

FERNANDA OLIVEIRA CARVALHO

**PERCEPÇÃO DE RISCO DOS MOTOCICLISTAS NO
TRÂNSITO DA ÁREA CENTRAL DE CAMPO
GRANDE (MS)**

UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO (UCDB)

MESTRADO EM PSICOLOGIA

CAMPO GRANDE-MS

2007

FERNANDA OLIVEIRA CARVALHO

**PERCEPÇÃO DE RISCO DOS MOTOCICLISTAS NO
TRÂNSITO DA ÁREA CENTRAL DE CAMPO
GRANDE (MS)**

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 Social, sob a orientação do Prof. Dr. Reinier Johannes Antonius Rozestraten.

UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO (UCDB)

MESTRADO EM PSICOLOGIA

CAMPO GRANDE-MS

2007

Ficha Catalográfica

Carvalho, Fernanda Oliveira
C331e Percepção de riscos de motociclistas no trânsito da área central de
Campo Grande (MS) / Fernanda Oliveira Carvalho; orientação Reinier
Johannes Antonius Rozestraten. 2007
137 f.: il.; 30 cm

Dissertação (mestrado) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo.
Grande, Mestrado em Psicologia, 2007.
Inclui bibliografias

1. Motociclistas – Acidentes de trânsito. 2. Segurança de trânsito 3.
Trânsito urbano – Aspectos psicológicos I. Rozestraten, Reinier Johannes
Antonius II. Título

CDD-388.41019

Bibliotecária responsável: Clélia T. Nakahata Bezerra CRB 1/757.

A dissertação apresentada por FERNANDA OLIVEIRA CARVALHO, intitulada “PERCEPÇÃO DE RISCO DOS MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO DA ÁREA CENTRAL DE CAMPO GRANDE, MS”, como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em PSICOLOGIA à Banca Examinadora da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), foi

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Reinier Johannes Antonius Rozestraten
(orientador/UCDB)

Prof. Dr. Roberto Moraes Cruz (UFSC)

Profa. Dra. Regina Célia Ciriano Calil (UCDB)

Profa. Dra. Sonia Grubits (UCDB)

Campo Grande, MS, 10 de setembro de 2007.

Dedico este trabalho às pessoas que, na ânsia de aprender, descobrem novos rumos e novos momentos: é a alegria do caminho que nos permite seguir, e não o final em si.

Dedico a meu pai, Fernando, porque no pouco que viveu, foi capaz de me transmitir além de amor, valores para me acompanhar toda uma vida.

Dedico às pessoas que conviveram comigo neste período, porque entenderam meus momentos – e olha que não foram poucos e iguais.

Em especial, dedico ao meu orientador, Prof. Reinier, porque sua sabedoria é sempre uma grande lição e porque sem ele, tudo seria mais difícil – sua presença é sempre encorajadora.

AGRADECIMENTOS

A Deus, principalmente porque É e por ter enviado Seu Filho Jesus, o Caminho, a Verdade e a Vida.

À minha família, em especial, a minha mãe, Elza, porque me ensinou como trilhar alguns caminhos.

Ao meu namorado, Edinho, porque faz parte do meu caminho.

Ao meu orientador Prof. Dr. Reinier, porque desde o início, acreditou que era possível – foi mais do que meu mestre; um guia a me conduzir pelos livros e pelas palavras e pesquisas.

À Coordenação do Mestrado de Psicologia da UCDB, porque em muitos momentos me ajudou a superar dificuldades.

Às companheiras de mestrado Índia e Rosania, porque cada uma a seu tempo, foi mais do que amiga e incentivadora.

À UNIDERP, por ter me apoiado na execução de parte deste mestrado.

A todos os professores (oficiais ou não) que tive em minha vida, porque despertaram em mim a vontade de querer saber mais.

A todos que foram ou são meus alunos, porque há sempre com quem aprender.

A todos que me ajudaram a chegar até aqui, sempre com palavras e gestos mais amigos e mais acolhedores.

Os que confiam no Senhor, serão como o Monte de Sião, que não se abala, mas permanece para sempre.

Sl, 126, 1

RESUMO

O presente estudo tem a finalidade de analisar sobre a percepção de risco dos motociclistas presentes na região central de Campo Grande, MS. Sabe-se que inúmeros são os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas, liderando muitas vezes os *rankings* de alguns Estados, inclusive com vítimas fatais. A carência e a necessidade de se saber mais como pensam e como agem esses condutores, fazem com que o estudo revele sua importância. Além do que é fundamental destacar que o número de motocicletas aumenta a cada ano, assim como os acidentes em que se envolvem. A própria característica, muitas vezes lúdica, deste veículo, faz com que os riscos da utilização, bem como os das atitudes tomadas, imprimem um caráter mais emergencial à necessidade de se saber sobre o comportamento dos motociclistas. Principalmente porque a motocicleta tem se tornado além de um veículo de maior acessibilidade financeira, também um instrumento de trabalho. Participaram deste estudo 311 motociclistas a fim de saber algumas atitudes de risco tomadas por eles ao trafegarem pela cidade. As respostas foram colhidas na região central da cidade, com a proporção de 88,7% de homens e 11,3% de mulheres. As perguntas se referiram a algumas atitudes que eles poderiam tomar no trânsito. Conclui-se que o perfil obtido é formado por maioria do sexo masculino, com idade entre 18 e 25 anos, que fazem uso da motocicleta há mais de três anos e a usam como meio de locomoção entre casa e trabalho, principalmente. E no geral as principais conclusões foram de os homens se arriscam mais do que as mulheres; os mais jovens mais que as pessoas com mais idade; 83,3% dos motociclistas com mais de 45 anos não esteve envolvida em acidente com motocicletas; os menos experientes são mais ousados que os com mais tempo de uso da motocicleta e o que ficou mais evidente é que a grande maioria dos pesquisados afirma agir de modo mais corretamente do que o devem fazer nas ruas, pelo índice de acidentes ser extremamente elevado com motociclistas, o que leva a crer que as pessoas “sabotam” sua própria consciência afirmando serem mais cautelosas do que o são na realidade.

Palavras-chave: Trânsito. Motociclista. Percepção de risco. Atitude. Comportamento de risco.

ABSTRACT

This study has the objective to analyse on the perception of risk of motorcyclists present in the central region of Campo Grande, MS. It is known that so many traffic accidents involving motorcycles, often leading the rankings of some States, including fatalities. The shortage and the need to learn how to think and act as these drivers, make the study proves its importance. Apart from that it is essential to emphasize that the number of motorcycles in creases each year, as well as accidents in which they involve. The very characteristic, often playful, this vehicle, makes the risk of the use as well as the attitudes taken, print a character more emergency the need to know about the behaviour of motorcyclists. Mainly because the motorcycle has become addition to a vehicle of greater affordability, also a working tool . 311 motorcyclists participated in this study in order to find out some attitudes of risk taken by them to trafegarem the city. The answers were harvested in the central region of the city, with a proportion of 88.7% of men and 11.3% of women. The questions have referred to some actions they could take in traffic. It is concluded that the profile obtained is formed by a majority male, aged 18 to 25 years, who use the motorcycle for more than three years and use as a means of transport between home and work, mainly. And in general the main conclusions were men were more likely than women, and more younger people with older; 83.3% of the motorcyclists over 45 years have not been involved in an accident involving motorcycles, the less Experts are more bold that with more time to use the motorcycle and what has become clear is that the vast majority of the surveyed states act in a more properly than to make the streets, the rate of accidents with high extremante be motocilistas, which suggests that people “sabotaging” his own conscience claiming to be more cautious than they are in reality.

Keywords: Transit. Motocyclist. Risk perception. Attitude. Behavior of risk.

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| GRÁFICO 1 -Distribuição percentual de participação quanto a exagero na velocidade nas vias urbanas..... | 74 |
| GRÁFICO 2 -Distribuição percentual de participação quanto a exagero na velocidade nas vias rurais..... | 76 |
| GRÁFICO 3 -Distribuição percentual de participação quanto à ultrapassagem no farol amarelo. | 78 |
| GRÁFICO 4 -Distribuição percentual de participação quanto a avançar o sinal vermelho em estrada vazia..... | 80 |
| GRÁFICO 5 -Distribuição percentual de participação quanto à ultrapassagem de veículos em alta velocidade..... | 82 |
| GRÁFICO 6 -Distribuição percentual de participação quanto a dirigir perto do veículo da frente..... | 84 |
| GRÁFICO 7 -Distribuição percentual de participação quanto a dirigir na contramão. | 86 |
| GRÁFICO 8 -Distribuição percentual de participação quanto a dirigir acima do limite de velocidade para agradar o sexo oposto. | 88 |
| GRÁFICO 9 -Distribuição percentual de participação quanto a ignorar regras para chegar primeiro..... | 90 |
| GRÁFICO 10 -Distribuição percentual de participação quanto a infringir regras para chegar primeiro..... | 92 |
| GRÁFICO 11 -Distribuição percentual de participação quanto a infringir regras por serem complicadas..... | 94 |
| GRÁFICO 12 -Distribuição percentual de participação quanto a infringir regras por pressão dos outros..... | 96 |
| GRÁFICO 13 -Distribuição percentual de participação quanto a dirigir negligentemente porque os outros esperam que eu faça..... | 98 |

| | |
|--|-----|
| GRÁFICO 14 -Distribuição percentual de participação quanto a dirigir rápido para mostrar força. | 100 |
| GRÁFICO 15 -Distribuição percentual de participação quanto a dirigir rápido para mostrar habilidade do motorista. | 102 |
| GRÁFICO 16 -Distribuição percentual de participação quanto ao não usar capacete porque os amigos acham carece. | 104 |
| GRÁFICO 17 -Distribuição percentual de participação quanto ao não usar o capacete por achá-lo incômodo..... | 105 |

LISTA DE SIGLAS

- A.A.A. – American Automobile Association
- ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas
- ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego
- CDC – Center of Disease Control e Prevention
- CET – Companhia de Engenharia de Tráfego
- CID – Classificação Internacional de Doenças
- CIPTRAN – Companhia Independente de Polícia Militar de Trânsito
- CNH – Carteira Nacional de Habilitação
- CNS – Conselho Nacional de Saúde
- CONEP – Comissão Nacional de Ética em Pesquisa
- CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito
- CTB – Código de Trânsito Brasileiro
- DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito
- DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito
- DETRAN-MS – Departamento Estadual de Trânsito do Mato Grosso do Sul
- DPVAT – Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores
- FENASEG – Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados
- FIM – Federação Internacional de Motociclismo
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

- OMS – Organização Mundial de Saúde
- PEA – População Economicamente Ativa
- rpm – Rotações por Minuto
- SEDEC – Secretaria de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura Municipal de Campo Grande, MS
- USP – Universidade de São Paulo

Excluído: P

LISTA DE TABELAS

| | |
|---|----|
| TABELA 1 -Distribuição das ocorrências de multas aplicadas em Campo Grande, MS, entre janeiro e fevereiro de 2007..... | 47 |
| TABELA 2 -Distribuição percentual dos participantes quanto ao sexo, faixa etária, ocupação, tempo e forma de uso de motocicleta e envolvimento em acidentes | 72 |
| TABELA 3 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a exagerar na velocidade nas vias urbanas | 74 |
| TABELA 4 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a exagerar na velocidade nas vias rurais | 76 |
| TABELA 5 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto à ultrapassagem em farol amarelo..... | 78 |
| TABELA 6 -istribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a avançar o sinal vermelho em estrada vazia | 80 |
| TABELA 7 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto à ultrapassagem de veículos em alta velocidade..... | 82 |
| TABELA 8 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir perto do veículo da frente..... | 84 |
| TABELA 9 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir na contramão | 86 |
| TABELA 10 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir acima do limite de velocidade permitido para agradar ao sexo oposto..... | 88 |
| TABELA 11 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a ignorar as regras para chegar primeiro | 90 |
| TABELA 12 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a infringir as regras para chegar primeiro | 92 |

| | |
|--|-----|
| TABELA 13 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a infringir as regras por serem complicadas..... | 94 |
| TABELA 14 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a infringir as regras por pressão dos outros | 96 |
| TABELA 15 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir negligentemente porque esperam..... | 98 |
| TABELA 16 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir rápido para mostrar força..... | 100 |
| TABELA 17 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir rápido para mostrar habilidade do motorista..... | 102 |
| TABELA 18 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto ao não usar capacete porque os amigos acham carece | 104 |
| TABELA 19 -Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto ao não usar o capacete por achá-lo incômodo..... | 106 |
| TABELA 20 -Tabela pormenorizada do envolvimento em acidentes | 107 |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1INTRODUÇÃO | 18 |
| 2REFERENCIAL TEÓRICO | 23 |
| 2.1FENÔMENOS PSICOLÓGICOS | 24 |
| 2.1.1Atitudes | 24 |
| 2.1.2Comportamento..... | 27 |
| 2.1.3Percepção | 29 |
| 2.1.4Risco..... | 30 |
| 2.2TRÂNSITO | 31 |
| 2.3MOTOCICLETA | 33 |
| 2.3.1História..... | 34 |
| 2.3.2A motocicleta no Brasil..... | 37 |
| 2.3.3Motociclismo | 37 |
| 2.3.4O uso da motocicleta..... | 37 |
| 2.3.5A motocicleta como meio de transporte..... | 39 |
| 2.3.6Os jovens e a motocicleta..... | 41 |
| 2.3.7Dados estatísticos | 44 |
| 2.4O USO DA MOTOCICLETA EM CAMPO GRANDE, MS | 46 |
| 2.5ACIDENTE DE TRÂNSITO..... | 48 |
| 2.5.1Acidentes de trânsito com jovens..... | 50 |
| 2.6PSICOLOGIA DO TRÂNSITO..... | 51 |
| 2.6.1Comportamento social no trânsito..... | 52 |
| 2.7COMPORTAMENTO SOCIAL DOS MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO | 53 |
| 2.8O RISCO NO TRÂNSITO | 56 |
| 3OBJETIVOS | 61 |
| 3.1OBJETIVO GERAL..... | 62 |
| 3.2OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 62 |
| 4MÉTODO | 63 |

| | |
|--|-----|
| 4.1NATUREZA DO MÉTODO | 64 |
| 4.2POPULAÇÃO E PARTICIPANTES | 64 |
| 4.3LOCAIS E CRITÉRIOS DE INCLUSÃO DOS PARTICIPANTES..... | 64 |
| 4.4INSTRUMENTO | 65 |
| 4.5PROCEDIMENTOS | 66 |
| 4.6ANÁLISE DOS RESULTADOS | 69 |
| 4.7ASPECTOS ÉTICOS | 69 |
| 5RESULTADOS | 71 |
| 5.1PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO E USO DE MOTOCICLETA | 72 |
| 5.2ATITUDES DOS PESQUISADOS | 73 |
| 6DISCUSSÃO | 108 |
| 7CONCLUSÕES..... | 119 |
| REFERÊNCIAS | 124 |
| APÊNDICES | 132 |
| 1INTRODUÇÃO | 18 |
| 2REFERENCIAL TEÓRICO | 23 |
| 2.1FENÔMENOS PSICOLÓGICOS | 24 |
| 2.1.1Atitudes | 24 |
| 2.1.2Comportamento..... | 27 |
| 2.1.3Percepção | 29 |
| 2.1.4Risco..... | 30 |
| 2.2TRÂNSITO | 31 |
| 2.3MOTOCICLETA | 33 |
| 2.3.1História..... | 34 |
| 2.3.2A motocicleta no Brasil..... | 37 |
| 2.3.3Motociclismo | 37 |
| 2.3.4O uso da motocicleta..... | 37 |
| 2.3.5A motocicleta como meio de transporte..... | 39 |
| 2.3.6Os jovens e a motocicleta..... | 41 |
| 2.3.7Dados estatísticos | 44 |
| 2.4O USO DA MOTOCICLETA EM CAMPO GRANDE, MS | 46 |
| 2.5ACIDENTE DE TRÂNSITO..... | 48 |
| 2.5.1Acidentes de trânsito com jovens..... | 50 |
| 2.6PSICOLOGIA DO TRÂNSITO..... | 51 |

| | |
|---|-----|
| 2.6.1Comportamento social no trânsito..... | 52 |
| 2.7COMPORTAMENTO SOCIAL DOS MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO | 53 |
| 2.8O RISCO NO TRÂNSITO | 56 |
| 3OBJETIVOS | 61 |
| 3.1OBJETIVO GERAL..... | 62 |
| 3.2OBJETIVOS ESPECÍFICOS | 62 |
| 4MÉTODO | 63 |
| 4.1NATUREZA DO MÉTODO | 64 |
| 4.2POPULAÇÃO E PARTICIPANTES | 64 |
| 4.3LOCAIS E CRITÉRIOS DE INCLUSÃO DOS PARTICIPANTES..... | 64 |
| 4.4INSTRUMENTO..... | 65 |
| 4.5PROCEDIMENTOS | 66 |
| 4.6ANÁLISE DOS RESULTADOS | 69 |
| 4.7ASPECTOS ÉTICOS | 69 |
| 5RESULTADOS | 71 |
| 5.1PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO E USO DE MOTOCICLETA | 72 |
| 5.2ATITUDES DOS PESQUISADOS | 73 |
| 6DISCUSSÃO | 108 |
| 7CONCLUSÕES..... | 119 |
| REFERÊNCIAS | 124 |
| APÊNDICES | 132 |

1INTRODUÇÃO

O trânsito é responsável por inúmeros acidentes e conseqüentes mortes de pessoas. A cada ano aumenta mais a frota de motocicletas circulantes nas cidades, além do aumento crescente dos acidentes fatais ou não, envolvendo este tipo de veículo.

Em Campo Grande circulam pelo trânsito 56.271 motocicletas (fevereiro de 2007), segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito do Mato Grosso do Sul (DETRAN-MS), sendo que neste período foram registrados X acidentes envolvendo motocicletas no perímetro urbano, sendo que desses X tiveram vítimas fatais.

Assim, para o desenvolvimento deste trabalho, buscou-se primeiramente entender a real necessidade da pesquisa na área e qual a dimensão da sua importância. De modo que pudesse ser futuramente subsídio para outras pesquisas sobre o tema, a fim de aprofundar nos itens mais emergenciais ou ainda promover novos levantamentos que permitam uma análise comparativa.

Foi construída uma fundamentação teórica, que permitisse, com base nas mais importantes teorias da psicologia social, compreender o universo das atitudes, dos riscos e do comportamento humano, dando ênfase ao comportamento no trânsito. Além da fundamentação teórica com relação ao motociclismo, seu crescimento, sua importância atual no contexto sócio-econômico e sua aproximação com o segmento jovem.

Verificou-se ao longo deste processo que a carência de informações sobre “comportamento social no trânsito por parte de motociclistas” é grande e a preocupação dos estudiosos no assunto proporcional à falta de estudos específicos. Nem sempre esta preocupação faz parte das prioridades das políticas públicas das autoridades responsáveis pela segurança no trânsito.

Com isso, o resultado é que sobram acidentes e descaso, e faltam informações mais concretas. Não é pretensão deste trabalho preencher todas as lacunas existentes e nem ser o balizador para decisões sociais, mas apenas servir de sinalizador e reforço para a real necessidade de se voltar os olhos para o comportamento no trânsito, em especial, aos motociclistas e também servir de referencial para novos estudos em torno do assunto.

Excluído: balizador

Foram assim, preponderantes as razões pessoais para a escolha deste tema, já que além de ser de interesse desta pesquisadora, uma vez que já participou de equipes para o desenvolvimento de campanhas publicitárias educativas do trânsito, também pela questão

emergencial que se tornou o trânsito perante as urgências sociais da humanidade. Além de ser de importância para o programa de mestrado da própria universidade, uma vez que uma das linhas de pesquisa é a psicologia trânsito. Com isso busca-se reforçar a necessidade de outras pesquisas neste campo serem efetuadas, para que mais informações possam somadas dar subsídios para atuação das autoridades e dos órgãos competentes.

Excluído: f

Excluído: b

Desta forma, a escolha deste tema se deu principalmente por ser atual e por ser de necessidade social, de um mundo moderno que se transforma cotidianamente, e onde estas mudanças provocam anomalias nos processos de condução da própria sociedade.

É importante verificar que hábitos errados e noções equivocadas das regras de circulação pelo trânsito são normalmente justificativas dadas pelas pessoas envolvidas em acidentes. O trânsito pode ser comparado a uma extensão dos homens que o compõe. Algumas pessoas necessitam fazer uso do trânsito como forma exclusiva de locomoção, porém outras precisam aparentar “liberdade” e auto-afirmação. O trânsito permite ao homem realizar de alguma forma seus desejos mais contidos, de “herói que tudo faz e tudo pode”, de domínio sobre a máquina, de virilidade pelo controle de um objeto de poder em que o veículo se transformou.

