no trânsito. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, n.10, p. 168-176, 1994. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 5 abr. 2005.

KNOBEL, M. **Síndrome de adolescência normal**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1980.

KOIZUMI, Maria Sumie. Acidentes de motocicleta no Município de São Paulo, Brasil: análise da mortalidade. **Revista de Saúde pública**. São Paulo, v. 19, n. 6, p. 1-15, dez. 1985. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 5 abr. 2005.

_____. **Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no Município de São Paulo**. 1982. Tese (Doutorado) - Faculdade de Saúde Pública da USP, São Paulo, 1982. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 15 jun. 2005.

_____. **Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta**. 1990. Tese (Livre-Docência) - Escola de Enfermagem da USP, São Paulo, 1990. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 15 jun. 2005.

_____. Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 26, n. 5, p. 1-16, out. 1992. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 15 jun. 2005.

KOTLER, P; ARMSTRONG, G. **Princípios de Marketing**. 9. ed. São Paulo: Prentice Hall., 2003.

LARICA, Neville Jordan. **Design de transportes: arte em função da mobilidade**. São Paulo: 2AB, 2003.

LAURENTI, Ruy. Acidentes e violências: lesões e envenenamentos e a 10^a revisão da Classificação Internacional de Doenças. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 31, n. 4, p. 1-8, ago. 1997. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 12 jun. 2005.

LIBERATTI, Christiane Lopes Barrancos. **Acidentes de motocicleta em Londrina: estudo das vítimas, dos acidentes e da utilização de capacete**. 2000. Dissertação (mestrado) - Centro de Ciências da Saúde, Universidade Estadual de Londrina, Londrina, 2000.

LOURENÇO, Adriano. Entrevista oral sobre a história da motocicleta em Rondonópolis. Rondonópolis: [s.n.], 2005. Informação verbal.

MARÍN-LEÓN, Leticia; VIZZOTTO, Marília Martins. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Caderno Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 515-523, mar./abr. 2003. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 12 jun. 2005.

MARTINEZ FILHO, Adauto. **Engenharia de tráfego e de transportes**. São Paulo, [s.n.], 2003.

MAURO, Marisa Lucia Fabrício. **Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas**. 2001. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Ciências Médicas, Campinas, SP, 2001. <<http://www.scielo.br>>. Acesso em: 2 abr. 2005.

MCGUIRE, F. L. A study of methodological and psycho-social variables in accident research. **JSAS. Psychology MSNO**, United States. n. 195, p.433-442, 1972.

MELL, José Carlos. **Planejamento dos transportes**. São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, 1975.

MELLO JORGE, Maria Helena P. de; LATORRE, Maria Rosário D. O. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 19-44, 1996.

_____. MELLO JORGE, Maria Helena P. de. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 34, n. 2, p. 1-10, abr. 2000.

MENNINGER, K. **Eros e Tântatos: o homem contra si próprio**. São Paulo: Ibrasa, 1970.

MICHON, John. A. **The Complete Time Experiencer: time, mind, and Behavior**. Berlin: Springer Verlag, 1985.

MIDDENDORF, W. **Estúdios sobre la delincuencia en el tráfico**. Madrid: Espasa -Calpe, 1976.

MOCKUS, Antanas. **Armonizar Ley, Moral, Y Cultura**: cultura cidadana, prioridade de governo com resultados em prevençao y control de violencia em bogotá, Sustainable Development. Washington, D.C: Department IDB, 1999.

MONTAL, J. H. C. P. O Jovem e a direção veicular. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 16, n. 20, p. 20-24, set/out. 1998.

MONTEIRO Cláudia Aline. **Emoções ao volante**. 2004. Tese (Doutorado) - Instituto de Psicologia Universidade de Brasília, Brasília, 2004.

MOTO, Breno Hermont. História da motocicleta. [S.l.: s.n.], 2002. Disponível em: <<http://www.pedevento.com.br>>. Acesso em: 22 fev. 2005.

MURDOCH, R. J. Los Alcoholes Alinfáticos. In: GOODMAN, A. et al. **Las Bases Farmacológicas de la Terapeuticas**. [S.l.]: Panamericana, 1983.

MURRAY, E. **Motivação e emoção**. Rio de Janeiro: Zahar, 1971.