Além disso, o mundo, cada vez mais, impõe velocidade, uso incontestado do tempo, potência e sucesso. Tudo parece convergir para o uso desmesurado da velocidade excessiva, constantes manobras radicais, infração das normas estabelecidas e por fim, descaso com o perigo. E porquê ainda hoje, dirigir veículos na sociedade moderna significa fundamentalmente ter independências social, profissional e econômica, além de proporcionar *status* e prazer (BURNS, 1964).

Para alguns especialistas um dos símbolos humanos mais importantes na sociedade contemporânea é o veículo de transporte, nele incluindo-se a motocicleta, já que ela desempenha papel no imaginário coletivo, de referencial poderoso para comportamento. Com isso torna-se fundamental verificar que a motocicleta, entre os demais tipos de veículos, tem caráter diferenciado, pois está constantemente associado à liberdade, lazer, prazer e para muitos isso pode implicar, velocidade.

Alguns filmes, clássicos ou não, já fizeram alusão às motocicletas como expressão de uma geração, mas, sobretudo, de um comportamento, de uma forma de pensamento. O que vem corroborar com a representação social que o veículo em geral e as motocicletas em

especial adquiriram, porque ultrapassam sua função de meio de transporte, já que têm componentes especiais como emoção, poder, prestígio e conquista, satisfação de um desejo, enfim. O que pode ser conferido diariamente nos meios de comunicação publicitária, onde os conceitos e imagens associadas aos veículos, em especial às motos, são veiculados, buscando, com isso, reforçar ainda mais esta representação social no imaginário coletivo, estreitando laços de consumo entre objeto e indivíduo, promovendo marcas a proporcionadoras de situações ímpares e idealizadas. Isso sem obviamente fazer qualquer menção aos problemas que circundam os veículos, como acidentes, por exemplo.

Nos Estados Unidos, em 1994, as estatísticas apontavam que os acidentes automobilísticos já eram a causa de maior número de morte de adolescentes e que mais de 1/6 de todos os adolescentes da época, com habilitação, se envolviam em acidentes de trânsito por ano. Onde a maioria deveria sofrer, de acordo com os estudos da época, um acidente antes de completar os 20 anos, segundo dados da American Automobile Association (A.A.A.) (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO, 2007a).

Todo acidente resulta de um estado de conflito, seja entre veículos, seja entre veículo e pedestre. Todos que pertencem ao trânsito “aceitaram” correr este risco, e são cientes da possibilidade de acidente, já que o risco é uma situação potencialmente de acidente. Resta saber de que maneira as pessoas ou o ambiente físico contribuam com mais ou menos risco para a situação de acidente.

Segundo especialistas, os acidentes acontecem por uma convergência de fatores. Além daquela causa determinante, mais evidente, outros fatores de risco podem ter contribuído fortemente para o seu acontecimento.

De acordo com Martinez Filho (2005), os fatores de risco estão associados ao elemento humano, ao veículo e às vias e ao ambiente, porém são, segundo a bibliografia especializada, os fatores humanos predominam sobre os demais.

Às atitudes inadequadas dos humanos no trânsito dá-se o nome de “desvios comportamentais no trânsito”, segundo o mesmo autor e por meio da observação é possível notar os vários padrões de desvio. Pode-se afirmar que alguns são por falta de um perfil psicológico que torna apto o sujeito a ser condutor de veículo, por exemplo, quando é excessivamente nervoso ou irritado. Outros por possuir dificuldades de discriminação da atenção ou de identificação da memória. Porém, é importante salientar que os aspectos físicos

e/ou psicológicos não são os únicos a determinarem os desvios comportamentais no trânsito, já que também podem ocorrer quando o condutor desconhece as regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB)¹ ou as infringe deliberadamente em função de pressão, exibicionismo ou efeito de drogas ou álcool.

Segundo Szewczak (2005), o professor José Aparecido da Silva, pesquisador da área de psicofísica e percepção, especialista em processos sensoriais do Departamento de Psicologia e Educação do *campus* da Universidade de São Paulo [\(USP\)](#) de Ribeirão Preto, dedica-se principalmente à psicologia do trânsito e afirma que “[...] é preciso reduzir os fatores que levam aos acidentes fatais no trânsito, que em mais de 90% dos casos são fatores humanos”. E ainda, segundo ele, uma das formas mais importantes para a conscientização é aquela das intensas campanhas educativas. Porém, para isso é necessário saber a percepção de risco dos condutores com relação às suas atitudes no trânsito. E é nesse sentido que este estudo bem contribuir.

¹ Este foi publicado no Diário Oficial em 24 de setembro 1977, o CTB/1997 entrou em vigor no dia 22 de janeiro de 1998.

2REFERENCIAL TEÓRICO

Este capítulo aborda as questões teóricas mais relevantes à esta pesquisa, sendo que dentro da Psicologia são levantados os fenômenos psicológicos e na questão do trânsito são enfocados aspectos como risco, percepção e atitude de risco, além de um breve levantamento da juventude, suas aspirações e medos e sua ligação com o trânsito e mais especificamente com as motocicletas.

2.1 FENÔMENOS PSICOLÓGICOS

Dentro da questão dos fenômenos psicológicos serão destacados os que têm afinidade com o tema deste trabalho, o comportamento social do trânsito: atitude, percepção e comportamento de risco.

2.1.1 Atitudes

Os primeiros estudos psicológicos partiam do pressuposto que as atitudes previam os comportamentos. Um exemplo disso foi o estudo de La Pierre (1934 apud ATKINSON et al., 1995) que tinha como objetivo estudar o preconceito dos norte-americanos, relativamente à minoria chinesa. Os resultados apontavam para o efeito contextual das atitudes, ou seja, que o modo de agir do homem depende do contexto em que este está inserido, o que significa que não se pode impor à atitude, o caráter de prever o comportamento.

Na época, a medição de atitudes conquistou mais adeptos. Visto que se pensava, antes, que o que os cientistas estudavam tinha de ser passível de medição, para ser considerado ciência. Com isso, Thurstone (1887-1955) e Likert desenvolvem as escalas de atitudes, que é uma técnica que parte do pressuposto que se pode medir as atitudes através das opiniões e avaliações que os sujeitos efetuam acerca de uma determinada situação (ATKINSON et al., 1995).

Para Rodrigues, Assmar e Jablonski (2001, p. 97)

As atitudes se formam durante o processo de socialização. Elas decorrem de processos comuns de aprendizagem (reforço, modelagem); podem surgir em atendimento a certas funções; são **conseqüências** de características individuais de personalidade ou de determinantes sociais; e ainda podem se formar em conseqüência de processos cognitivos (busca de equilíbrio, busca de consonância).

Excluído: conseqüências

Se pode sintetizar os elementos essencialmente característicos das atitudes sociais como sendo: a) uma organização duradoura de crenças e cognições em geral; b) uma carga afetiva pró ou contra; c) uma predisposição à ação; d) uma direção a um objeto social.

A escala de Likert é mais fácil de construir e de aplicar, sendo que a resposta do indivíduo é localizada diretamente em termos de atitude, como se pode constatar no exemplo:

Para cada uma das questões indique o seu grau de concordância:

1. As crianças nascem todas diferentes, com uma maneira de ser própria.
discordo muito 1.....2.....3.....4.....5 concordo muito

2. A capacidade para estudar já nasce com a criança.
discordo muito 1.....2.....3.....4.....5 concordo muito

Atkinson et al. (1995) afirmaram que as atitudes são “simpatias e antipatias”, à medida que o ser humano se afeiçoa por algo (“Eu gosto da cor rosa”) e avalia e reage de forma desfavorável a outros itens (“Eu não suporto laranjas”). E é desta forma que o homem configura sua atitude. Porém, mesmo que as atitudes muitas vezes expressem sentimentos, elas estão ligadas a aspectos cognitivos, do tipo crenças sobre os objetos da atitude: “a cor rosa é mais feminino” ou “laranjas engordam”. Além do que, eventualmente as atitudes estão ligadas às ações que o indivíduo assume em relação aos objetos das atitudes: ou “Procuro comprar roupas mais da cor rosa” ou “Eu não como laranjas todos os dias”.

Desta forma, as atitudes são concebidas formadas pelos elementos cognitivo, emotivo e também pelo comportamental. Com isso, tem-se também a questão da consciência e da lógica das atitudes humanas, que muitas vezes parecem ter uma lógica interna, mas não é habitualmente uma espécie rígida de lógica formal. Assim, sabe-se que os indivíduos lutam para ter uma consistência no seu conjunto de crenças, atitudes e comportamentos, e o que se configura em inconformidade com esse conjunto, age como irritante ou como estímulo que os motiva a agir de outra forma.

Com relação às funções, as atitudes cumprem basicamente os papéis:

- a) função instrumental: expressam casos específicos do desejo humano que busca a aprovação e quer fugir da punição;

- b) função de conhecimento: auxiliam na decodificação do mundo, da ordem das coisas que um indivíduo deve assimilar na sua vida, para que ele possa organizar e processar as diferentes informações a que está exposto;
- c) função de expressão de valores: expressam os valores humanos e refletem os autoconhecimento das pessoas;
- d) função defensiva do ego: as atitudes que protegem o homem das ameaças a ele ou a sua auto-estima;
- e) função de ajuste social: permitem ao homem se sentir parte integrante de um todo, de um grupo social, fazendo com que ajam de acordo com normas deste grupo, a fim de formar vínculos sociais.

Atkinson et al. (1995, p. 647) afirmam que “[...] a suposição de que as atitudes de uma pessoa determinam seu comportamento futuro está profundamente embutida no pensamento ocidental e, em muitos casos, a suposição é correta”. Porém, em algumas situações isso parece não se configurar. O que significa que o comportamento é determinado por outros fatores além das atitudes e que estes outros fatores afetam a consistência entre atitude e comportamento. Frequentemente o ser humano participa de atividades com as quais não tem muita afinidade ou preferência, mas o faz em função, por exemplo, da necessidade de participação social vista, por exemplo, nas relações profissionais; o que o leva, assim, a agir de modo não consistente com o que gosta (sentimento) ou acredita (crença). Via de regra, “[...] as atitudes tendem a prever melhor o comportamento quando elas são: (a) fortes e consistentes; (b) baseadas na experiência direta da pessoa; e (c) especificamente relacionadas com o comportamento que está sendo previsto”, conforme afirmam Atkinson et al. (1995, p. 647).

É importante ressaltar que muitas vezes a atitude leva ao comportamento, mas que em alguns momentos é o comportamento que leva a atitude. Porém, quando há inconsistência entre ambas cria-se o fenômeno “dissonância cognitiva”, que nada mais é do que, um desconforto ocasionado pela inconsistência. Também com isso, tem-se que o comportamento causador da dissonância pode levar a mudança de atitude, em situações de obediência induzida, quando o comportamento puder ser induzido com uma quantidade mínima de pressão, seja na forma de recompensa ou de punição, conforme avaliam os autores.

Por exemplo, quando um indivíduo toma a decisão de “furar” o sinal vermelho à noite, afirmando para si que é melhor arriscar no trânsito que ficar “marcando bobeira”, correndo o risco de ser assaltado nas ruas.

Com isso é importante verificar o papel das atitudes em relação ao comportamento: (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2001).

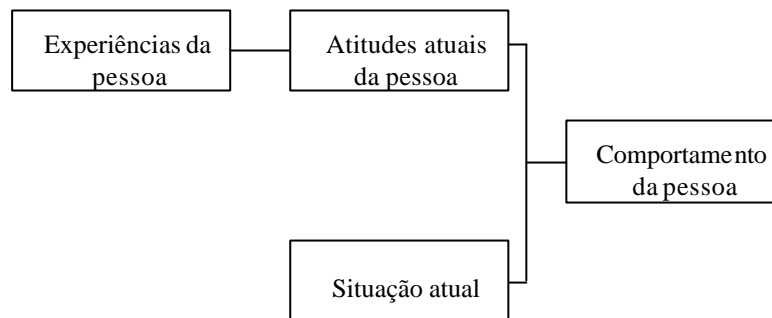


FIGURA 1 - Papel das atitudes na determinação do comportamento.

Fonte: Newcomb, Turner e Converse (1965 apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2001, p. 46).

Na Figura 1 vê-se que as atitudes criam uma predisposição à ação que, quando combinada com uma situação específica, pode desencadear um comportamento. E devido a “[...] este caráter instigador à ação quando a situação o propicia, as atitudes podem ser consideradas como bons preditores de comportamento manifesto” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2001, p. 101).

2.1.2 Comportamento

Antigamente o meio ambiente era tido como o simples lugar onde animais e homens viviam e se comportavam. Sua forma de agir poderia ser distinta, assim como em diferentes lugares, mas efetivamente o que se acreditava é que eram exatamente os locais diferentes que faziam com que os comportamentos fossem diversos. Assim, o cenário, o espaço físico era considerado de suma importância, já que tinha o “poder” de mudar um determinado comportamento.

No século XVII Descartes (1596-1650) antecipou a noção de reflexo, mas foi somente no século XIX que os reflexos foram isolados e estudados. Nessa época os fisiólogos começaram a denominar de estímulo a ação do meio ambiente. Mas com o tempo ele adquiriu outras conotações, até ser ampliado quando Pavlov (1849-1936) demonstrou de que maneira novos estímulos poderiam ser condicionados (PEREIRA, 1997).

Assim nasceu a psicologia de estímulo-resposta, que sustentava que animais e homens adquiriam novos comportamentos através do condicionamento e continuavam a se comportar enquanto os estímulos apropriados estivessem agindo.

Para muitos, esta área da psicologia ficou parecendo uma “colcha de retalhos”, e teve o efeito de levar a determinação do comportamento de volta para o interior do organismo. De forma que, quando não se consegue encontrar estímulos externos, busca-se criar estímulos internos.

Para Skinner (1904-1990), segundo Pereira (1997), a percepção é explicada através do conceito de comportamento perceptivo e pode ser dividida em duas etapas: a) estudo do comportamento perceptivo como precorrente; e b) estudo dos precorrentes do comportamento perceptivo. No primeiro, a resolução passa pelo processo de resolução dos problemas; já no segundo a investigação trata como uma série de outros comportamentos, como atenção, propósito e consciência, que modificam a probabilidade de emissão de comportamento perceptivo.

Pereira (1997, p. 53) destaca que

Barjonet (1989, p. 44) com base em Sabey e Taylor (1980) mostra que os principais fatores humanos nos acidentes são a falta de habilidade de dirigir, imperícia, erro de percepção (distração, falta de atenção, falta de ver o perigo), velocidade excessiva para as circunstâncias, não dar prioridade aos que têm direito, seguir muito perto, ultrapassar indevidamente, debilitação por causa do álcool.

Barjonet (1984 apud PEREIRA, 1997, p. 58) ainda considera a influência do social no psicológico, já que

[...] ao considerar o comportamento de risco como uma atividade psicológica e como um comportamento social, redimensionou o risco na realidade subjetiva do indivíduo, captando como uma categoria perceptiva, como um valor psicológico e uma norma social, e como um fator de diferenciação social, ou seja, uma representação.

2.1.3 Percepção

Dentro da psicologia cognitiva estuda-se a percepção ou como os seres humanos integram sensações em conceitos sobre os objetos, e como depois usam esses conceitos para lidarem com o mundo, de acordo com Atkinson et al. (1995). Dessa forma o sistema perceptivo deve ser capaz de informar ao indivíduo sobre: a) quais objetos estão a sua volta – reconhecimento padrão; b) onde estes objetos estão (localização em relação à própria pessoa, por exemplo) – localização espacial. Além disso, é necessário que haja constância perceptiva. Com isso o ser humano desenvolve percepção de distância e percepção de movimentos.

Outro aspecto importante dentro da psicologia cognitiva é o papel da atenção, já que o homem está constantemente bombardeado por uma série de informações, ou seja, estímulos, que ele se torna incapaz de reconhecer a todos eles de uma só vez. Muito embora, somente alguns poucos objetos “entrem” na sua consciência, automaticamente ele faz uma seleção do que percebe. Isto ocorre, na maioria das vezes, porque o indivíduo “dá mais atenção” a determinado item ou objeto em detrimento da atenção aos demais, que acabam passando despercebidos. No entanto, quando ele é capaz de se desconcentrar e reconhecer o que está ao seu redor, percebe que alguns objetos ou algumas situações não estavam sendo devidamente registradas, embora estivessem ali. Depois de perceber é necessário compreender o significado daquilo que é percebido. São os chamados processos cognitivos. Rozestraten (1988, p. 37) afirma que

A psicologia cognitiva trata dos diversos tipos e códigos da memória e sua organização, do esquecimento e de sua recuperação. Estuda os diversos tipos de conceitos, sua constituição e sua hierarquização, chegando à análise do pensamento e da consciência, analisando as estratégias seguidas na busca de solução de problemas.

Por volta de 1870, Ehrenfels (1856–1932) começou a estudar os fenômenos perceptuais humanos, em especial a visão. O que levou a afirmação de primeiro se percebe o todo e depois as partes e que o todo é maior do que simplesmente a soma das partes. Estes estudos buscavam compreender como ocorriam os fenômenos perceptuais, tendo se utilizado em grande parte deles, de algumas obras de arte. Assim, queriam entender o que ocorria para que determinado elemento do desenho produzisse aquele efeito. A estes estudos chamou-se de Psicologia da Gestalt ou Psicologia da Boa Forma. Max Wertheimer (1880–1943), Kurt

Koffka (1886–1941) e Wolfgang Köhler (1887–1967) foram os estudiosos que mais se destacaram nesta área, criando as Leis da Gestalt relativas à percepção humana, que até hoje se mantêm válidas (PEREIRA, 1997).

De acordo com Schultz e Schultz (2006, p. 326)

As idéias dos psicólogos da Gestalt contradiziam grande parte da tradição acadêmica da psicologia alemã. Nos Estados Unidos, o behaviorismo não se constituiu em uma revolução tão imediata contra a psicologia wundtiana e contra o estruturalismo de Titchener, porque o funcionalismo já provocara mudanças básicas na psicologia americana.

A percepção é a capacidade de integrar as informações sensoriais, para perceber os objetos e como, então, utilizam-se estas percepções para se movimentarem no mundo.

A percepção envolve aspectos como reconhecimento de um objeto ou a sua identificação (crucial para a sobrevivência, por que é necessário antes saber o que é o objeto para deduzir suas características importantes), localização espacial (para se “navegar” pelo ambiente sem que se colida contra os objetos que rodeiam os homens), constância perceptiva (manter a aparência dos objetos ainda que suas impressões na retina estejam sempre mudando), de modo que os pratos em uma mesa sempre dão a impressão de serem redondos, mesmo que a imagem na retina seja elíptica.

A percepção é essencial para o deslocamento e a movimentação humana.

Wertheimer, segundo Schultz e Schultz (2006, p. 327)

[...] apresentou os princípios de organização perceptual da escola de psicologia da Gestalt em um artigo publicado em 1923. Ele alegava que percebemos os objetos do mesmo modo que observamos o movimento aparente, como unidades completas e não como agrupamentos de sensações individuais. Esses princípios da Gestalt seriam as regras fundamentais por meio das quais organizamos nosso universo perceptual.

2.1.4 Risco

A literatura formula diferentes conceitos para “risco”:

[...] uma função da natureza do perigo, acessibilidade ou acesso de contato (potencial de exposição), características da população exposta (receptores), a

probabilidade de ocorrência e a magnitude da exposição e das conseqüências [...] (KOLLURU, 1996 apud FISCHER; GUIMARÃES, 2002, p. ____).

| Fonte | Definição |
|---|---|
| Sanders e McCormick (1993 apud FISCHER; GUIMARÃES, 2002, p. ____) | “Risco é a probabilidade ou chance de lesão ou morte.” |
| Shinar, Gurion e Flascher (1991 apud FISCHER; GUIMARÃES, 2002, p. ____) | “[...] risco é um resultado medido do efeito potencial do perigo.” |
| Michaelis (2002 apud FISCHER; GUIMARÃES, 2002, p. ____) | “1. Situação que prenuncia um mal para alguém ou para alguma coisa. 2. Risco, inconveniente.” |
| Ferreira (1988, p. 573) | “1. Perigo ou possibilidade de perigo. 2. Possibilidade de perda ou de responsabilidade pelo dano.” |

QUADRO 1 – Resumo conceitual para o termo “risco”

Desta forma, o risco, no geral, é entendido como a possibilidade de ocorrer algo cujo efeito expõe as pessoas ao perigo. Diariamente os indivíduos assumem riscos em diferentes atividades que fazem, em maior ou menor grau. Assim também ocorre com o trânsito, uma vez que basta sair de casa para estar exposto ao risco.

De acordo com Hashimoto (2007), o primeiro elemento da análise de riscos é a ameaça (ou aquilo que gera risco), o segundo é a chance da ameaça se concretizar e o terceiro é o impacto, ou seja, o tamanho do dano que o risco pode causar a pessoa. Já o quarto elemento é a incerteza, porque muitas vezes não se pode determinar o risco pela falta de informações (ou mais que isso, excesso de informações, informações de veracidade duvidosa, fontes sem credibilidade, dados contraditórios, excesso ou falta de racionalidade, excesso ou falta de influência emocional, etc.). E por fim, o último elemento é ação alternativa, ou ainda, aquilo que se faz para minimizar o risco.

2.2 TRÂNSITO

De acordo com os especialistas na área, fazem parte do trânsito, os seres humanos, enquanto pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas e passageiros, além dos veículos e ruas e demais vias nas quais circulam.

Teles (1939 apud PEREIRA, 1997, p. 19) afirma que

O trânsito, no sentido completo e atual, é criação do século que vivemos (séc. XX), é produto da portentosa cultura material do mundo hodierno, é consequência do extraordinário progresso da técnica aplicada aos séculos e do incessante crescimento das cidades.

Conforme define Ferreira (1988, p. 645) a palavra trânsito provém “[...] do latim *transitu*: ato ou efeito de caminhar, marcha. Movimento, circulação de pessoas ou de veículos; tráfego”.

Rozestraten (1988, p. 4) considera o trânsito como “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”. Propõe que o trânsito é formado por três elementos essenciais: o homem, a via e veículo.

De acordo com o artigo 1º § 1º do Código de Trânsito Brasileiro vigente, *in verbis*, “Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzindo ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

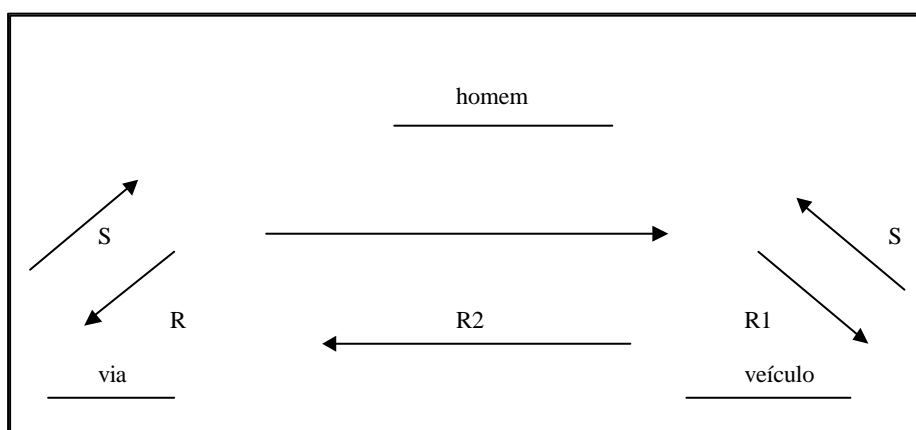


FIGURA 2 - A interação dos subsistemas que compõem o trânsito.

Legenda: S – Estímulos; R – Reação.

Fonte: Rozestraten (1988, p. 5).

A Figura 2 mostra um sistema de interação entre esses três elementos. E nessa

interação considera-se que a via e o veículo agem como estímulo sobre o homem que, por sua vez, age sobre o veículo para adaptá-lo às exigências da via. Os Ss significam que tanto a via quanto o veículo fornecem estímulos (S) ao homem, aos quais ele reage (R). Essa reação não é direta aos estímulos da via, antes se dirige ao veículo (seta horizontal de R para R1) e do veículo para o movimento na via R2.

Assim, diante destas considerações deve-se situar também o trânsito como um sistema decorrente das condições sociais, políticas e econômicas a que estes elementos estão sujeitos. De modo que, o trânsito está diretamente ligado à atividade humana, no que tange ao seu movimento no espaço físico.

Daros (2006) afirma que o acidente “[...] é um resultado indesejável de solução de conflito no uso do espaço público”. Isso se dá também, porque a meta do motorista ou do pedestre é chegar ao seu destino no menor espaço de tempo possível, com a diferença que o motorista faz uso da máquina e de todo poder e “segurança” que ela proporciona. Imaginando que todos desejam a mesma situação, alguns conseguiram atingir sua meta mais rápido que outros e com maior segurança, enquanto que outros, por não estarem atingindo a contento, se arriscariam mais. Assim, também o trânsito decorre da avaliação que as pessoas fazem dos riscos e das restrições que lhe são impostas, de modo que o respeito às leis de trânsito decorrem muitas vezes do medo da multa ou do acidente, se esquivando desta forma, dos mesmos. De igual forma a desobediência às mesmas leis significa ser destemido em relação ao que pode acontecer, fazendo do trânsito uma competição.

2.3 MOTOCICLETA

No seu conceito físico é um veículo de transporte no qual os princípios da bicicleta e do motor de combustão interna se acham combinados. Já, do ponto de vista representativo, a motocicleta é um sistema de pensamentos e idéias de um jeito próprio de ser, de viver e de pensar, que incluem economia, liberdade, independência e até poder sexual e também ter maior mobilidade no trânsito do que o carro.

E de acordo com a Organização Mundial da Saúde (2000 apud OLIVEIRA; SOUSA, 2003, p. 750), definição constante na Classificação Internacional de Doenças (CID),

motociclista é “[...] toda pessoa que viaja sobre uma motocicleta ou *side-car*² ou um reboque fixado a esse veículo”.

2.3.1 História

Tudo começou na França em 1790 quando o Conde de Sivrac resolveu unir duas rodas e uma tábua de madeira no meio, local, inclusive para que o condutor sentasse. O veículo “funcionava” alternando-se os pés no chão, impulsionando-os a cada passada. Dizem ainda que o estranho veículo batizado de Celerífero, logo virou mania. Mas, segundo os mesmos autores, no século XVIII a Europa foi assim, repleta de nobres e aristocratas e das mais variadas invenções, passatempos modernos para os jovens criativos da época. Em 1817, outro nobre, o alemão Barão Drais aperfeiçoou o Celerífero, instalando um eixo vertical e um “garfo” na roda dianteira, o que permitia guiar o veículo. E rebatizou de Draisense, vendendo muitas unidades de sua versão “franco-alemã” de bicicleta. E após isso muitos outros veículos de duas rodas foram surgindo, como por ex. o biciclo. Até que em 1885 é lançada a lendária Rover, de J. J. Starley, que logo se tornou sensação entre reis e rainhas (CARPES; ROSSATO, 2005).

Já no século XIX a engenharia européia tentava motorizar o biciclo, porém os motores eram enormes, a vapor, ainda de funcionamento precário. Gottlieb Daimler (1834-1890) é considerado o inventor do veículo a motor de duas rodas. Alemão, nascido em Cannstatt (próximo de Stuttgart), desde pequeno tinha interesse pela engenharia mecânica (LIMA, A., 2006).

Daimler, de acordo com Lima, A. (2006), após se formar, passou a trabalhar na Gasmotoren-Fabrik Deutz, dirigida pelo engenheiro Nicolaus Otto, inventor do motor de ciclo Otto. Porém, como Daimler tinha interesses diferentes de Otto, logo este o demitiu, pagando-lhe uma alta indenização. Ainda segundo o mesmo autor, com esse dinheiro, Daimler passou a pensar exclusivamente em seus inventos e convenceu seu colega, Wilhelm Maybach a trabalhar com ele numa oficina improvisada no fundo da sua casa.

Em 1855 surgiu a primeira criação conjunta: um motor de 264 centímetros cúbicos

² *Side-car*: carro lateral conjugado com a motocicleta. Muito utilizado pelos alemães durante a Segunda Guerra Mundial.

com meio cavalo de força a 500 rotações por minuto, movido a gás, com nome de carrilhão com dimensões inéditas para a época (LIMA, A., 2006). Após inúmeros testes e aperfeiçoamentos, inclusive de fazê-lo funcionar a gasolina (este tipo de combustível não era utilizado pelo enorme risco que causava), precisavam colocá-lo num veículo e logo surgiu a idéia do biciclo.

Em 29 de agosto de 1885 Daimler conseguiu patentear seu invento, com o nome de Einspur, sob o número 36.423, que era, na realidade, um chassi de madeira, com rodas de apoio com um motor que gerava 0,5 cavalo de força a 600 rotações por minuto (rpm). Depois da aprovação do motociclo, diz o autor, Daimler dedicou-se ao aproveitamento do motor para locomoção aérea e marítima, acabando por fixar-se no que seria um embrião do automóvel.

Há indícios que o filho de Daimler de apenas 16 anos percorreu nesta primeira motocicleta um percurso de mais de 40 quilômetros, criando provavelmente aí também o primeiro e até hoje bem revelado caso de afinidade entre os jovens e estas máquinas (LIMA, A., 2006).

Em 1894, o projeto do motociclo foi reinventado pelos alemães Heinrich Hildebrand e Alois Wolfmuller, que também empregaram pela primeira vez o termo “Motor Rad” (Roda Motorizada), que desenvolvia uma potência de dois cavalos de força e atingia velocidade de 60 km/hora. Porém, ainda tinha problemas que para serem resolvidos exigiam investimentos e como a fábrica passava por problemas financeiros, acabou fechando em 1897 (LIMA, A., 2006). Neste mesmo ano, os irmãos franceses Werner decidiram investir na Motorad e também criaram a expressão “motocyclette”, batizando o primeiro motociclo fabricado fora da Alemanha (MACIEIRA, 2006).

Em 1897, surge a primeira marca italiana, Bianchi e nos fins deste mesmo ano a primeira corrida organizada por ingleses em Surrey, subúrbio de Londres (Motorey de Serambles) (CARPES; ROSSATO, 2005). James Norton lança em 1898 sua marca Norton, que se tornou famosa por vencer a primeira prova de motovelocidade do “Tourist Trophy”, circuito de estrada da Ilha de Man, na costa da Inglaterra (LIMA, A., 2006). A esta altura, a motocicleta já tinha seu espaço no mercado e também na mente dos engenheiros. Paralelamente, neste período, outros inventos foram se desenvolvendo, contribuindo para o aperfeiçoamento da motocicleta.

Em 1887 John Boyd Dunlop, veterinário escocês, preocupado em melhorar as

vibrações do triciclo de seu filho, imaginou uma roda feita de um tubo de borracha oco e com isso fez surgir o pneu. Na França, os irmãos Michelin também contribuíram para o aperfeiçoamento dos pneus. E sua marca continua até os dias de hoje (CARPES; ROSSATO, 2005). Com o desenvolvimento da engenharia, as fábricas de motos se espalharam pela Europa e em 1903 surge a lendária Harley-Davidson, ícone de motocicleta americana que influenciou e influencia até hoje os apaixonados por este veículo de duas rodas (LIMA, A., 2006).

Em 22 de dezembro de 1904 surge a Federação Internacional de Motociclismo (FIM). Porém, os campeonatos mundiais só começaram a serem disputados depois da guerra, em 1949. Já o primeiro *motocross* aconteceu em 1947 e 10 anos mais tarde o primeiro mundial de *motocross*. Até hoje o maior campeão de motociclismo foi o italiano Giacomo Agostini, que obteve 15 títulos mundiais, sendo sete deles nas extintas categorias 350 cc e 8 na 500 cc (BJORKLUND, 2006).

Excluído: FIM

Hoje as motocicletas estão em todos os lugares, com uma enorme variedade de modelos, cores, tamanhos e potências. De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) em 2005, a frota de motocicletas no Brasil chegava a 7,6 milhões de unidades, equivalente, na época a 30% da frota de carros de passeio, que era de 25 milhões de unidades. Sendo que em cinco anos as vendas de motos devem superar as de automóveis. E ainda, em 2006, as montadoras deveriam colocar no mercado mais de 1 milhão de novas motos, de acordo com previsões da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas (ABRACICLO). Isto faz com que o Brasil figure entre um dos maiores mercados de motocicletas do mundo (BRASIL, 2006).

Desde sua criação muitas personalidades mundiais se apaixonaram pelas motos, entre elas Lawrence da Arábia (1888-1935), Rei George VI (1895-1952), o ator americano Steve McQueen (1930-1980), o escritor George Orwell (1903-1950), Rei Hussein da Jordânia, o ator Arnold Schwarzenegger, o cantor Bob Dylan; e no Brasil, o comandante da TAM Rolim Amaro (1942-2001) era um adepto inveterado, assim também como o ex-presidente da República, Fernando Collor de Mello e o humorista e apresentador de televisão Jô Soares e a jornalista Leilane Neubarth (MACIEIRA, 2006).

2.3.2 A motocicleta no Brasil

A primeira motocicleta fabricada no Brasil foi em 1951, pela empresa Monark. Antes existiam só as importadas, que começaram a chegar a partir do fim dos anos 1890. Na década de 1960, o crescimento da indústria automobilística avançou, fazendo retroagir o da motocicleta, que só retornou com força na década de 1970, com o surgimento de diversas montadoras, já no início dos anos 1980, como Honda, Yamaha e Motovi (nome usado a Harley-Davidson pela fábrica no Brasil), entre outras. E foi quando apareceu a maior motocicleta do mundo, a Amazonas, com motor Volkswagen de 1600 cm³.

Atualmente o mercado é dominado pela Honda e pela Yamaha, mas que já de longe deixaram de ser referência em moto nos quesitos velocidade e potência.

2.3.3 Motociclismo

O esporte derivado do uso da motocicleta para competições de velocidade é o motociclismo. As primeiras manifestações se deram no século XIX, sendo que a primeira corrida com máquinas ainda na forma de triciclo, realizou-se na França, em 1887. Mas foi somente no século XX que o motociclismo se desenvolveu realmente, com os aperfeiçoamentos técnicos dos motores. No Brasil, esta atividade é bastante irregular, não alcançando o desenvolvimento de países. Porém, o que se observa é um imenso mercado para a motocicleta para uso como meio de transporte e menos para a prática esportiva.

2.3.4 O uso da motocicleta

Especialistas no mundo inteiro consideram a utilização da moto como sendo perigosa, uma vez que o piloto não tem muita proteção, ficando exposto às colisões e também às quedas. Porém, o que se observa é que o uso da motocicleta como veículo é bom, por ser econômica, de fácil estacionamento (já que é pequena) e por sair fácil dos congestionamentos. Porém, primeiramente há que se atentar para o uso dos equipamentos de proteção: capacete (cujo uso é obrigatório por lei), óculos protetores e luvas, quando a utilização for dentro do

perímetro urbano, além do uso de farol aceso mesmo quando utilizada na cidade. Segundo, dar atenção às condições físicas de quem pilota a moto, como por exemplo: não estar sob efeitos de medicamentos fortes e/ou controlados, não fazer uso de álcool, evitar pilotar quando se achar estressado ou distraído, principalmente em função de preocupações. Pessoas com sono em atraso ou que tiveram uma noite mal dormida também devem estar mais atentas às suas reais condições, para verificar se podem ou não pilotar. Praticar mais exercícios aeróbicos, assim como ingerir maior quantidade de água ou bebidas isotônicas, são recomendações dos fabricantes (Fonte: site da Honda).

De acordo com o artigo 54 do Código de Trânsito Brasileiro, os condutores de motocicletas devem, para poderem circular nas ruas, portar capacete de segurança, com viseira ou óculos protetores; segurar o guidom com as duas mãos e utilizar vestuário de proteção, de acordo com as especificações do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Já os passageiros devem portar capacete de segurança, estar em carro lateral acoplado aos veículos ou em assento suplementar atrás do condutor e usar vestuário de proteção, de acordo com as especificações do CONTRAN (art. 55 do Código de Trânsito Brasileiro).

A própria fábrica de motocicletas Honda ainda aconselha como deve ser utilizada a motocicleta. O modo correto de conduzir o veículo, segundo ela é que, deve-se atentar para o posicionamento do corpo pra frente, nas subidas, evitando assim, que a moto se empine. Já nas descidas, o corpo deverá ser remetido levemente para trás, procurando ficar com o corpo ereto (mas sentado) na moto. Agindo desta forma, o peso do corpo do piloto rebaixa o centro de gravidade, obtendo maior equilíbrio. Deve-se evitar frear ou acelerar de modo mais brusco, porque ocorrerá uma projeção do corpo para frente, provocando uma queda e fatalmente uma fratura na base do crânio, além de provocar o descontrole do veículo e implicar na colisão com algum outro veículo, quando em vias públicas. Nas curvas, o ideal é desacelerar e reduzir gradativamente as marchas, dando maior tração e aderência dos pneus ao asfalto. O uso da embreagem deve ser apenas para a troca de marcha.

Com relação ao registro e licenciamento, as motocicletas deverão obedecer a regulamentação estabelecido por legislação municipal do domicílio ou residência de seus proprietários, segundo o artigo 129 do Código de Trânsito Brasileiro e serão consideradas, de como infrações específicas das motocicletas de acordo com o artigo 244, *in verbis*:

I - sem usar capacete de segurança com viseira ou óculos de proteção e

vestuário de acordo com as normas e especificações aprovadas pelo CONTRAN;

II - transportando passageiro sem o capacete de segurança, na forma estabelecida no inciso anterior, ou fora do assento suplementar colocado atrás do condutor ou em carro lateral;

III - fazendo malabarismo ou equilibrando-se apenas em uma roda;

IV - com os faróis apagados;

V - transportando criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança:

[...]

VI - rebocando outro veículo;

VII - sem segurar o guidom com ambas as mãos, salvo eventualmente para indicação de manobras;

VIII - transportando carga incompatível com suas especificações.

2.3.5 A motocicleta como meio de transporte

Desde o início dos tempos, o homem teve necessidade de se locomover. Alguns faziam uso de animais para poderem percorrer distâncias mais longas, mas no geral, as pessoas andavam a pé. Com isso, conforme afirma Larica (2003 apud SILVA, A., 2006) o trânsito está presente na vida humana desde o período da Pré-História, quando ainda nem existiam veículos automotores.

Durante toda a sua vida, o ser humano vem fazendo uso de diversas formas de locomoção: animais, como cavalos; redes; carros (de bois, carruagens, etc.) “puxados” por animais; e por fim, carros, motocicletas, bicicletas, ônibus, barcos, aviões e trens. Veículos dos mais diferentes tipos, bem como com preços e características distintas, que proporcionam maior ou menor conforto, rapidez e economia. Mas é importante ainda destacar, que mais do que obter locomoção com os veículos, o homem tem obtido prazer com o uso que faz de alguns deles, como é o caso da motocicleta.

É inegável, também, que os veículos como meios de transporte têm possibilitado ao longo dos anos, o desenvolvimento do mundo, através do aperfeiçoamento da tecnologia; por promover intercâmbio; por possibilitar ao homem, outras possibilidades de vida. Enfim, muitas são as vantagens que o desenvolvimento dos meios de transporte trouxe à humanidade.

Porém, não exclui a questão de que nem sempre foi para a melhoria do bem comum,

do progresso do mundo e da vida coletiva, que o ser humano utilizou um veículo, mas porque de alguma forma, sempre o fascinou o fato de poder “se locomover”, de transitar, da possibilidade de ir de um lugar ao outro. E mais do que isso, é inerente ao ser humano o fascínio pela velocidade, porque gera emoção e também porque fisicamente é desencadeadora de sensações de liberdade, além do que, porque de alguma forma, isso implica, mais ou menos a como ser “dono do tempo”, a ter certo controle sobre ele, o que torna o homem com mais poder sobre si e sobre a vida. Essas emoções e sensação de liberdade e poder são divinas para o homem, e é assim que ele se sente quando faz uso da velocidade. Silva, R. (2006, p. 31) na sua dissertação de mestrado, afirma que

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 cada estrada, devido a diversos fatores, como: condições do meio ambiente, do tráfego, características e condições do motorista e do veículo.

Situação que, conforme aponta a mesma autora, implica em um risco de acidente, já que na composição de todos estes elementos, nem todos podem estar em condições de utilização com velocidade.

Reeder (1996 apud SILVA, R., 2006) afirma que os jovens tendem a dirigir com mais velocidade, assim como os motociclistas. E, nesse sentido, a velocidade tem colocado muito em risco o trânsito como um todo e as motocicletas, quando utilizadas por jovens com pouca experiência e em alta velocidade, são partes significativas destas estatísticas.