NATIONAL, Highway Traffic Safety Administration. Recent trends in motorcycle fatalities. **Ann Emerg Med**, United States, v. 39, p. 195-196, fev. 2002.

NICKEL, Wolf-R. Reabilitação de motoristas bêbados: efetividade do programa e controle de qualidade. In: RISSER, Ralf (org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. cap. 10, p.131-143.

NUTTIN, J. **A estrutura da personalidade**. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1969.

OKUMURA, M. Conduta de urgência nos politraumatizados. **Revista da Associação Médica de Minas Gerais**, Minas Gerais, v. 37, p. 21-25, 1986.

OLIVEIRA, Nelson L. Batista. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. **Revista Latino-Americana de Enfermagem**, Ribeirão Preto, SP, v. 11, n. 6, p. 749-756, 2003.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. Estatísticas de mortalidade. **Datasus**: informações de saúde, 1996. Disponível em: <<http://www.datasus.gov.br>> Acesso em: 12 ago. 2005.

_____. **Manual de classificação estatística internacional de doenças e problemas relacionados à saúde**. 10. rev. São Paulo: EDUSP, 1993. v. 1.

_____. **Accidentes del tráfico em los países em desarrollo. informe de una reunión de la OMS Ginebra**. Genebra: WHO, 1996. (Série de informes técnicos).

OTT, Eduardo A.; FAVARETTO, Ana L. F. et. al. Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil: caracterização da vítima e das lesões. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 27, n. 5, p. 1-11, out.1993.

PACHECO, José Gottiboni. Canal do Transporte. **Jornal Zero Hora**, Porto Alegre, RS, p. 06-09, nov. 2003.

PARKER, D. et al. Driving errors, driving violations and accident involvement. **Ergonomics**, England, v. 38, n. 5, p. 1036-1048, 1995.

PEREIRA, M. S. F. **As representações sociais das ações dos condutores sobre a prática no volante do automóvel**. 1997. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1997.

PIRES, A. B.; VASCONCELLOS, E. A.; SILVA, A. C. **Transporte humano**: cidades com qualidade de vida. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, ANTP, 1997.

QUEIROZ, M. S. OLIVEIRA, Patricia. C. P. Acidentes de trânsito: uma visão qualitativa no Município de Campinas. **Caderno de Saúde Pública**, São Paulo, v. 18, n. 5, p. 1179-1187, out. 2002.

REEDER, M. C. C. **Relação entre as peculiaridades tipológicas do sistema nervoso e traços de personalidade**. 1996. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, RS, 1996.

REIS, Alberto Olavo A.; RIBEIRO, Maria Aparecida Andrés. Acidentes de Trânsito. **Saúde e Vida On Line**: Acidentes de Trânsito. p. 1-6 <<http://www.nib.unicamp.br>. Acesso em: 17 out. 2003.

RISSER, Ralf. (org.). **Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista**. (Série Cadernos Der Mensch im Verkehr. Fator Humano no Trânsito, n. 41). Tradução de Reinier J. A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ROBERTS, Peter. **A História do automóvel**. São Paulo: Ao Livro Técnico, 1983.

ROCHA, L. C. **Direito de trânsito**: teoria e prática. 4. ed. São Paulo: Sugestões Literárias, 1989.

RODRIGUES, Y.T. et al. Estado atual dos acidentes no estado do Rio de Janeiro. **Jornal de Psiquiatria**, 1985.

ROZESTRATEN, Reinier Johannes Antonius Novos caminhos para a psicologia do trânsito. **Revista psicologia**: ciência e Profissão, Brasília, v. 20, n. 4, p. 1-6, dez. 2000.

_____. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

_____. **Psicopedagogia do trânsito**: princípios psicopedagógicos da educação transversal para o trânsito para os professores de ensino fundamental. Campo Grande, MS, UCDB, 2004.

_____.; DOTTA, A. J. **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**: manual para compreender os sinais de trânsito e aprender o que deve ser feito na sua presença. Porto Alegre: Sagra Luzzatto, 1994.

SABBAG, A. F. O exame médico para habilitação de condutores: a verdadeira história. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 16, n. 12, p. 52-54, nov./dez. 1998.