Mesmo porque, a utilização da motocicleta tem crescido consideravelmente nos últimos anos, de acordo com os dados de registros do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), muito em função da sua grande utilização como veículo formal e informal de trabalho (“motoboys” e “mototáxis”).

Pacheco (2003 apud SILVA, R., 2006, p. 42) afirma que “[...] a motocicleta, como instrumento de trabalho, teve um aumento de 1.065%, de 1993 a 2002”. De forma, que com isso, 55% das motos vendidas no Brasil não são mais destinadas ao lazer, mas como meio de transporte e/ou ferramenta de trabalho. Isso ocasionou modificação no mercado, causando uma transformação cultural em relação à motocicleta, afetando a rotina de toda a população.

Preço mais acessível e facilidade de pagamento são dois grandes elementos de motivação para a aquisição desse bem, além das facilidades para estacionar (grande problema

das maiores cidades) e de se locomover e também economia para manutenção e utilização. Isso atrai fortemente o jovem consumidor e também àqueles que se iniciam na vida profissional.

Também com isso, cada vez mais, acidentes com motocicletas têm ocorrido, conforme se pode observar nas informações do DETRAN, fazendo com que os condutores destes veículos, figurarem entre os primeiros lugares das vítimas de acidentes de trânsito com veículos a motor.

Porém, é inegável que os problemas no trânsito existem independente do uso de motocicletas, e que nas últimas décadas crescem vertiginosamente, acompanhando o crescimento demográfico³, e conseqüentemente da frota de veículos no Brasil. Isso fatalmente influencia no aumento dos acidentes de trânsito. Inclusive porque, mesmo com esse aumento do número de pessoas e do número de veículos circulando, não houve melhoras nas vias públicas (ruas e estradas) e nem nas políticas públicas de controle da circulação dos veículos. Bem como, ao sistema de educação para o trânsito e campanhas publicitárias para este mesmo fim, ainda são instrumentos precários e mal aproveitados.

2.3.6 Os jovens e a motocicleta

Para Dayrell e Carrano (2006, p. 1),

[...] é importante destacar que o conceito de juventude não pode ser encerrado em esquemas modulares tendentes à homogeneização. A pluralidade e as circunstâncias que caracterizam a vida juvenil exigem que os estudos incorporem o sentido de diversidade e das múltiplas possibilidades do sentido de ser jovem.

Os jovens constituem um segmento populacional de “[...] grande importância, entretanto, suas necessidades, práticas coletivas e as políticas a eles destinadas ainda são pouco conhecidas” (DAYRELL; CARRANO, 2006, p. 2).

Desse modo é necessário olhar o jovem além dos estereótipos a ele criados: de rebeldes, de pessoa que “vem a ser”, de transitoriedade, ou ainda o mais comum de pessoa em

³ Segundo Queiroz (2002 apud SILVA, A., 2006), a população cresceu 29% de 1963 a 1972, a frota de veículos cresceu 153%, o índice de acidentes, 381% e o número de vítimas, 212%.

crise, principalmente com os padrões vigentes e com a família. Porque, conforme afirma Peralva (1987 apud DAYRELL, 2003), “[...] a juventude é ao mesmo tempo, uma condição social e um tipo de representação”. Desse modo,

Excluído: . p. —

Construir uma noção de juventude na ótica da diversidade implica, em primeiro lugar, considerá-la não mais presa a critérios rígidos, mas sim como parte de um processo de crescimento numa perspectiva de totalidade, que ganha contornos específicos no conjunto das experiências vivenciadas pelos indivíduos no seu contexto social (DAYRELL, 2003).

De acordo com Fonseca (2006), os jovens tendem a valorizar os sentidos de virilidade, liberdade e autonomia. Mas a opinião dela não é isolada. Muitos são os autores e pesquisadores que consideram quase como sinônimo moto e juventude. Esta é uma fase, de acordo, com muitos (pesquisadores e jovens) da “curtição”, porque é a palavra que melhor define e turbulência que se vive neste período de vida, onde o que importa é “aproveitar cada minuto” da vida na maior intensidade.

Lembrando também que a juventude é uma das fases mais tumultuadas da vida, onde se desencadeiam inúmeras mudanças, algumas que se iniciam já na adolescência. E muitas vezes ao se ver diante de tantas alterações no seu contexto de vida, surgem não só os questionamentos, mas as rupturas, na forma de transgressões, que de acordo com Ferreira (1988, p. 644) significa: “[...] ação de transgredir, contrair a uma ordem, a uma lei; violação, infração”.

Assim, os jovens se vêem diante de situações onde eles acreditam ser a melhor alternativa romper com o estabelecido a fim de ao atrair atenção para si, sentir maior segurança. E muitas vezes essas transgressões são feitas no trânsito, onde eles vão poder demonstrar toda sua capacidade, habilidade, poder e desenvoltura; tudo o que almejam e que ainda não têm por completo.

De acordo com Marín-León e Vizzotto (2003, p. 516),

Muitos estudos mostram que jovens motoristas, na maioria das vezes, consideram que têm uma habilidade muito melhor para dirigir que os outros motoristas. Fin e Bragg (1986) encontraram que jovens motoristas consideram com risco menor de sofrer um acidente que outros jovens motoristas ou outros motoristas. O mesmo padrão é demonstrado por Mathews e Moran (1986).

Isso ocorre, segundo estas pesquisas, porque os jovens subestimam os riscos e superestimam suas próprias habilidades, o que segundo os pesquisadores deve ser uma atitude subconsciente, já que é difícil de ver algum risco em algo que a pessoa pensa que desempenha bem (GREGERSEN, 1991 apud JORNAL DA ABRAMET, 1994). Da mesma forma, segundo afirma Santos (2006),

A liberdade de andar sobre duas rodas se assemelha à do uso da "calça velha azul e desbotada" da antiga propaganda [...] O sentimento de "voar leve à toa" da gaivota da canção é sentido no toque ágil e desenvolto da motocicleta se movendo no trânsito, no balanço da linha tênue que separa a vida da morte.

A associação da moto com o público jovem se deu em função de uma identificação:

Mas não há liberdade sem limites e não há responsabilidade sem conseqüências. E a conscientização dos limites e das conseqüências devidos ao uso da motocicleta deve ser inculcada no motociclista, para que ele não venha a sofrer a desventura de acidentes que afetarão a sua vida (SANTOS, 2006).

Dessa forma, observa-se que não é de hoje que se faz a associação de conceitos e idéia de motocicleta e liberdade, e esta com juventude.

Para Vigotsky (1995 apud TOASSA, 2004) ao se falar de liberdade, se conduz à idéia do processo pelo qual as pessoas passam a escolher suas ações. E foi a partir daí que ele estudou a formação de conduta mediada por estímulos auxiliares. De maneira que ele aceita a reação eletiva como a forma mais típica de formação da conduta volitiva, um elo essencial no desenvolvimento da personalidade. "A liberdade humana consiste precisamente em que pensa, quer dizer, em que toma consciência da situação criada" (VIGOTSKY, 1995 apud TOASSA, 2004, p. 3).

É necessário analisar alguns fatores apontados por Gullo (1998) sobre as causas da vontade constante de violação por parte dos jovens:

- a) auto -afirmação;
- b) ir contra a sociedade e/ou os pais;
- c) mimetismo: o jovem não tem coragem de assumir suas diferenças e tende a imitar as pessoas que admira... muitas vezes aqueles que são mais espertos, alegres e

- mais extrovertidos;
- d) pressão dos amigos: para se sentir “enturmado”, aceito pelo grupo;
 - e) a procura de novas sensações;
 - f) ansiedade: pelos problemas que se apresentam, pela cobrança da família e dos amigos, pelas mudanças e novas decisões que devem ser tomadas.

2.3.7 Dados estatísticos

De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), em 1997, em São Paulo, a participação dos jovens nos desastres fatais foi alta, na faixa etária entre 18 e 25 anos, sendo que a partir desta idade a participação dos condutores nos desastres fatais diminui muito. Porém, quando se considera a motocicleta,

[...] a juventude de seus condutores foi mais marcante: quase dois terços deles tinha idade até 25 anos (40% só no intervalo de 21 a 25 anos), sendo desprezível a participação de motociclistas com idade superior a 40 anos nos acidentes fatais (MARÍN-LEÓN; VIZZOTTO, 2003, p. 517).

Lembrando ainda os autores que, segundo os mesmos dados do CET, na época em São Paulo, 6,6% dos motociclistas eram condutores menores de idade. De acordo com o A.A.A. 40% dos acidentes com adolescentes resultaram em lesões nos Estados Unidos em 1994 e que mais de 8 mil acidentes com vítimas foram atribuídos a adolescentes em 1994 (REVISTA DA ABRAMET, 1997).

Os resultados do estudo de Levy (1990 apud MARÍN-LEÓN; QUEIROZ, 2000) mostraram que o efeito do alto risco de acidente determinado pela pouca experiência na direção diminui com o aumento da idade. Assim também, há estudos que demonstraram, segundo Marín-León e Queiroz (2000), que a experiência tem maior significado que a idade no que se refere a risco de acidente de trânsito.

Assim como, Spolander (1983 apud MARÍN-LEÓN; QUEIROZ, 2000) analisou que os condutores que dirigem menores distâncias estão mais sujeitos aos riscos de acidentes, do que àqueles que dirigem grandes distâncias. E Ferdun et al. (1967 apud WILLIAMS; LUND;

PREUSSER, 1985) analisaram em estudo com 10.250 jovens motoristas que a experiência é mais importante que idade. E ao analisar que a experiência vem com o tempo de condução de veículos e com a quantidade de vezes que se pratica a ação, concluir-se-á que os mais jovens terão menos experiência que os mais adultos.

De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2003) a severidade dos acidentes de trânsito aumenta consideravelmente quando os veículos são motocicletas:

[...] Dos automóveis acidentados, entre 6% e 7% eram acidentes com vítimas; já em relação às motocicletas acidentadas, este número variou entre 61% e 82%. Isso ressalta a gravidade dos acidentes com motocicletas, o que evidencia a necessidade de formulação de políticas específicas para os motociclistas (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2003, p. 15).

Aponta-se, também, o fato do estresse cognitivo que o jovem motorista deve conviver, uma vez que deve compatibilizar informações e impressões sensoriais, percepção, pensamento, memória, etc. (REVISTA DA ABRAMET, 1997), conforme afirma Egidius (1979 apud MONTAL, 1998), o que em trânsito significa, utilizar a capacidade cognitiva para administrar a mudança de marcha, o freio, a aceleração, as distâncias dos demais veículos, enfim, a operação dos itens do veículo, como faróis, setas, etc. Tudo isso exige do condutor uma decisão consciente e que deve ser tomada em questão muitas vezes em fração de segundos. E é exatamente isso que a experiência proporciona: a rápida tomada de decisão com menor estresse.

Alguns estudos têm abordado a percepção e a determinação de risco de acidentes em motoristas jovens. O que se percebe é que a taxa de risco que os jovens motoristas apresentam pode estar relacionada ao estilo de vida desses jovens – como por exemplo “a busca de sensações” (MOE; JENSSEN, 1990 apud MONTAL, 1998).

E, por fim, outros estudos já concluíram que: motoristas jovens dirigem mais rápido do que os mais velhos e também de uma maneira que aumenta a chance de conflito com os demais condutores (NOLÉN, 1988 apud MONTAL, 1998).

Da mesma maneira, jovens se expõem mais ao risco devido ao consumo de álcool e a direção, já que quando estes jovens têm um volume maior de álcool no sangue tendem a superestimar sua capacidade de dirigir, embora a frequência com que façam isso (dirigir

alcoholizado) seja menor que nos motoristas mais velhos (GLAD, 1985 apud ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO, 2007e). E ainda vale ressaltar que os homens estão mais sujeitos aos riscos que as mulheres.

2.4 O USO DA MOTOCICLETA EM CAMPO GRANDE, MS

A cidade de Campo Grande, capital do Estado de Mato Grosso do Sul, tem 8.096 km² e está localizada na parte central do Estado, ocupando 2,26% de sua área total. Conta com uma população de 692.549 pessoas (em julho de 2002), de acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDEC) da Prefeitura Municipal de Campo Grande, MS (CAMPO GRANDE, 2007).

Campo Grande está situada nas imediações das bacias do Paraná e Paraguai e tem como municípios limítrofes: Jaraguari (Norte); Nova Alvorada do Sul (Sul); Ribas do Rio Pardo (Leste); Sidrolândia (Oeste). Segundo ainda a SEDEC, Campo Grande possui uma economia forte e bastante diversificada, apresentando excelentes condições de trabalho e investimentos em todos setores, primário, secundário e terciário. É

[...] reconhecida como uma das capitais brasileiras com melhor padrão de vida, sua PEA representa, em média, 1 milhão de habitantes, dividindo-se equilibradamente entre homens e mulheres. Quanto a distribuição das pessoas por ramo de atividade, o setor primário absorve 26,44%, o secundário 14,15% e o terciário 59,41% da PEA total (CAMPO GRANDE, 2007).

Com relação aos dados sobre trânsito, Campo Grande atualmente possui 173.137 condutores do sexo masculino e 81.792 do sexo feminino; sendo que destes 613 homens e 152 mulheres possuem 20 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH)⁴ e que estão com a CNH vencida são: 38.277 homens e 16.685 mulheres.

E com relação às multas, a Tabela 1 apresenta as ocorrências de janeiro a fevereiro de 2007, conforme pesquisa realizada pelo DETRAN do Mato Grosso do Sul. Sendo que, em fevereiro de 2006 (período em que foi feita a pesquisa de campo) circulavam em Campo Grande 260.877 veículos no total e destes, 49.279 eram motocicletas.

⁴ Documento que o motorista deve portar todas as vezes que estiver dirigindo e que o caracteriza como apto a dirigir.

Atualmente (fevereiro de 2007) Campo Grande possui 280.568 veículos, sendo 56.271 motocicletas (MATO GROSSO DO SUL, 2007).

TABELA 1 - Distribuição das ocorrências de multas aplicadas em Campo Grande, MS, entre janeiro e fevereiro de 2007

| Descrição | Meses | |
|--------------------------------------|---------|-----------|
| | Janeiro | Fevereiro |
| Total de multas cadastradas | | |
| – Urbana | 9.355 | 5.525 |
| – Estadual | 483 | 57 |
| – Federal | 3.268 | 239 |
| – Eletrônica | 3.302 | 2.164 |
| Total de multas por tipo de infração | | |
| – Avançar sinal | 1.063 | 570 |
| – Situação irregular | 1.978 | 1.510 |
| – Acima da velocidade | 473 | 0 |
| – Alcoolizado | 64 | 37 |
| – Outras | 13.830 | 5.868 |
| Total de multas por classificação | | |
| – Leve | 1.917 | 976 |
| – Média | 4.590 | 2.284 |
| – Grave | 5.555 | 2.821 |
| – Gravíssima | 4.345 | 1.904 |

Fonte: Mato Grosso do Sul (2007).

Percebe-se o alto índice de multas aplicadas pelo sistema eletrônico, ou seja, velocidade acima da permitida no local e avanço de sinal. O baixo número de multas aplicadas por dirigir alcoolizado noção significa necessariamente que esta é razão irrelevante, pois na maioria das vezes, a combinação álcool e direção se dá no período noturno, onde a fiscalização é menor. Também é importante verificar que as multas de classificação maior ocorreram praticamente o dobro no mês de janeiro em relação a fevereiro, o que merece um estudo a parte para se saber a razão do fenômeno.

Excluído: 1

2.5 ACIDENTE DE TRÂNSITO

De acordo a Organização Mundial da Saúde (2000 apud OLIVEIRA; SOUSA, 2003, p. 750), definição constante na CID, acidente de trânsito é “[...] todo acidente com veículo ocorrido em via pública⁵”. Rozestraten (1988, p. 73) afirma que o “[...] acidente pode ser considerado como uma disfunção do sistema Homem – Veículo – Via”, conforme verificou uma pesquisa realizada na Inglaterra por Sabey e Staughton (1975), que entre 1970 e 1974 a maioria dos fatores ligados ao acidente tinha relação com falhas humanas e com o processamento das informações.

Excluído: Classificação Internacional de Doenças (

Excluído:)

Nos últimos anos o crescente aumento de acidentes em vias públicas, tem preocupado algumas autoridades em todo mundo. A ponto de ser com isso, considerado como uma questão de saúde pública, inclusive pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que tem enfatizado esta visão de saúde, que dimensiona não só estado de ausência de doenças, mas o completo bem estar físico, mental e social do indivíduo (O’NEILL, 1983 apud SILVA, A., 2006).

Daros (2006) afirma que o acidente é uma forma de se resolver de modo indesejável o conflito que se instaura na ocupação do espaço público. Ainda segundo o autor, a cifra, no Brasil ultrapassa a casa do 1 milhão por ano em termos de acidente, sendo que 350.000 se ferem e 50.000 morrem⁶. Dos que se ferem, grande parte é composta de motociclistas.

Anualmente no mundo são registradas 1,26 milhões de mortes no trânsito, segundo a OMS. E desses, como se viu, o Brasil ocupa uma desconfortável posição, com mais de 20 mil mortes por ano, de acordo com os dados da Federação Nacional das Empresas de Seguros Privados (FENASEG). Já o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores (DPVAT), seguro obrigatório indeniza anualmente quase 40 mil mortes no trânsito brasileiro (SILVA, R., 2006).

⁵ Via pública – (via de trânsito) – ou rua é a largura total entre 2 limites de propriedade (ou outros limites) de todo o terreno ou caminho aberto ao público, quer por direito, quer por costume, para circulação de pessoas ou bens de um lugar para outro.

⁶ Números esses que não correspondem a realidade, já que não computam as pessoas vitimadas fora dos locais dos acidentes. Assim, estudiosos e especialistas são sempre unânimes em afirmar que os números reais são superiores aos dados oficiais.

No Japão, por meio de um estudo realizado com registro de necropsia de motociclistas, autores concluíram que o uso efetivo de capacete reduziu de forma significativa a gravidade das áreas da cabeça e pescoço. Não tendo, porém, nenhum efeito na gravidade total das lesões em outras partes do corpo (OLIVEIRA; SOUSA, 2003).

Afirmam os autores que, no Brasil, estudos do DENATRAN contabilizaram 13.562 vítimas fatais e 249.666 não -fatais de acidentes de trânsito nos estados brasileiros, no período de janeiro a setembro de 2000.

O que corrobora com os dados do Center of Disease Control e Prevention (CDC), para os motociclistas, o uso de capacetes reduz em 29% o risco de lesões fatais e, em 67%, o risco de traumatismo crânio-encefálico (OLIVEIRA; SOUSA, 2003). Esses autores descrevem em um estudo com vítimas de acidentes de trânsito residentes em Maringá, PR, que os motociclistas foram vítimas com traumas leves na sua maioria (73,14%) ou de gravidade moderada (16,14%), sendo que as partes do corpo mais afetadas foram os membros inferiores e superiores (fraturas, contusões, luxações). O crânio foi comprometido em 31,34% dos casos, sendo mais gravemente lesado em 16,41% dos acidentes. Para Koizumi (1992, p. 308),

[...] se os acidentes de trânsito ocupam o primeiro lugar no grupo de mortes por causas violentas e se o uso da motocicleta vem aumentando, julga-se necessário estudar a mortalidade ocasionada por este tipo de transporte. Além disso, se a mortalidade por acidentes de motocicleta parece estar se tornando um problema de saúde pública, não menos importante poderá ser a problemática gerada nos feridos por esses acidentes, dada a vulnerabilidade tanto do motociclista como do seu passageiro.

Além disso, para Calil (1997, p. 25), “[...] os motociclistas e pedestres destacam-se como as vítimas mais graves dos acidentes de trânsito”. O que, mais uma vez, demonstra a gravidade do problema dos acidentes de trânsito envolvendo motociclistas. Nesse sentido Vasconcelos (1985) afirma que o trânsito não é somente um problema técnico, mas deve ser visto como parte da sociedade capitalista, no que tange às questões sociais e políticas. Com isso, segundo o autor não se deve apenas analisar a situação cotidiana, como os acidentes em si, mas é necessário discutir e trazer à tona a análise de como o trânsito se forma e de como as pessoas participam dele, com seus interesses e necessidades.

Já especialistas como Vasconcelos (1985) afirmam que a impunidade e o desejo de “superioridade” de alguns reforçam a situação problemática em que se encontra o trânsito. Pessoas que não são penalizadas pelos erros que cometem no trânsito enfatizam a atitude de

agir em desconformidade com o que diz a lei; pessoas que por estarem motorizadas se acreditam mais importantes do que aquelas que transitam a pé.

Assim como se têm indivíduos que partilham da crença de que o acidente ocorre com os outros, jamais com eles; também se encontram no trânsito aqueles que por se acharem com experiência ou portadores de CNH são imunes a sofrer as conseqüências negativas do trânsito. E isso tudo também tem colaborado sobremaneira para o número elevado e crescente de acidentes de trânsito na maioria dos países do mundo.

2.5.1 Acidentes de trânsito com jovens

De acordo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (2007d), é três vezes maior o risco de acidente envolvendo jovem com idade abaixo de 20 anos, se comparado a de uma pessoa com idade acima de 35 anos. Assim, a maior ocorrência de acidentes, inclusive com perda total se dá entre jovens, principalmente homens.

[...] o risco de acidente envolvendo jovens abaixo de 20 anos é três vezes maior do que com uma pessoa de 35 anos de idade. Além disso, a incidência maior de acidentes e de casos com perda total, ou seja, maior gravidade, ocorre entre os jovens, principalmente do sexo masculino (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO, 2007d).

Já as mulheres, se envolvem 10% menos em acidentes que os homens. Além do que, esta diferença aumenta entre os mais jovens. A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (2007b) afirma que na convivência com pessoas da mesma idade ou observando o comportamento dos motoristas novos, são notadas as infrações ou atos irresponsáveis cometidos no trânsito.

Pode-se afirmar que os motociclistas estão envolvidos em 26% dos acidentes de trânsito que acontecem no Brasil (CANAL DO TRANSPORTE, 2007).

E com isso, os estudos da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (2007d) destacam algumas causas mais comuns de acidentes de trânsito com os jovens: falha no controle da situação; velocidade excessiva; dificuldade na tomada de decisão; pressão dos amigos; procurando desafios; consumo de álcool.

2.6 PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

A psicologia do trânsito tem o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito como seu objeto maior. De forma que busca entender este comportamento pela observação e experimentação, a fim de auxiliar na formação de comportamentos mais seguros, através da utilização de métodos científicos e didáticos, pois é através destes comportamentos que se consegue descobrir os fatores (cognitivos e mentais) que os determinam (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

Barjonet (1997 apud PEREIRA, 1997) define a psicologia de trânsito como uma área do conhecimento de pesquisa e ensino, e Rozestraten (1988, p. 9) afirma que a psicologia do trânsito

[...] pode ser definida como uma área da psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram. Em síntese: é o estudo dos comportamentos – deslocamento no trânsito e de suas causas.

No Brasil, após a década de 1980, é que a psicologia de trânsito passou a buscar ampliação na sua área de atuação, mas ainda assim, de maneira ainda tímida até os dias de hoje, exercendo, para muitos, somente o papel de avaliar a capacidade psicológica dos indivíduos nos processos de habilitação. Já na participação científica e acadêmica tem sido um pouco mais ativa, mas tendo como base ainda as obras e os estudos de Rozestraten (1988).

Todos os indivíduos participam do trânsito de alguma forma, pois “[...] desde antes de nascer e logo depois, como bebês empurrados nos carrinhos ou presos nas cadeirinhas dos carros” (ROZESTRATEN, 1988, p. 11). Assim, além das diferenças de comportamentos em função do papel que estão exercendo no trânsito em dado momento (motorista, pedestre, ciclista ou motociclista), as pessoas ainda apresentam comportamentos relacionados a sua idade, cultura, nível social e também ao tempo de experiência.

Somando-se a estes comportamentos ainda se encontram a diversidade de veículos e diferentes níveis de condutores circulantes, assim como os inúmeros tipos de personalidade (os mais afoitos, os apressados, os mais ou menos cuidadosos, os medrosos, etc.). São todos estes “sujeitos” ou mesmo estes indivíduos “multifacetados” que vão compor a totalidade do

trânsito e também a prevalência dos comportamentos.

2.6.1 Comportamento social no trânsito

Os comportamentos são construídos com base nas idéias, nos valores e nas crenças, de forma que podem ser aprendidos ou manifestados de maneira espontânea ou não, dentro de um processo de socialização, partícipes da estruturação da personalidade e do sistema cognitivo.

O homem é um ser diferente dos demais animais, pois é dotado de características únicas, capazes de torná-lo distinto dos demais. Além do que, é formado por uma carga genética e influenciado pelo meio em que vive e pelos acontecimentos ao longo de sua vida. E são estas marcas que carrega desde o seu nascimento e as inúmeras influências que pode sofrer que torna-o também único. E é esse conjunto de características herdadas e adquiridas que formam sua personalidade e que se torna preponderante no rumo que sua vida vai seguir, inclusive contribuindo para a sua tomada de decisões e nas preferências que tiver. Dessa forma, a personalidade é a forma única do indivíduo responder aos estímulos, o que colabora para tornar o homem um ser complexo.

Com isso, conclui-se que o que vai determinar o comportamento do motorista é a sua personalidade, já que sua conduta será reflexo do que ele possui internamente e de como está configurada a sua personalidade.

Kotler e Armstrong (1993 apud SILVA, A., 2006) afirmam que, o comportamento é influenciado por características culturais, pessoais e psicológicas, que na sua maioria são passíveis de controle. As pessoas se motivam por necessidades e desejos que estimulam e impulsionam o indivíduo a sua satisfação. E nesse aspecto as duas teorias mais populares, segundo os autores, sobre motivação são:

- a) Teoria de Maslow (1908-1970): que se baseia no fato de que as necessidades humanas estão ordenadas em hierarquia da mais pertinente (ou básica para subsistência) a menos urgente (mais subjetiva);
- b) Teoria de Freud (1856-1939): que considera que as pessoas não têm consciência da

maioria das forças psicológicas que moldam seu comportamento. E para Freud à medida que a pessoa cresce, ela reprime alguns desses impulsos ou os controla, já que nem todos podem ser manifestados, na visão dos próprios indivíduos.

Ainda para completar a questão da personalidade e assim dos comportamentos, é necessário avançar também sobre a percepção, que é o que determina o que a pessoa vê e sente, como capta as informações que a cerca, a fim de formar uma imagem e um significado do mundo que a rodeia, ou do qual ela faz parte. E também da atenção seletiva, que é a capacidade e a necessidade de selecionar a quais informações se ater. Pesquisas têm mostrado que as pessoas são mais suscetíveis a estímulos que se relacionam com uma necessidade humana que a outros.

Além disso, vão compor o comportamento, a aprendizagem, as crenças e as atitudes:

- a) aprendizagem: é a mudança nos processos mentais causada por uma experiência anterior;
- b) crenças e atitudes: a decisão da pessoa é proveniente da integração entre os fatores culturais, sociais, pessoais e psicológicos. A crença é um pensamento que se tem sobre algo, baseado na realidade, na opinião ou na fé. A atitude é uma característica individual que descreve as avaliações cognitivas e emocionais, as tendências mais consistentes de uma idéia ou de um objeto. As crenças podem mudar, já as atitudes são mais permanentes.

2.7 COMPORTAMENTO SOCIAL DOS MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO

O trânsito, no que diariamente se percebe, é composto assim de atitudes inadequadas por parte de alguns condutores e também de alguns pedestres, apesar de que estes são minorias, pelo menos no que diz respeito a atitudes incorretas. Esse comportamento prejudica: a) o fluxo normal do trânsito; b) os demais condutores; e c) também aos próprios infratores que acabam por arriscar-se demasiadamente. E essas atitudes são chamadas, pelos especialistas, de “desvios comportamentais no trânsito”.

Conforme foi citado anteriormente, o Brasil é considerado um dos países campeões de

acidentes no trânsito. E o que acontece segundo muitos especialistas é um somatório de fatores, o que evidencia que além do aspecto principal, outros fatores acabam por contribuir para a ocorrência do acidente.

Os acidentes, de acordo com o que afirmam Oliveira e Sousa (2003, p. 750), são “[...] reflexo do número de veículos em circulação, da desorganização do trânsito, da deficiência geral de fiscalização, das condições dos veículos, do comportamento dos usuários e da impunidade dos infratores”.

A bibliografia, segundo Martinez Filho (2005), associa os fatores de risco ao elemento humano (condutores e pedestres), ao veículo e às condições da via e ambientais. E embora não existam pesquisas frequentes, é consenso que os fatores relacionados ao homem predominam em demasia sobre os demais. E é exatamente este o único elemento envolvido capaz de uma reação no momento crítico que antecede o acidente. Ainda para este mesmo autor, é fundamental considerar os diferentes tipos de pessoas que estão atuando no trânsito.

Um grupo delas tem atitudes equivocadas, por desconhecimento dos procedimentos corretos, que podem ser derivadas, por exemplo, da má formação nos Centro de Formação de Condutores, em decorrência do uso de materiais didáticos ultrapassados ou ainda pela forma como a CNH é vista, ou seja, menos como uma certificação da habilidade de conduzir um veículo e mais como um documento obrigatório na condução dos veículos, isto quando os condutores entendem que o porte é obrigatório e mais ainda que é obrigatório possuir CNH para que se possa conduzir um veículo e trafegar pelas ruas.

Outras atitudes acabam sendo equivocadas pela falha na sinalização, item essencial para um bom andamento do trânsito. Assim, erram como consequência da falha de terceiros, cuja responsabilidade de fiscalização é do Sistema Nacional de Trânsito.

E há ainda, os que agem incorretamente por se encontrarem em má situação psicológica ou física, permanente ou temporariamente, situação muito presente nos dias de hoje, já que o estresse, a limitação de tempo e o aumento do trabalho, têm tornado o homem mais preocupado e vivendo sob forte pressão psicológica, o que muitas vezes desencadeia problemas físicos.

Há também os que não possuem perfil psicológico adequado para atuarem no trânsito, por serem ansiosos ou agressivos em demasia, fato que deveria ser observado no exame para

obtenção da CNH, mas que muitas vezes passa despercebido ou é francamente ignorado, por não se poder “oficialmente” reprovar um possível condutor por ter este perfil psicológico.

E por fim, deve-se citar os que agem incorretamente por imaturidade, egoísmo, arrogância e má educação social, onde seus próprios interesses são preponderantes aos da coletividade. E com isso colocam em risco, além da sua própria vida, as das demais pessoas que circulam pelo trânsito. E com isso, reforça Martinez Filho (2005), o “efeito pedagógico da multa” é essencial, para não permitir a sensação de impunidade, já que existe uma relação do aumento da aplicação de multa e a redução e os acidentes graves de trânsito. Ou seja, o aumento do número de autuações reflete imediatamente na redução dos acidentes. Para Martinez Filho (2005)

[...] esse fenômeno é observado internacionalmente, por um parâmetro denominado índice de compulsão, que relaciona os números de autuações e de acidentes graves e mede a efetividade de um sistema de fiscalização. Países que conseguiram significativo sucesso em programas de redução dos acidentes de trânsito possuem procedimentos rigorosos de fiscalização.

Cabe assim, aos agentes de trânsito, uma tarefa pela redução do número de acidentes, pois quanto mais constante for a presença deles nas ruas, maior as chances do comportamento correto, de acordo com o autor. Porém, esta presença deve ser encorajadora da crença da certeza da punição em caso de comportamento irregular, porém sem ser necessário efetivamente punir. Porque segundo Martinez Filho (2005), “Enfim, a certeza da punição é mais efetiva que altos valores de multas”.

Mas ainda assim, não se pode afirmar que somente tendo fiscais nas vias os acidentes irão diminuir grandemente; já que existem outros fatores que ocorrem para favorecer o ambiente de acidente de trânsito, como a formação incorreta, a má sinalização ou a falta dela, etc.

Com relação aos processos psíquicos básicos do comportamento no trânsito, Rozestraten (1988, p. 27) propõe “[...] tomada da informação/percepção; processamento de informações, tomada de decisão, ação e *feedback*⁷”, e com isso também reconhece, conforme afirma Pereira (1997, p. 55), a

⁷ Literalmente, retroalimentação. Processo de resposta.

[...] existência anterior à tomada de decisão dos valores e julgamentos influenciando na ação do condutor. Destaca, além das etapas mencionadas, a existência de outros fatores que formam o núcleo de processo. Neste, a escala de valores se liga à aprendizagem e memória quanto a personalidade, atitudes e emoções.

Nesse sentido a decisão, segundo ainda Pereira (1997, p. 55) abrange tanto o “[...] processo mental quanto o comportamento da escolha, a intenção da ação propriamente dita, ou ainda, o resultado do processo envolvido na ação de dirigir”. Fazendo com que se pense que o processo de decisão decorre de uma contínua interação entre os componentes anatomo-fisiológicos, cognitivos, afetivos e dos elementos sociais. Assim, de acordo ainda com esta autora, “[...] a ação do condutor põe em jogo as dimensões sociais e intersubjetivas, ou seja, as representações sociais”.

Rozestraten (1988, p. 28) ainda atenta acerca de que o ciclo de processos propostos não é um sistema fechado, já que “[...] as etapas resultam da divisão didática de um processo contínuo, cujos limites muitas vezes são difíceis de serem indicados”. Além disso, existem outros fatores que devem ser levados em conta nos processos, que são: uns ligados à memória e à aprendizagem e outros à emoção, à motivação, à atitude e à personalidade.

E dentro do que Rozestraten (1988, p. 28) ainda afirma que 80% dos acidentes, pelo menos, são ocasionados pelo fator humano, conclui-se que além de ter ocorrido algo inesperado para os indivíduos envolvidos no acidente, houve “[...] mau comportamento, algum processo psicológico que não funcionou bem”.

2.8 O RISCO NO TRÂNSITO

Damatta (1985) afirma que o homem transpõe para a rua seu ambiente da casa, ou seja, recria o espaço privado no público, ele coloca em risco muitas vezes as demais pessoas que participam deste mesmo espaço, já que é coletivo e não individual.

Afirma ainda que, porém que não é possível projetar efetivamente a casa na rua de modo sistemático e coerente, ou seja, não se pode transformar a casa na rua e nem a rua na casa impunemente. O autor esclarece que, no caso do trânsito, esse movimento é o maior gerador de conflitos. Oliveira e Souza (2003, p. 90) afirmam que “[...] é o tratamento subjetivo e individualizado, portanto ideológico, que transforma o espaço público em lugar de

poucos e/ou de ninguém, propiciando situações de risco, tais como, acidentes e mortes”. Hawtowe (1986 apud PAGNO, 2004) expressa a mesma opinião ao declarar que o conflito no trânsito é um reflexo da desigualdade na apropriação do espaço.

As pessoas quando saem para as ruas e estradas estão inconscientemente aceitando o risco. As pessoas aceitam colocar suas vidas em perigo basicamente por quatro motivações. 1. Ganhar tempo correndo mais, fazer uma manobra de efeito para quebrar a rotina 2. Os custos esperados com conserto de carro, aumento do prêmio do seguro devido à culpa em acidente anterior, não o assustam. 3. Andar com mais cuidado e segurança não faz aumentar o seguro ou não dá desconto na compra de um seguro novo. 4. Andar com cinto de segurança além de considerado desconfortável dá chances para que os amigos o chamem de bobo e idiota (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO, 2007e).

Para Damatta (1985), o homem vê a rua como um lugar assustador e perigoso e onde as pessoas estão em plena luta umas com as outras.

Assim, fica clara a necessidade do indivíduo de se comportar no espaço público (no trânsito) da mesma forma que se comporta no espaço privado como forma de se proteger. Porém essa forma de proteção, além de propiciar o conflito entre o espaço público e o espaço privado, é ilusória. Não há forma de proteção na situação do trânsito que não seja a coletividade compartilhada (PAGNO, 2004).

Fleischfresser (2005, p. 59) faz alusão à teoria de Gerald Wilde (1998), “[...] que busca explicar as atitudes de risco das pessoas com grande aplicabilidade nos problemas de dimensão pública, como os casos de trânsito e de saúde, por exemplo”.

Esta teoria propõe a existência de uma relação de equilíbrio inversamente proporcional entre o risco percebido e o risco aceito. Ou seja, quando uma dada situação se torna perigosa e se implantam com isso meios de minimizar os riscos, as pessoas percebem a segurança e passam a abusar mais, ao invés de cada vez mais ter cuidado. Como resultado destes hábitos, os índices de acidentes voltam a subir.

Wilde (2005) afirma já na introdução de seu livro “O limite aceitável do risco” que, os homens nunca podem ter total certeza sobre as decisões que tomam, uma vez que todas são arriscadas.

Para Wilde (2005, p. 22),

[...] em qualquer atividade na qual esteja envolvida, a pessoa aceita um certo nível de risco estimado subjetivamente (para sua saúde, segurança ou recompensas esperadas), o qual é continuamente checado e comparado com a quantidade de risco que quer aceitar.

Quando este nível está abaixo do aceitável, as pessoas se expõem mais ao risco, e quando está acima, as pessoas se protegem mais, tomando mais cuidado. Com isso as pessoas “calculam” o risco a que estão expostas e caso o risco esteja abaixo do aceitável, Wilde (2005, p. 23) afirma que as pessoas aumentam sua exposição a ele; porém, se “[...] é maior, elas tentam ter mais cuidado”. Nas duas situações as pessoas decidirão sua próxima ação de acordo com a quantidade de risco subjetivamente esperada, de tal maneira que todas juntas atinjam o nível aceitável.

Na teoria da homeostase, quando as pessoas estão abaixo deste nível aceitável, elas se arriscam mais, até alcançar este ponto. Assim, “[...] se queremos tentar reduzir essa miséria, essa tentativa deveria ser dirigida para a redução do nível do risco aceitável” (WILDE, 2005, p. 23).

Com isso, “[...] não se pode reduzir a mortalidade devido aos acidentes e doenças dependentes de estilo de vida, a não ser que toda oportunidade para uma morte prematura seja eliminada por lei ou tornada impossível por intervenção tecnológica” (WILDE, 2005, p. 25).

Wilde (2005, p. 23) destaca ainda outro aspecto importante na sua teoria, que é a sugestão de que as ações de ajustamento dos indivíduos somam-se, tornam-se com isso, cumulativas, que determina por fim, “[...] esta taxa, somada às experiências pessoais, influencia a quantidade de tempo que as pessoas irão associar às atividades no próximo período de tempo”.

Para o autor, o conceito de homeostase não tem referência a algo fixo e invariável, mas a um processo dinâmico “que compara o resultado atual a uma meta”. E são esses processos que controlam no organismo humano a temperatura, a pressão arterial do sangue, a frequência cardíaca e outras que servem para manter o corpo em pleno funcionamento. Também é importante destacar que homeostase não é constância, mas adaptação. É importante salientar que a baixa tolerância ao erro e uma alta sensibilidade não são obrigatoriamente desejáveis. Assim, a taxa de acidentes pode ser resultado de um processo auto-regulador de *feedback*.

Excluído: frequência

Desta forma, parece que para se proteger, o homem ataca. Faz uso do coletivo como se fosse privado, numa maneira de não compartilhar o espaço comum, mas de fazê-lo mais seu do que dos demais, que para ele são estranhos e mais do que isso, potenciais agressores. Com isso, nota-se que o indivíduo ao saber dos riscos que corre, tenta minimiza-los para si, proporcionando risco aos demais. Já que o trânsito torna-se não um ambiente de companheirismo, mas de luta e disputa pela melhor performance e o melhor espaço. Além disso, quando se sente em períodos e locais de maior segurança, tende a aumentar o nível de risco a que se expõe. Porque é este momento presente que dita as condições do tempo futuro, em termos de “quantidade de risco” a que se permite se expor. Nesse sentido é importante destacar os conceitos de “nível aceito de risco” e “nível percebido de risco”. O primeiro refere-se

[...] à extensão do risco que pessoas diferentes querem tomar durante um dado período de tempo, enquanto que o segundo envolve as informações subjetivas que dirigem a percepção da situação na direção do mais fácil/mais difícil, mais arriscado/menos arriscado (FLEISCHFRESSER, 2005, p. 61).

Assim o “nível aceito de risco” refere-se quando os benefícios esperados são maiores do que os custos esperados, a meta de risco é maior. Wilde (2005, p. 71) afirma que a

[...] meta é determinada por quatro categorias de fatores motivacionais: 1) as vantagens que atitude de risco trará; 2) os custos esperados de alternativas comparativamente arriscadas; 3) os benefícios agregados à atitude de risco; 4) os custos esperados de alternativas comparativamente seguras.

Tendo com isso, mais alto nível de risco, quando 1 e 4 obterem valores mais altos e diminuição do risco aceito quando 2 e 3 tiverem valores maiores. Wilde (2005) ainda destaca que nas quatro categorias, os fatores motivadores não são conscientes e são de natureza econômica, social e cultural.