- _____. O exame de sanidade para habilitação na década de 40. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 17, n. 13, p. 44-49, jan./fev. 1999.
- SANTOS, R.A. **Conhecimento da sinalização de trânsito em Ribeirão Preto**. Dissertação (Mestrado), 1988 - Departamento de Psicologia Experimental, IPUSP, São Paulo, 1988.
- SÃO PAULO (Estado). COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Motocicletas: evolução do número em circulação, acidentes e vítimas**. São Paulo: CET, 1999.
- SINGER, R. N. **Psicologia dos esportes: mitos e verdades**. São Paulo: Harba, 1986.
- SOUZA, Gil; ALVES, Hélio. **A História da motocicleta**. São Paulo: [s.n.], 2001.
- STEINBRUCH, Fabio. **Alguns aspectos da história do automóvel no Brasil**. Local: Tempo e Memória, 2005.
- STIEL, Augusto Neto. **Os Donos da rua: breve estudo etnográfico sobre os motoboys na cidade de São Paulo**. São Paulo: Edusp, 2002.
- STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Comdesenho, 2001.
- TAPIA GRANADOS, J. A. A produção mundial anual de automóveis. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 18, n. 11 p.42-43, jun./set.1988.
- _____. La reducción del tráfico de automóviles: Política urgente de promoción de la salud. **Revista Panamericana de Salud Pública**, Washington, v. 3, n. 3, p. 1-27, mar. 1998.
Disponível em: <<http://www.abramet.org/monografia/default.>>. Acesso em: 18 jul. 2005.
- TILLMANN, W. A.; HOBBS, G. The Accident-Prone Automobile Driver. **American Journal of Psychiatry**, [United States], v. 106, p. 321-331, nov. 1949.
- VASCONCELOS, Eduardo. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- _____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: Reflexões e Propostas**. São Paulo: Annablume, 2001.
- VERMELHO, L. L.; MELLO JORGE, Maria Helena P. de. Mortalidade de jovens: análise do período de 1930 a 1991: a transição epidemiológica para a violência. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 30, n. 4, p. 319-331, ago. 1996.
- VICENTE, Gilberto Tadeu. Para o DENATRAN, mototáxi agrava violência no trânsito. In: Workshop especial da cooperação internacional sobre teorias e conceitos na segurança viária, 2004. **Jornal Campo Grande News**, Campo Grande, MS, mar. 2005.
- VIOLA, A. R. O impacto do novo código brasileiro na mortalidade por acidentes de trânsito. **Revista ABRAMET**, São Paulo, ano 20, n. 33-34, p. 50-51, nov./abr. 2000.
- WEST, R. et al. Direct observation of driving, self reports of driver behaviour, and accident involvement. **Ergonomics**, England, v. 36, p. 557-567, mai. 1993.

WITTER, Ilton Roberto da Rosa. **Trânsito convenção de Viena**. Porto Alegre, RS: Sagra Luzzatto, 2000.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). The Epidemiology of Road Traffic Accidents. **Regional publications European**. Copenhagen: WHO, 1976 (European Series; n. 2).

_____. Internacional classification of impairments, disabilities, and handicaps. **A manual of classification relating to the consequences of disease**. Geneva, World Health Organization, p. 97-108, 1980.

APÊNDICE

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Colega Condutor (a)

Solicitamos a sua eficiente contribuição para a realização dessa pesquisa de trânsito respondendo o questionário abaixo.

Informamos que suas respostas irão possibilitar o levantamento do *estudo sobre os comportamentos de riscos e fatores de personalidade dos motociclistas acidentados e não acidentados*.

A sua tarefa consistirá em fornecer os dados mais verídicos sobre o acidente motociclístico que você sofreu.

Garantimos que será mantido absoluto sigilo quanto ao seu nome e identidade. A sua participação na pesquisa, não implica nenhum risco físico, psicológico, social, moral ou político.

Os resultados desta pesquisa somente mencionarão resultados genéricos do grupo pesquisado sem entrar em minúcias de cada participante individual.

Muito Obrigada pelo tempo de contribuição dedicado.

Assinatura

Rondonópolis _____ de _____.

Roteiro de Entrevista
Estudo sobre os Comportamentos de Riscos e Fatores de Personalidade dos
Motociclistas Acidentados / Não Acidentados.