E sobre o “nível percebido de risco”, o autor enfatiza que é resultado de três variáveis: a) a experiência passada da pessoa; b) a avaliação da possibilidade de acidente; 3) a confiança em suas habilidades para enfrentar a situação.

A **experiência** abarca fatores como ocorrências amedrontadoras, conflitos vivenciados no trânsito, testemunhos de acidentes, conversas com terceiros sobre o assunto, além das estatísticas oficiais divulgadas pela imprensa. Por sua vez a situação **imediate** inclui: condições do ambiente, velocidade e direção do motorista e a velocidade dos demais veículos.

Excluído: **l**

Excluído: **la**

Assim, as pessoas olham o conjunto e fazem uma leitura do nível de risco da situação. E por fim o nível percebido do risco, que será “relativamente baixo”, conforme conclusão de Wilde (2005), se o indivíduo se sentir confiante de ter a capacidade necessária para enfrentar o mais alto, se houverem dúvidas por parte da pessoa na sua habilidade de conduzir a situação.

Porém, é necessário considerar tres tipos de habilidade: 1 – de percepção (de que o risco percebido corresponde ao risco objetivo); 2 – habilidade de tomar decisões; 3 – habilidade de manobrar o veículo. Com relação a habilidade perceptiva é importante destacar que o indivíduo que se acredita menos habilidoso deverá correr menos risco ao agir ao contrário do indivíduo que se considera mais habilidoso. Da mesma forma que um indivíduo

[...] com níveis superiores em todos os 3 tipos de habilidades estão mais inclinados a serem envolvidos em acidentes do que as pessoas com níveis mais baixos de habilidades, se seus níveis de aceitação do risco estiverem mais altos (WILDE, 2005, p. 27).

Wilde (2005, p. 82) ainda identifica o homem como “[...] um ser que, se motivado por medidas contra acidentes para agir com mais segurança, fará isso e a taxa de acidentes cairá”. Dessa forma, como para Martinez Filho (2005) somente as campanhas educativas intensas podem conscientizar dos riscos a que se expõem pessoas que tomam atitudes equivocadas ao volante.

3OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GERAL

Verificar a percepção de risco entre os motociclistas de Campo Grande, MS.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar o perfil sociodemográfico e profissional dos motociclistas.

Identificar fatores que influenciam os motociclistas na infração do trânsito da área central de Campo Grande.

4MÉTODO

4.1 NATUREZA DO MÉTODO

Esta é uma pesquisa de abordagem quantitativa, com o método descritivo.

Para os autores estudiosos de metodologia científica, este método consiste em utilização da técnica de preenchimento de questionário, previamente formulado (observação direta extensiva, com uso de questionário e com interferência reduzida do pesquisador) para ter posteriormente, as respostas dadas pelos pesquisados, tabuladas e analisadas (LAKATOS; MARCONI, 1992).

Excluído: científica

4.2 POPULAÇÃO E PARTICIPANTES

A amostra foi composta de 311 motociclistas, de ambos os sexos, maiores de 18 anos, que possuem CNH tipo “A”, que se utilizam freqüentemente de motocicletas.

É importante destacar que quando a amostra foi selecionada, o DETRAN-MS tinha registrado 127.448 unidades de motocicletas no Estado, sendo que somente em Campo Grande, 47.110 unidades (dados de outubro de 2005). Segundo dados do próprio DETRAN-MS, 47% das vítimas fatais em acidentes de trânsito são motociclistas e dentro dos acidentes em geral, 40% deles, envolvem motos (MATO GROSSO DO SUL, 2007).

Com isso compôs-se a amostra de 311 pessoas, menos de 1% do total de motocicletas registradas junto ao órgão competente e com margem de erro inferior a 5%. Sendo que na amostragem conseguida, 35 pessoas são mulheres, correspondente a 11,3%.

4.3 LOCAIS E CRITÉRIOS DE INCLUSÃO DOS PARTICIPANTES

Os locais foram previamente escolhidos e verificados, quanto à presença de motociclistas, através de observação prévia com relação a presença de motociclistas e períodos mais freqüentados por eles. A partir daí os locais foram elencados para a aplicação dos questionários. E para que pudesse se obter uma melhor condição de pesquisa, os mesmos foram selecionados dentro da região central de Campo Grande, no quadrilátero da Avenida

Excluído: s

Zahran à Avenida Rachid Neder e da Rua Calógeras até a Avenida Ceará. Os pontos de coleta foram postos de gasolina, pontos de mototáxi e outros locais de concentração de pessoas de maior fluxo de motociclistas (FIGURA 3).

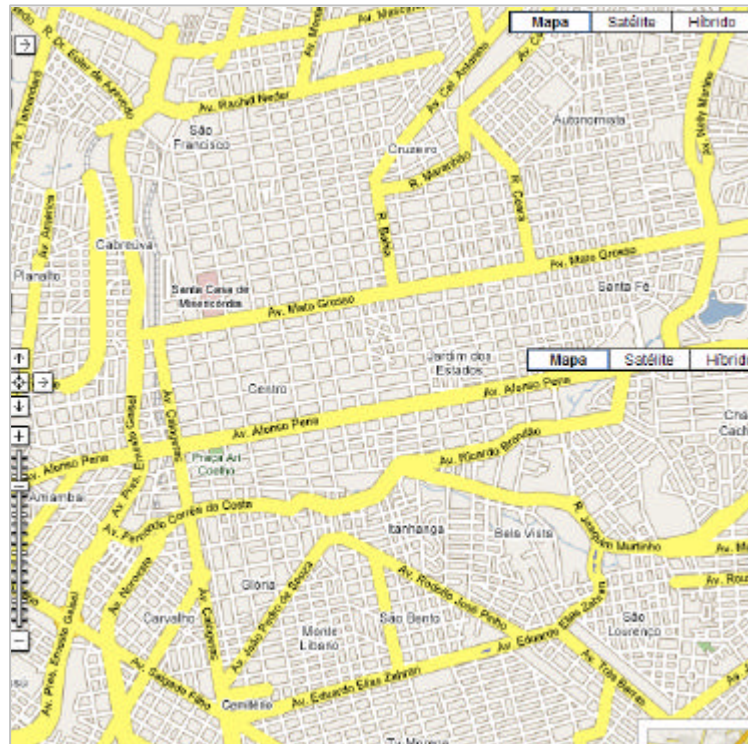


FIGURA 3 - Localização espacial do quadrilátero em que foi realizado a pesquisa.

Fonte: GoogleMaps (2007).

4.4 INSTRUMENTO

Como base para a construção do questionário a ser aplicado foi utilizado o modelo elaborado por Ulleberg e Rundmo (2002 apud FLEISCHFRESSER, 2005), que por sua vez utilizou parte do instrumento criado por Malfetti et al. (1989 apud FLEISCHFRESSER, 2005) denominado The Young Drivers Attitudes Scale (YDAS). Fleischfresser (2005) aponta, inclusive, que o questionário aplicado é resultado de uma pesquisa em 3.942 adolescentes e

jovens adultos noruegueses com idade entre 16 e 23 anos. A autora afirma que para a construção do questionário por Ulleberg e Rundmo (2002) foram utilizadas 41 das 87 perguntas do instrumento criado por Malfetti et al. (1989).

O objetivo de Ulleberg e Rundmo (2002 apud FLEISCHFRESSER, 2005, p. 92), autores do instrumento, era “[...] testar as qualidades psicométricas de um instrumento capaz de mensurar as atitudes de risco dos jovens motoristas”. Os autores, de acordo com Fleischfresser (2005), incluíram 42 itens (avaliados em uma escala de 5 itens – de “concordo totalmente” até “discordo totalmente”, com base em pesquisas anteriores, com o objetivo de medir as atitudes com relação a violação de leis, causas de acidentes e também ao risco deles), além de 15 itens medindo a “relação entre os atos para melhorar a reputação e as atitudes de riscos”. Após as análises exploratória e confirmatória os autores identificaram 11 fatores de análise de riscos presentes no questionário, sendo que foram utilizados métodos paramétricos e não-paramétricos para testar a homogeneidade de cada fator de atitude e os resultados em termos de validação e confiança apresentaram-se metodologicamente satisfatórios.

Neste trabalho, somente a primeira parte do instrumento original foi utilizada, com itens sobre atitudes de risco no trânsito, cuja escala de respostas vai de “sempre” a “nunca”. E para isso usou como base o instrumento utilizado por Fleischfresser (2005), que passou pelo processo de *back translation*, sendo que foram adaptados os termos “motorista” para “motociclistas”, e incluídas mais duas questões referentes ao uso de capacete. O instrumento original foi desenvolvido para pesquisa com automóveis, foram feitas adaptações para que o mesmo pudesse ser aplicado a condutores de motocicletas (APÊNDICE A).

O instrumento é dividido em 2 (duas) partes, sendo a primeira com 6 (seis) itens sobre as características do grupo de participantes e a segunda parte com 17 questões sobre as atitudes dos motociclista no trânsito e a noção dos riscos envolvidos. As 17 questões foram fechadas com respostas que variavam entre “Sempre” (S), “Quase Sempre” (QS), “Quase Nunca” (QN) e “Nunca” (N).

4.5 PROCEDIMENTOS

Anterior a coleta de dados, a pesquisa foi realizada em três etapas:

- a) escolha e pré-teste do instrumento;

- b) observação *in loco* dos locais de maior concentração de motociclistas, verificando atitudes como beber e dirigir, excesso de velocidade, uso de manobras radicais, falta do uso de capacete e estacionar em local não permitido;
- c) treinamento de equipe de aplicadores voluntários do instrumento, para a devida aplicação da pesquisa nos locais pré-definidos. Aos motociclistas abordados foi explicado primeiramente do que se tratava a pesquisa, no sentido de que era acadêmica, sem ligação com órgãos fiscalizadores e/ou do governo e que ao consentirem responder não seriam, em hipótese alguma, identificados, nem seus dados pessoais, como nome, divulgados. Além disso, eles preencheram um termo de consentimento e responderam o formulário entregue. Feito isso, cada pesquisado respondeu o seu questionário, não tendo nenhuma interferência do aplicador, que só permanecia junto ao respondente para entrega e coleta do instrumento e esclarecimento de dúvidas. Os mesmos foram informados da isenção da informação. No Termo de Consentimento Livre e Esclarecido também consta a observação da preservação do anonimato dos pesquisados, além da preservação de que não correm risco físico, ético, psicológico, social ou legal ao estarem participando da pesquisa.

Ao total foram utilizados seis pesquisadores para a aplicação do instrumento, sendo que destes, quatro eram universitários e não estavam com emprego fixo na ocasião e puderam estar nos locais nos períodos matutino e vespertino. Outros dois estudantes que trabalhavam durante o dia, em emprego fixo, realizaram a coleta dos dados no período noturno. Todos foram voluntários na aplicação do instrumento, ou seja, não receberam nenhum tipo de remuneração, a não ser ajuda para deslocamento até os locais, lanches e água. Os entrevistadores foram escolhidos através de entrevista onde também foi explicado os objetivos e a necessidade da pesquisa em questão.

Os pesquisadores foram todos do sexo masculino e na faixa etária entre 19 e 27 anos. Os mesmos foram informados sobre o assunto da pesquisa e puderam tomar contato com o instrumento com antecedência (1 semana). Durante este período foram selecionados os locais e distribuídos, conforme proximidade e facilidade para cada um dos aplicadores (proximidade da residência, escola ou local de trabalho fixo). Foram determinados quais os períodos e a quantidade de horas a serem dedicadas para a coleta das informações. Após isso, os mesmos

foram treinados (durante 2 horas) em relação ao que era o instrumento e a forma como deveriam proceder, inclusive com a aplicação de situações teste, bem como da obrigatoriedade de preenchimento, por parte dos pesquisados, de um termo de consentimento.

O treinamento consistiu em primeiro de uma apresentação do que é a pesquisa, finalidade e importância, inclusive da necessidade do papel neutro do pesquisador. Depois foi apresentado o questionário a ser aplicado, com leitura de cada parte (são três as que compõem o questionário, sendo que somente foram utilizadas as 2 primeiras) e das questões (na primeira parte são 6 questões e na segunda, 17) de cada uma. Cada parte do instrumento tem uma finalidade e isso também foi explicado para os pesquisadores, para que se houvesse necessidade, pudessem explicar para os respondentes. Depois os mesmos foram treinados com relação a postura a ser adotada, forma de abordagem e de agradecimento aos pesquisados. Também foram apresentados os locais e os períodos para aplicação. Os grupos com isso foram divididos e posteriormente houve um treinamento prático sobre os procedimentos a serem tomados no período da aplicação.

A aplicação dos questionários foi feita em dias de semana e também nos fins-de-semana, uma vez que em alguns locais a presença dos motociclistas é constante e só havia a necessidade da coleta de informações tanto junto as pessoas que usam a motocicleta para trabalho, quanto para as que usam somente para lazer – os primeiros são mais encontrados nestes locais nos dias de semana e os segundos, nos fins de semana. Assim, foram totalizados 12 dias consecutivos, em horários variados, sendo que foram abrangidos os três períodos (manhã, tarde e noite), com motociclistas que se encontravam nos locais tanto a trabalho (mais evidentemente caracterizados, como os que pareciam estar por lazer).

A autora deste trabalho supervisionou cada período de pesquisa, sendo que as duas primeiras etapas foram executadas por ela.

Quanto da aplicação do questionário, primeiramente o aplicador abordava o motociclista e pedia um minuto de atenção, explicando se tratar de uma pesquisa acadêmica dentro do assunto “trânsito”, verificando junto ao mesmo se ele poderia participar e se pertencia a perfil (maior de 18 anos e se possuía carteira de motorista – CNH tipo A – era solicitado que apresentasse a CNH), uma vez que não seria identificado (já que não precisava fornecer o nome) e que não sofreria nenhum tipo de prejuízo ou dano. Ao ter a sua afirmativa, pedia ao mesmo que preenchesse e assinasse o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

(APÊNDICE B), logo em seguida ele deveria preencher o questionário que lhe era entregue.

Ao terminar cada entrevista, o aplicador agradecia e passava a outro motociclista. Nos fins-de-semana tomou-se o cuidado de não entrevistar pessoas que faziam uso de bebidas alcoólicas no local.

4.6 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Após serem coletados todos os questionários, os dados foram organizados, tabulados e apresentados em gráficos para que pudessem ser analisados. A tabulação foi feita por um profissional estatístico e a versão para gráficos e tabelas por profissional da área de comunicação visual, ambos sob o **acompanhamento** da autora deste trabalho.

Excluído: 8

Para a análise, primeiramente foram vistos um a um dos gráficos e/ou tabelas e em seguida, foram observadas as respostas que mais destacavam, para depois serem comparadas às teorias e às pesquisas feitas anteriormente, para que enfim pudesse ser concluída a análise final (conclusão).

4.7 ASPECTOS ÉTICOS

Procurou-se tomar todos os cuidados para a preservação dos aspectos éticos na coleta destes dados, da abordagem das pessoas até a descrição da análise, uma vez que, além de essencial para ao foco acadêmico, também para que as fontes pudessem ser preservadas no seu anonimato, dado que conforme o código de ética e as regulamentações dos órgãos de saúde competentes, há a necessidade de autorização para a pesquisa com humanos. Assim, fez-se necessário providenciar a documentação exigida pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) para que os aspectos éticos fossem respeitados. No que tange a pesquisa, é importante afirmar que os dados obtidos preservaram o anonimato dos sujeitos entrevistados.

Este Projeto de Pesquisa foi apresentado ao Conselho de Ética da UCDB em dezembro de 2005, tendo sua provação em fevereiro de 2006, procurando atender as exigências éticas e científicas fundamentais, cumprindoos requisitos do Conselho Nacional de Saúde (CNS), por meio da Resolução n. 196, de 10 de outubro de 1996 (BRASIL, 1996).

Assim, é válido incluir nesta dissertação uma declaração de conhecimento das questões éticas e afirmação dos cuidados que esta pesquisadora teve para a coleta de dados junto a esta amostra (APÊNDICE C).

5 RESULTADOS

Este capítulo visa a análise do instrumento aplicado na pesquisa, sendo que o mesmo é composto de duas partes: a primeira, com seis questões compreende algumas características dos pesquisados; e a segunda, com 17 questões (afirmações) onde os pesquisados poderão optar por respostas que são: “sempre”, “quase sempre”, “quase nunca” e “nunca”.

5.1 PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO E USO DE MOTOCICLETA

Neste item está apresentada a Tabela 2 dos resultados sociodemográficos e de trânsito, pertencendo a primeira parte do questionário aplicado.

TABELA 2 - Distribuição percentual dos participantes quanto ao sexo, faixa etária, ocupação, tempo e forma de uso de motocicleta e envolvimento em acidentes

| Variáveis | Situação | % |
|---------------------------|------------------------------|------|
| Sexo | Masculino | 88,7 |
| | Feminino | 11,3 |
| Idade | 18 a 25 anos | 41,5 |
| | 26 a 35 anos | 35,7 |
| | 36 a 45 anos | 17,0 |
| | Mais de 45anos | 5,8 |
| Ocupação | Apenas estuda | 3,5 |
| | Apenas trabalha | 69,5 |
| | Estuda e trabalha | 27,0 |
| Tempo de motoci leta | Menos de 1 ano | 13,2 |
| | De 1 a 3 anos | 61,1 |
| | Mais de 3 anos | 25,7 |
| Utilização da motocicleta | Como meio de locomoção | 76,9 |
| | Como instrumento de trabalho | 15,8 |
| | Para lazer | 7,3 |
| Envolvimento em acidentes | Sim | 51,8 |
| | Não | 48,2 |

A maioria da amostra foi composta de homens (88,7%). Entre todos, a faixa etária predominante foi de 18 e 25 anos (41,5%). Sendo que, no que se refere à ocupação dos entrevistados, dos 311 pesquisados, apenas 216 (69,5%) trabalham.

Quanto ao tempo de uso de motocicleta, mais da metade num total de 190 (61,1%) pesquisados que fazem uso da motocicleta há mais de três anos. Sendo que somente 41 pessoas (13,2%) a utilizam há menos de um ano.

A maior parte dos entrevistados usa a motocicleta como meio de locomoção entre casa, trabalho e/ou escola. Alguns ainda fazem uso dela como instrumento de trabalho (mototáxi, entregador de mercadorias, etc.) 16,1% (num total de 50 pessoas) e apenas 23 pessoas a utilizam somente para lazer.

5.2 ATITUDES DOS PESQUISADOS

Neste item estão apresentados os gráficos a respeito das atitudes dos participantes no trânsito, **pertencendo** a segunda parte do questionário aplicado.

Quando pesquisados sobre exagero na velocidade ao usar motocicletas, a opinião se divide muito, uma vez que a citação com maior incidência é que “nunca” exagera (32,2%). Porém, muito próximo estaticamente das afirmações “quase sempre” (31,3%) – (diferença de 2 pessoas – e “quase nunca” – 28,3%) (GRÁFICO 1, TABELA 3).

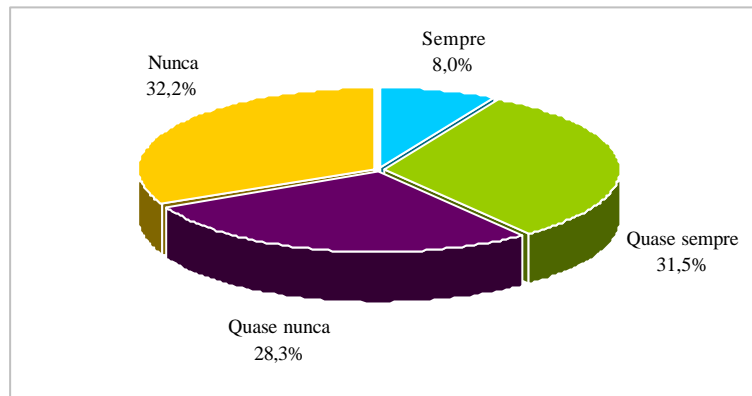


GRÁFICO 1 - Distribuição percentual de participação quanto a exagero na velocidade nas vias urbanas.

TABELA 3 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a exagerar na velocidade nas vias urbanas

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 8,3 | 33,0 | 28,3 | 30,4 |
| Feminino | 5,7 | 20,0 | 28,6 | 45,7 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 10,1 | 38,8 | 25,6 | 25,6 |
| 26 a 35 anos | 4,5 | 34,2 | 27,9 | 33,3 |
| 36 a 45 anos | 7,5 | 18,9 | 35,8 | 37,7 |
| Mais de 45 anos | 16,7 | - | 27,8 | 55,6 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | 9,1 | 18,2 | 36,4 | 36,4 |
| Estuda e trabalha | 7,1 | 38,1 | 31,0 | 28,8 |
| Apenas trabalha | 8,3 | 29,6 | 26,9 | 35,2 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 2,4 | 19,5 | 34,1 | 43,9 |
| De 1 a 3 anos | 11,3 | 33,8 | 25,0 | 30,0 |
| Mais de 3 anos | 7,9 | 33,2 | 28,4 | 30,5 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 12,0 | 30,0 | 32,0 | 26,0 |
| Como meio de locomoção | 6,6 | 31,7 | 27,6 | 34,2 |
| Para lazer | 13,0 | 34,8 | 30,4 | 21,7 |

As mulheres afirmam menos exagerar na velocidade nas vias urbanas, que os homens. Em relação a faixa etária os mais jovens e os mais velhos afirmam tomar esta atitude “sempre”, porém mais da metade dos com mais de 45 anos dizem “nunca” exagerar na velocidade.

No que diz respeito à ocupação, os que apenas estudam afirmam “nunca” o fazer (mais que os demais); já os que estudam e trabalham, são mais propensos a exagerar na velocidade “quase sempre” e “quase nunca”. Já os que apenas trabalham, se dividem nas opiniões.

Sobre o tempo de utilização da motocicleta, os que têm entre 1 e 3 anos, abusam mais. É relevante o índice dos que fazem uso há menos de um ano, porque quase metade deles afirma “nunca” exagerar na velocidade.

E quanto a utilização, os que o fazem como instrumento de trabalho, afirmam exagerar, porém menos que os que utilizam para lazer (somando-se “sempre” e “quase sempre”). Já os que utilizam a motocicleta somente como meio de locomoção se dizem mais comedidos.

Quando a afirmação se refere às vias rurais, quase a metade (46%) afirma que “nunca” o faz, sendo que “quase nunca” e “quase sempre” receberam respectivamente 23,2% e 21,5% das afirmações (GRÁFICO 2, TABELA 4).

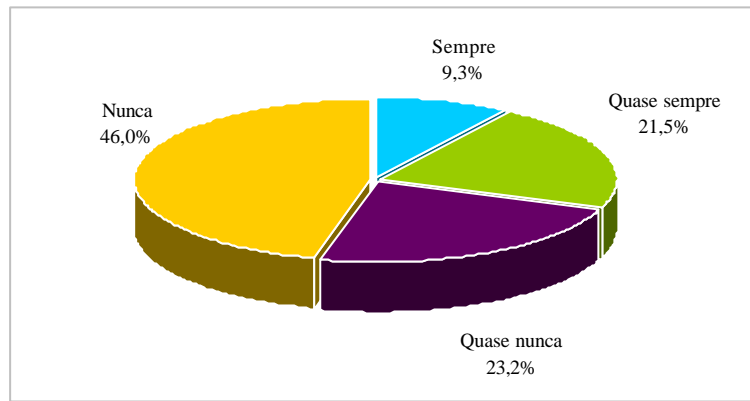


GRÁFICO 2 - Distribuição percentual de participação quanto a exagero na velocidade nas vias rurais.

TABELA 4 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a exagerar na velocidade nas vias rurais

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 10,1 | 23,2 | 22,8 | 43,8 |
| Feminino | 2,9 | 8,6 | 25,7 | 62,9 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 13,2 | 23,3 | 22,5 | 41,1 |
| 26 a 35 anos | 4,5 | 22,5 | 24,3 | 48,6 |
| 36 a 45 anos | 9,4 | 20,8 | 26,4 | 43,4 |
| Mais de 45 anos | 11,1 | 5,6 | 11,1 | 72,2 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | 9,1 | 27,3 | 18,2 | 45,5 |
| Estuda e trabalha | 10,7 | 25,0 | 28,6 | 35,7 |
| Apenas trabalha | 8,8 | 19,9 | 21,3 | 50,0 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 4,9 | 9,8 | 26,8 | 58,5 |
| De 1 a 3 anos | 8,8 | 21,3 | 27,5 | 42,5 |
| Mais de 3 anos | 10,5 | 24,2 | 20,5 | 44,7 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 12,0 | 26,0 | 24,0 | 38,0 |
| Como meio de locomoção | 7,8 | 20,2 | 23,0 | 49,0 |
| Para lazer | 17,4 | 30,4 | 21,7 | 30,4 |

Com relação ao sexo, homens afirmam fazer “sempre” mais que as mulheres, que mais da metade afirma “nunca” o fazer. E no que se refere à faixa etária, a que figura entre os 26 e 35 anos o fazem menos “sempre” que os demais, cujas maiores afirmativas estão entre os possuem idade entre 18 e 25 anos. Porém, é interessante notar que os que possuem mais de 45 anos afirmam em grande proporção “nunca” o fazer.

Com relação ao tipo de ocupação, os que apenas estudam, exageram na velocidade nas vias rurais menos “sempre” que os demais. Os que afirmam fazer mais “sempre” são os que estudam e trabalham. Sendo que a metade dos que apenas trabalham afirma “nunca” exagerar na velocidade nas vias rurais.

Já, no que diz respeito à forma de utilização da motocicleta, os que fazem uso para lazer afirmam mais “sempre” o fazer que os demais. E os que usam como meio de locomoção estão entre os que afirmam mais “nunca” o fazer.

Com relação à atitude de avançar no sinal amarelo quando este ainda está para mudar para o vermelho, os pesquisados afirmam que “quase sempre” (39,5%) o fazem, seguido da afirmação “quase nunca” com 31,2%, o que totaliza 70,7% que de alguma forma o fazem (e se incluir os que “sempre” fazem, tem-se o total de 79,7%) (GRÁFICO 3, TABELA 5).

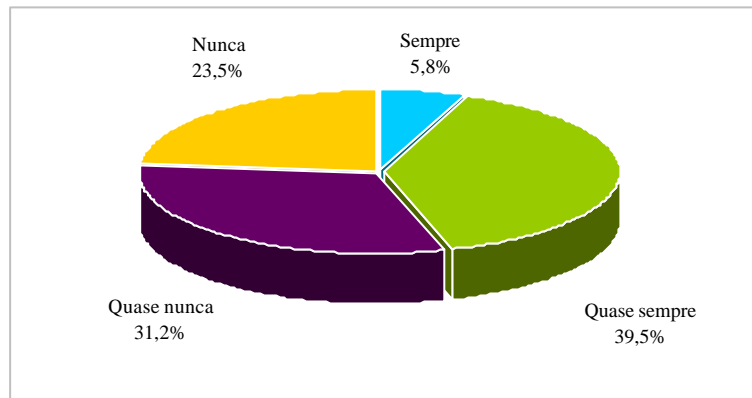


GRÁFICO 3 - Distribuição percentual de participação quanto à ultrapassagem no farol amarelo.

TABELA 5 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto à ultrapassagem em farol amarelo

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 5,8 | 39,9 | 31,5 | 22,8 |
| Feminino | 5,7 | 37,1 | 28,6 | 28,6 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 9,3 | 43,4 | 25,6 | 21,7 |
| 26 a 35 anos | 3,6 | 39,6 | 30,6 | 26,1 |
| 36 a 45 anos | 3,8 | 34,0 | 45,3 | 17,0 |
| Mais de 45 anos | - | 27,8 | 33,3 | 38,9 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | 9,1 | 27,3 | 18,2 | 45,5 |
| Estuda e trabalha | 4,8 | 36,9 | 38,1 | 20,2 |
| Apenas trabalha | 6,0 | 41,2 | 29,2 | 23,6 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 7,3 | 26,8 | 26,8 | 39,0 |
| De 1 a 3 anos | 6,3 | 48,8 | 25,0 | 20,0 |
| Mais de 3 anos | 5,3 | 38,4 | 34,7 | 21,6 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 6,0 | 42,0 | 26,0 | 26,0 |
| Como meio de locomoção | 5,3 | 39,5 | 33,7 | 21,4 |
| Para lazer | 13,0 | 34,8 | 17,4 | 34,8 |

No que se refere ao sexo, homens e mulheres agem mais ou menos da mesma forma, com pequenas variações para mais nos homens. Já com relação à idade, os que têm entre 18 e 25 anos afirmam “sempre” o fazer mais que do que os outros grupos. Sendo que nenhum dos que têm mais de 45 anos afirma “sempre” ultrapassar o sinal amarelo.

No que se refere à ocupação, os que apenas estudam afirmam ultrapassar “sempre” o sinal amarelo mais do que os que estudam e trabalham e dos que apenas trabalham. Porém, quase metade deste mesmo grupo que apenas estuda afirma “nunca” ultrapassar o farol amarelo (45,5%).

Já com relação ao tempo de uso da motocicleta, os que possuem menos tempo (menos de 1 ano) figuram entre os que mais afirma “sempre” o fazer, sendo que os que mais afirmam “nunca” o fazer pertencem ao mesmo grupo (possuem menos de 1 ano de uso da motocicleta). Os dois outros grupos figuram entre os que “quase sempre” fazem e os que “quase nunca” fazem.

E no que diz respeito à forma de utilização, os que fazem uso para lazer estão entre os mais ultrapassam o farol amarelo “sempre”, sendo que os que utilizam como meio de locomoção ou os que usam como ferramenta de trabalho figuram entre o “quase sempre” e o “quase nunca”.

A maioria (45%) afirma que “nunca” passa com o sinal vermelho quando a via está vazia, porém merecem destaque as citações “quase sempre” (24,4%) e “quase nunca” (21,5%). É importante ressaltar que o total de “sempre” avança é de 54,9%, mais da metade dos pesquisados (GRÁFICO 4, TABELA 6).

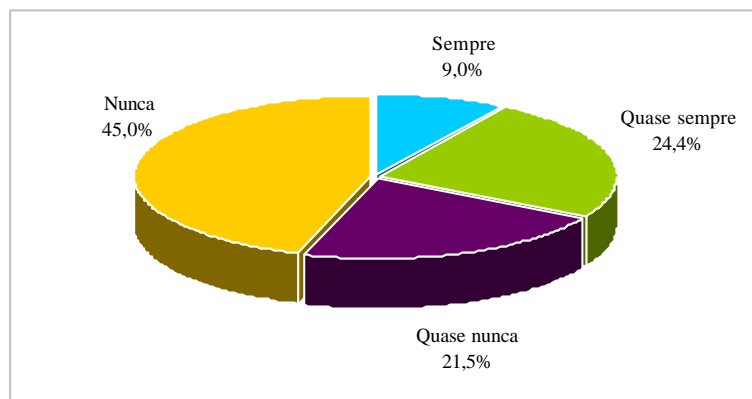


GRÁFICO 4 - Distribuição percentual de participação quanto a avançar o sinal vermelho em estrada vazia.

TABELA 6 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a avançar o sinal vermelho em estrada vazia

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 8,7 | 23,6 | 22,1 | 45,7 |
| Feminino | 11,4 | 31,4 | 17,1 | 40,0 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 14,7 | 23,3 | 22,5 | 39,5 |
| 26 a 35 anos | 5,4 | 25,2 | 23,4 | 45,9 |
| 36 a 45 anos | 1,9 | 28,3 | 20,8 | 49,1 |
| Mais de 45 anos | 11,1 | 16,7 | 5,6 | 66,7 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | 27,3 | 9,1 | 63,6 |
| Estuda e trabalha | 10,7 | 20,2 | 22,6 | 46,4 |
| Apenas trabalha | 8,8 | 25,9 | 21,8 | 43,5 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 7,3 | 19,5 | 9,8 | 63,4 |
| De 1 a 3 anos | 12,5 | 26,3 | 25,0 | 36,3 |
| Mais de 3 anos | 7,9 | 24,7 | 22,6 | 44,7 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 10,0 | 16,0 | 24,0 | 50,0 |
| Como meio de locomoção | 8,6 | 25,1 | 22,6 | 43,6 |
| Para lazer | 13,0 | 30,4 | 13,0 | 43,5 |

Mulheres afirmam mais avançar sinal vermelho “sempre” em ruas sem movimento do que os homens. E com relação à faixa etária, os que possuem entre 36 e 45 anos são os que afirmam mais “sempre” o fazer, porém também quase a metade deste grupo afirma “nunca” o fazer. Sendo que mais da metade dos que têm mais de 45 anos dizem “nunca” avançar o sinal vermelho quando a rua está sem movimento.

No que se refere à ocupação, os que apenas estudam não figuram entre os que fazem “sempre”, sendo que mais da metade deles afirma “nunca” avançar o sinal vermelho. Os que mais fazem “sempre” são que estudam e trabalham.

Já, com relação a tempo de uso da motocicleta, os que fazem uso entre 1 e 3 anos são os que mais afirmam fazer “sempre” e mais da metade dos que possuem menos de 1 ano de uso afirma “nunca” (63,4%) o fazer.

E com relação à forma de utilização, os que a usam como meio de locomoção dizem fazer menos “sempre” que os demais. Porém a metade dos que usam a motocicleta como instrumento de trabalho afirma “nunca” avançar o sinal vermelho com rua vazia.

Cento e onze pessoas “nunca” ultrapassam veículos em alta velocidade (35,7%) contrapondo os que “quase sempre” o fazem (34,1%). De todos, 64,3% agem de forma incorreta segundo o Código de Trânsito Brasileiro (GRÁFICO 5, TABELA 7).

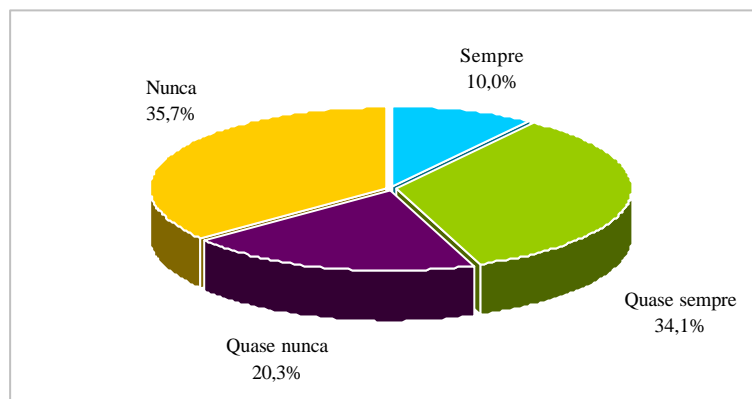


GRÁFICO 5 - Distribuição percentual de participação quanto à ultrapassagem de veículos em alta velocidade.

TABELA 7 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto à ultrapassagem de veículos em alta velocidade

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 11,2 | 34,1 | 20,3 | 34,4 |
| Feminino | - | 34,3 | 20,0 | 45,7 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 14,7 | 34,9 | 18,6 | 31,8 |
| 26 a 35 anos | 8,1 | 36,0 | 21,6 | 34,2 |
| 36 a 45 anos | 3,8 | 34,0 | 20,8 | 41,5 |
| Mais de 45 anos | 5,6 | 16,7 | 22,2 | 55,6 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | 18,2 | 45,5 | - | 36,4 |
| Estuda e trabalha | 8,3 | 34,5 | 28,6 | 28,6 |
| Apenas trabalha | 10,2 | 33,3 | 18,1 | 38,4 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 7,3 | 36,6 | 12,2 | 43,9 |
| De 1 a 3 anos | 11,3 | 30,0 | 21,3 | 37,5 |
| Mais de 3 anos | 10,0 | 35,3 | 21,6 | 33,2 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 18,0 | 30,0 | 16,0 | 36,0 |
| Como meio de locomoção | 6,6 | 36,6 | 21,4 | 35,4 |
| Para lazer | 26,1 | 21,7 | 13,0 | 39,1 |

Nenhuma mulher afirmou ultrapassar veículos em alta velocidade “sempre”, enquanto que 11,2% de homens afirmam agir assim. Porém, o número de mulheres que afirmam fazer “quase sempre” e “quase nunca” é similar ao dos homens.

Com relação à idade os com maior proporção para agir assim “sempre” são os que se encontram entre os 36 e 45 anos, enquanto os com menor proporção são os de idade entre 18 e 25 anos. E os com mais de 45 anos são os que mais afirmam “nunca” ultrapassar veículos em alta velocidade.

No que se refere à ocupação os que estudam e trabalham afirmam agir menos assim “sempre”, já os que mais afirmam são os que apenas estudam. Interessante também destacar que 63,7% dos que apenas estudam afirmaram agir assim “sempre” (18,2%) e “quase sempre” (45,5%).

Por tempo de uso de motocicleta, os que estão entre 1 e 3 anos afirmam ultrapassar mais veículos em alta velocidade “sempre”, seguidos dos que fazem uso acima dos 3 anos. E 43,9% afirmam “nunca” agir desta forma nos que fazem uso há menos de 1 ano.

Já no que se refere à forma de utilização da motocicleta, 6,6% dos que a utilizam como meio de locomoção afirmam “sempre” o fazer, sendo que os que mais fazem “sempre” são os que a utilizam para lazer (somando “sempre”, “quase sempre” e “quase nunca” chega-se a 60,8% nos que utilizam apenas para lazer).

Mais da metade (62,8%) diz que “nunca” dirige próximo ao veículo da frente. “Quase nunca” tem 21,2% das citações e “quase sempre”, 14,1% e apenas 1,9% afirmam “sempre” o fazer (GRÁFICO 6, TABELA 8).

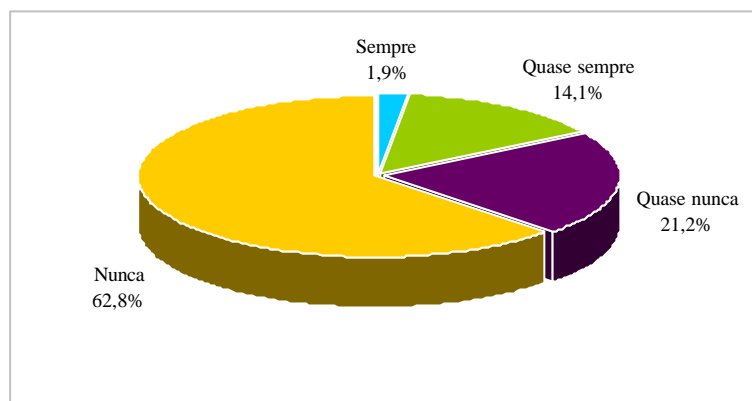


GRÁFICO 6 - Distribuição percentual de participação quanto a dirigir perto do veículo da frente.

TABELA 8 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir perto do veículo da frente

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 2,2 | 14,1 | 21,0 | 62,7 |
| Feminino | - | 14,3 | 22,9 | 62,9 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 3,9 | 17,8 | 22,5 | 55,8 |
| 26 a 35 anos | 0,9 | 12,6 | 23,4 | 63,1 |
| 36 a 45 anos | - | 9,4 | 20,8 | 69,8 |
| Mais de 45 anos | - | 11,1 | - | 88,9 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | 36,4 | 63,6 |
| Estuda e trabalha | 1,2 | 14,3 | 27,4 | 57,1 |
| Apenas trabalha | 2,3 | 14,8 | 18,1 | 64,8 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 12,2 | 19,5 | 68,3 |
| De 1 a 3 anos | 1,3 | 17,5 | 23,8 | 57,5 |
| Mais de 3 anos | 2,6 | 13,2 | 20,5 | 63,7 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | - | 18,0 | 12,0 | 70,0 |
| Como meio de locomoção | 2,5 | 14,0 | 23,5 | 60,1 |
| Para lazer | - | 8,7 | 21,7 | 69,6 |

Nenhuma mulher afirmou "sempre" dirigir perto do veículo da frente, contra apenas 2,2% dos homens. E neste quesito, com pequenas variações, homens e mulheres afirmam agir de modo similar.

Por faixa etária 3,9% dos que têm entre 18 e 25 anos afirmaram o fazer "sempre", seguidos de 0,9% de 26 e 35 anos. Não houve nenhuma indicação nas faixas etárias de 36 a 45 anos e acima dos 45 anos. Os que mais afirmam "nunca" andar próximo ao veículo da frente são os que têm mais de 45 anos (88,9% e com 11,1% de "quase sempre" nesta faixa etária).

No que se refere à ocupação, não houve nenhuma afirmação para agir desta forma "sempre" ou "quase sempre" entre os que apenas estudam (63,6% deles afirmam "nunca" o fazer). O maior índice de afirmações neste sentido em relação a "nunca" fazer está entre os que apenas trabalham (64,8%).

Já com relação a tempo de utilização da motocicleta, os que a utilizam por mais de 03 anos são os que mais afirmam dirigir próximo do veículo da frente (2,6%), sendo que os mais afirmam "nunca" o fazer são os que fazem uso da motocicleta há menos de 1 ano.