Nome: _____ Telefone: _____
 Sexo: _____ Idade: _____ Escolaridade: _____
 Estado Civil: _____ Tem filhos: _____ Quantos: _____

Religião:

É praticante?

Renda Mensal:

Profissão:

1 - É habilitado para dirigir?

2 - Fez Avaliação Psicológica para obtenção da CNH?

3 - Qual a categoria da sua habilitação?

4 - Dirige há quanto tempo? _____ Tempo de CNH: _____

5 - Quantas horas dirige por dia?

6 - Proprietário ou não do veículo que dirige?

7 - Tipo de veículo que dirige com frequência?

8 - Quantos veículos possui em sua residência? _____ Que tipo de veículo?

9 - Como foi o acidente? E como você se envolveu?

10 - Que dia da semana que ocorreu o acidente? Qual o horário em que ocorreu?

11 - Que local ocorreu o acidente? Conhecia esse local?

12 - O que você estava fazendo?

13 - Como você estava na hora do acidente? Havia ingerido bebida alcoólica ou drogas? Como estava com a família? No trabalho? Estava passando por alguma dificuldade na sua vida?

14 - Porque você acha que houve o acidente? De quem foi a responsabilidade pela ocorrência?

15 - Você já teve acidentes anteriores? Moto ou carro? Como foi?

16 - Como estava o trânsito na hora do acidente?

- 17 - Poderia ter feito alguma coisa para evitar o acidente?
- 18 - Em sua opinião qual o tipo de veículo que mais acontece acidentes, de moto ou carro? Por quê?
- 19 - Quais são os fatores que mais provocam acidentes de motocicleta em Rondonópolis?
- 20 - Que parte do corpo você se machucou?
- 21 - Quais são os benefícios oferecidos pela motocicleta?
- 22 - O que você poderia dizer dos condutores que infringem as leis de trânsito?
- 23 - Em sua opinião, o que é necessário para reduzir os índices de acidentes de motocicleta de Rondonópolis?
- 24 - Você sabe o que é ângulo morto para o motorista de carro e o que isso significa para o motociclista?
- 25 - Qual o significado da palavra moto para você?
- 26 - Qual o veículo você prefere dirigir? Moto ou carro?
- 27 - Qual a sensação que você sente ao andar de moto?
- 28 - Em que lado da pista você normalmente anda?
- 29 - Em que lado da pista faz ultrapassagens?
- 30 - Costuma sinalizar ao virar em uma rua, avenida?
- 31 - Você acha que as multas ajudam a diminuir os acidentes?
- 32 - Já foi multado? Quantas vezes?
- 33 - Quais as leis de trânsito que você acha mais importante para a segurança do motociclista?

34 - Cite algumas infrações que já cometeu no trânsito?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Furar sinal vermelho | <input type="checkbox"/> Fazer prancha |
| <input type="checkbox"/> Empinar moto | <input type="checkbox"/> Rebolar entre os carros |
| <input type="checkbox"/> Andar sem capacete e equipamentos de segurança | <input type="checkbox"/> Andar sem a habilitação |
| <input type="checkbox"/> Andar na contramão | <input type="checkbox"/> Dirigir embriagado |
| <input type="checkbox"/> Ultrapassar perigosas e proibidas | <input type="checkbox"/> Falar no celular ao dirigir |
| <input type="checkbox"/> Carregar terceiro na moto sem capacete | |
| <input type="checkbox"/> Dirigir acima da velocidade permitida | |
| <input type="checkbox"/> Outros: | |

35 - Qual o motivo o levou a cometer essas infrações?

36 - O que já fez ou pensou em fazer quando sentiu - se irritado no trânsito?

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Dar língua e dedo | <input type="checkbox"/> buzinar | <input type="checkbox"/> jogar farol alto |
| <input type="checkbox"/> gritar | <input type="checkbox"/> vontade de dar um soco | <input type="checkbox"/> dar soco |
| <input type="checkbox"/> fazer gestos, exemplos: | | |

Xingar, exemplos:

37 - Após cometer erros no trânsito, como você se sente?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Tenso e preocupado | <input type="checkbox"/> Nem se lembra depois |
| <input type="checkbox"/> Chateado consigo mesmo | <input type="checkbox"/> Não percebe diferença |
| <input type="checkbox"/> Outros : | _____ |