No que se refere à forma de utilização, os que a utilizam como meio de locomoção são os que dizem fazer "sempre", sendo que não houve nenhuma indicação para "sempre" nos que se utilizam da motocicleta como instrumento de trabalho e para lazer. Setenta por cento dos que a usam como instrumento de trabalho afirma "nunca" dirigir perto do veículo da frente.

A grande maioria 89,4% afirma "nunca" andar de motocicleta na contramão. Dos 311, apenas 2 (0,6%) afirmam que dirigem "sempre" na contramão (GRÁFICO 7, TABELA 9).

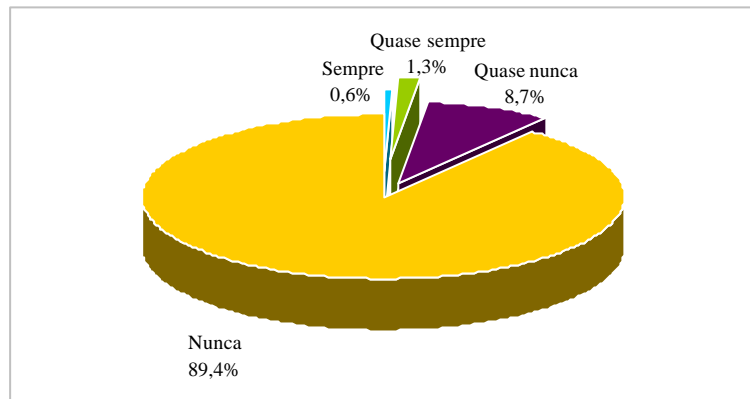


GRÁFICO 7 - Distribuição percentual de participação quanto a dirigir na contramão.

TABELA 9 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir na contramão

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 0,7 | 1,1 | 9,1 | 89,1 |
| Feminino | - | 2,9 | 5,7 | 91,4 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | - | 2,3 | 10,9 | 86,8 |
| 26 a 35 anos | 0,9 | - | 6,3 | 92,8 |
| 36 a 45 anos | 1,9 | 1,9 | 9,4 | 86,8 |
| Mais de 45 anos | - | - | 5,6 | 94,4 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | 9,1 | 90,9 |
| Estuda e trabalha | - | 1,2 | 10,7 | 88,1 |
| Apenas trabalha | 0,9 | 1,4 | 7,9 | 89,8 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 2,4 | 4,9 | 92,7 |
| De 1 a 3 anos | - | 1,3 | 8,8 | 90,0 |
| Mais de 3 anos | 1,1 | 1,1 | 9,5 | 88,4 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 2,0 | - | 6,0 | 92,0 |
| Como meio de locomoção | 0,4 | 1,6 | 8,6 | 89,3 |
| Para lazer | - | - | 13,0 | 87,0 |

Com relação ao sexo 91,4% das mulheres afirmam “nunca” andar na contramão contra 89,1% de homens. E no que se refere à idade, a maior tendência está entre os que possuem idade entre 36 e 45 anos (1,9%). Os que mais afirmam “nunca” o fazer são que têm mais de 45 anos (94,4%) e 26 a 35anos (92,8%).

Quanto à ocupação, quase todos afirmam agir da mesma maneira, ou seja “nunca” andam na contramão os que apenas estudam em 90,9%; dos que apenas trabalham, 89,8% e dos que estudam e trabalham, 88,1%.

Quanto ao tempo de utilização da motocicleta, os que a utilizam há mais de 3 anos afirmam agir assim “sempre” em 1,1% e os que fazem uso há menos de 1 ano “nunca” o fazem em 92,7% e entre 1 e 3 anos, 90,0%.

No que se refere à forma de utilização, afirma andar mais “sempre” na contramão, os que a usam como instrumento de trabalho (2%), sendo que o maior índice de “nunca” o fazer está nos que a usam também como instrumento de trabalho.

Oitenta e oito vírgula sete por cento afirmam “nunca” fazerem e bem poucos fazem “de vez em quando” (10,6%) (GRÁFICO 8, TABELA 10).

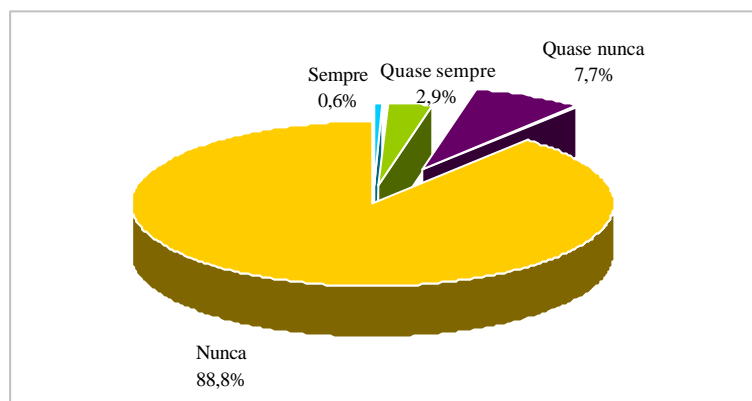


GRÁFICO 8 - Distribuição percentual de participação quanto a dirigir acima do limite de velocidade para agradar o sexo oposto.

TABELA 10 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir acima do limite de velocidade permitido para agradar ao sexo oposto

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 0,7 | 2,9 | 8,3 | 88,0 |
| Feminino | - | 2,9 | 2,9 | 94,3 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 1,6 | 3,9 | 9,3 | 85,3 |
| 26 a 35 anos | - | 3,6 | 8,1 | 88,3 |
| 36 a 45 anos | - | - | 5,7 | 94,3 |
| Mais de 45 anos | - | - | - | 100,0 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | 9,1 | 9,1 | 9,1 | 72,7 |
| Estuda e trabalha | 1,2 | 1,2 | 13,1 | 84,5 |
| Apenas trabalha | - | 3,2 | 5,6 | 91,2 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 2,4 | 4,9 | 9,8 | 82,9 |
| De 1 a 3 anos | - | 3,8 | 8,8 | 87,5 |
| Mais de 3 anos | 0,5 | 2,1 | 6,8 | 90,5 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | - | - | 8,0 | 92,0 |
| Como meio de locomoção | - | 2,9 | 7,4 | 89,7 |
| Para lazer | 8,7 | 8,7 | 13,0 | 69,6 |

Por sexo, tanto homens quanto mulheres afirmaram “nunca” dirigir acima do limite de velocidade para agradar o sexo oposto (respectivamente, 88% e 94,3%). Porém uma pequena parcela de homens ainda faz “quase sempre” ou “quase nunca” (2,9% e 8,3%, respectivamente).

Com relação à faixa etária os que mais afirmam fazer “quase nunca” são os de idade entre 18 e 25 anos (9,3%), seguidos dos de idade entre 26 e 35 anos (8,1%). E quanto à ocupação, 9,1% dos que apenas estudam afirmaram fazer “sempre”, os que apenas trabalham foram os que mais afirmaram “nunca” o fazer.

Já com relação ao tempo de uso de motocicleta, os que usam há menos tempo (menos de 1 ano) são os que mais dirigem em alta velocidade para agradar o sexo oposto (2,4% para “sempre”, 4,9% para “quase sempre” e 9,8% para “quase nunca”). E sobre a forma de utilização são os que usam apenas para lazer que agem assim “sempre” ou mesmo “de vez em quando”.

Dos 311 pesquisados, 234 pessoas (75,2%) dizem “nunca” ignorar as regras para chegar primeiro, mas é considerável ainda que é bem menor o número dos que o fazem, mesmo que “às vezes” – 24,8% dos entrevistados (GRÁFICO 9, TABELA 11).

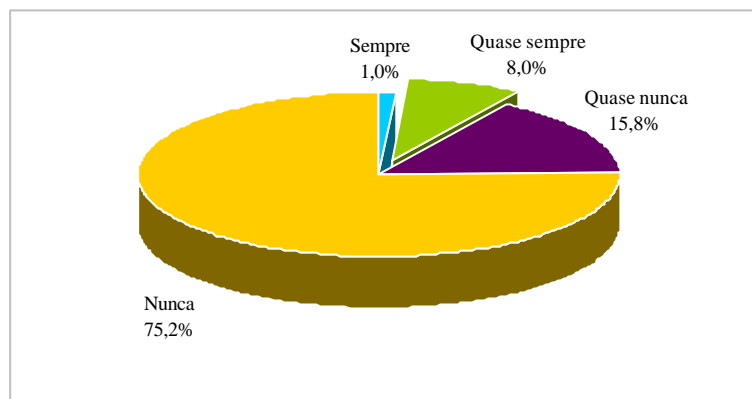


GRÁFICO 9 - Distribuição percentual de participação quanto a ignorar regras para chegar primeiro.

TABELA 11 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a ignorar as regras para chegar primeiro

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 1,1 | 8,3 | 17,0 | 73,6 |
| Feminino | - | 5,7 | 5,7 | 88,6 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 2,3 | 10,9 | 14,7 | 72,1 |
| 26 a 35 anos | - | 6,3 | 21,6 | 72,1 |
| 36 a 45 anos | - | 5,7 | 11,3 | 83,0 |
| Mais de 45 anos | - | 5,6 | - | 94,4 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | 9,1 | 90,9 |
| Estuda e trabalha | 1,2 | 11,9 | 19,0 | 67,9 |
| Apenas trabalha | 0,9 | 6,9 | 14,8 | 77,3 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 9,8 | 7,3 | 82,9 |
| De 1 a 3 anos | 2,5 | 6,3 | 16,3 | 75,0 |
| Mais de 3 anos | 0,5 | 8,4 | 17,4 | 73,7 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 2,0 | 12,0 | 14,0 | 72,0 |
| Como meio de locomoção | 0,8 | 7,4 | 14,8 | 77,0 |
| Para lazer | - | 8,7 | 34,8 | 56,5 |

O sexo masculino tende um pouco mais a ignorar as regras para chegar primeiro, mas com uma pequena variação. Com relação à idade são os mais jovens (de 18 a 25 anos) os que mais agem desta forma. Sendo que é importante destacar que todos (100%) dos com idade superior a 45 anos afirmaram “nunca” o fazer.

Em relação à ocupação, os que estudam e trabalham tendem a agir mais desta maneira, segundo afirmam. Os que apenas estudam dizem que “nunca” o fazem em 90,9%. Já pelo tempo de uso, os que usam a motocicleta entre 1 e 3 anos são os que mais afirmam “sempre” ignorar as regras para chegar primeiro (2,5%), porém os que mais afirmam “nunca” o fazer são os que fazem uso a mais de 3 anos.

E sobre o tipo de utilização, os que usam como instrumento de trabalho tendem a agir mais deste modo “sempre”. E um pouco mais da metade (54,5%) dos que usam só para lazer, afirma “nunca” o fazer.

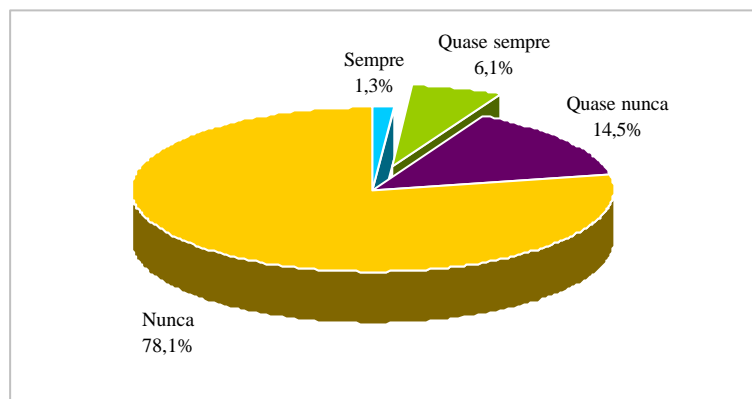


GRÁFICO 10 - Distribuição percentual de participação quanto a infringir regras para chegar primeiro.

TABELA 12 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a infringir as regras para chegar primeiro

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 1,4 | 6,5 | 14,9 | 77,2 |
| Feminino | - | 2,9 | 11,4 | 85,7 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 3,1 | 8,5 | 16,3 | 72,1 |
| 26 a 35 anos | - | 5,4 | 16,2 | 78,4 |
| 36 a 45 anos | - | 3,8 | 11,3 | 84,9 |
| Mais de 45 anos | - | - | - | 100,0 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | 9,1 | 90,9 |
| Estuda e trabalha | - | 7,1 | 17,9 | 75,0 |
| Apenas trabalha | 1,9 | 6,0 | 13,4 | 78,7 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 4,9 | 14,6 | 80,5 |
| De 1 a 3 anos | 2,5 | 8,8 | 16,3 | 72,5 |
| Mais de 3 anos | 1,1 | 5,3 | 13,7 | 80,0 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 2,0 | 6,0 | 14,0 | 78,0 |
| Como meio de locomoção | 1,2 | 5,3 | 14,4 | 79,0 |
| Para lazer | - | 17,4 | 21,7 | 60,9 |

A grande parte (78,1%) afirma “nunca” infringir as regras para chegar primeiro. Ainda assim, os homens infringem mais que as mulheres. Quanto à idade, apenas os que têm entre 18 e 25 anos afirmam o fazer “sempre” (3,1%). E 100% dos com mais de 45 anos dizem “nunca” o fazer (GRÁFICO 10, TABELA 12).

Quanto à ocupação, nenhum dos que só estudam e dos que estudam e trabalham afirmam o fazer “sempre”. Ainda assim, os que estudam e trabalham afirmam em 17,9% o fazer “quase sempre”.

Quanto ao tempo de uso de motocicleta, os que fazem uso entre 1 e 3 anos são os que mais dizem “sempre” infringir as regras para chegar primeiro (2,5%). Os que têm menos tempo de uso é o com maior índice na escolha “nunca”.

E quanto à forma de utilização, são os que fazem uso como instrumento de trabalho. Porém, 39,1% dos que usam pra lazer afirmam infringir as regras para chegar primeiro “quase sempre” ou “quase nunca”. Sendo que estes não afirmaram fazer isso “sempre”.

“Nunca” é a afirmação dada pela maioria (74%) no que se refere à infração das regras por serem complicadas, ou seja, a maioria afirma não infringir as regras por este motivo (complicação das regras). O que significa que afirmam achar as regras “de fácil compreensão” (GRÁFICO 11, TABELA 13).

Excluído: 6

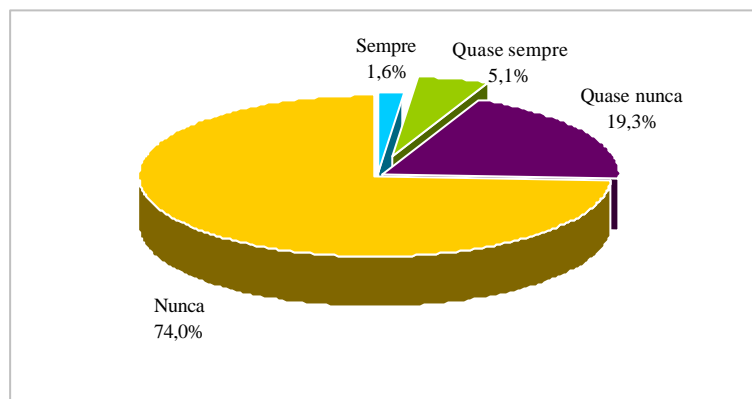


GRÁFICO 11 - Distribuição percentual de participação quanto a infringir regras por serem complicadas.

TABELA 13 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a infringir as regras por serem complicadas

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 1,8 | 5,4 | 20,3 | 72,5 |
| Feminino | - | 2,9 | 11,4 | 85,7 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 3,9 | 7,0 | 19,4 | 69,8 |
| 26 a 35 anos | - | 1,8 | 18,9 | 79,3 |
| 36 a 45 anos | - | 9,4 | 22,6 | 67,9 |
| Mais de 45 anos | - | - | 11,1 | 88,9 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | 27,3 | 72,7 |
| Estuda e trabalha | - | 3,6 | 19,0 | 77,4 |
| Apenas trabalha | 2,3 | 6,0 | 19,0 | 72,7 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 7,3 | 17,1 | 75,6 |
| De 1 a 3 anos | 3,8 | 2,5 | 12,5 | 81,3 |
| Mais de 3 anos | 1,1 | 5,8 | 22,6 | 70,5 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 2,0 | 8,0 | 14,0 | 76,0 |
| Como meio de locomoção | 1,6 | 4,1 | 19,3 | 74,9 |
| Para lazer | - | 13,0 | 26,1 | 60,9 |

Com relação ao sexo, os homens infringem mais as regras por acharem complicadas do que as mulheres. Já quanto à idade, apenas os que têm entre 18 e 25 anos afirmam “sempre” infringir as regras por acharem complicadas (3,9%), sendo que quase 90% dos que têm mais de 45 anos afirmam “nunca” infringir as regras por este motivo.

Com relação à ocupação, os que apenas trabalham são os únicos em afirmar que tomam esta atitude “sempre” (2,3%), já os que apenas estudam afirmam o fazer “quase nunca” (27,3%) e os estudam e trabalham possuem o maior índice entre os afirmam “nunca” fazer.

Quanto ao tempo de uso de motocicleta, os que fazem uso entre 1 e 3 anos são os mais afirmam agir deste modo “sempre”. Porém, este mesmo grupo é o que mais afirma “nunca” o fazer (81,3%). E por forma de uso: os que usam como ferramenta de trabalho infringem mais que os demais, mas por pouca diferença.

Oitenta e dois por cento das pessoas afirmam “nunca” infringirem as regras por pressão dos companheiros (amigos, sexo oposto, etc.) – 225 pessoas (GRÁFICO 12, TABELA 14).

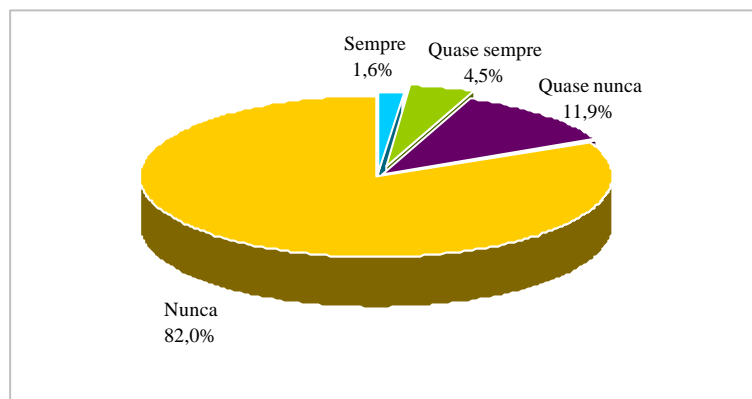


GRÁFICO 12 - Distribuição percentual de participação quanto a infringir regras por pressão dos outros.

TABELA 14 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a infringir as regras por pressão dos outros

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 1,8 | 4,7 | 11,2 | 82,2 |
| Feminino | - | 2,9 | 17,1 | 80,0 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 3,1 | 5,4 | 17,8 | 73,6 |
| 26 a 35 anos | 0,9 | 5,4 | 5,4 | 88,3 |
| 36 a 45 anos | - | 1,9 | 9,4 | 88,7 |
| Mais de 45 anos | - | - | 16,7 | 83,3 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | 9,1 | 9,1 | 81,8 |
| Estuda e trabalha | - | 4,8 | 15,5 | 79,8 |
| Apenas trabalha | 2,3 | 4,2 | 10,6 | 82,9 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 9,8 | 14,6 | 75,6 |
| De 1 a 3 anos | 2,5 | 3,8 | 12,5 | 81,3 |
| Mais de 3 anos | 1,6 | 3,7 | 11,1 | 83,7 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 2,0 | 2,0 | 8,0 | 88,0 |
| Como meio de locomoção | 1,6 | 3,7 | 11,5 | 83,1 |
| Para lazer | - | 17,4 | 21,7 | 60,9 |

Com relação ao sexo, os que infringem por pressão “sempre” são os homens, mas estes possuem maior índice como “nunca” agir desta forma. E quanto à idade os mais novos (de 18 a 25 anos) tendem mais a agir assim “sempre”.

Os que apenas trabalham agem mais “sempre” que os demais, porém também esta também a categoria que mais afirma “nunca” o fazer. E com relação ao tempo de utilização de motocicletas são os que estão entre 1 e 3 anos de uso os que mais agem desta forma “sempre”.

E são os que usam como instrumento de trabalho que mais infringem as regras por pressão “sempre”, porém também são os que mais afirmam “nunca” o fazer.

Noventa por cento dos entrevistados, ou seja, 280 pessoas afirmam que “nunca” dirigem com negligência para atender a expectativa das pessoas (GRÁFICO 13, TABELA 15).

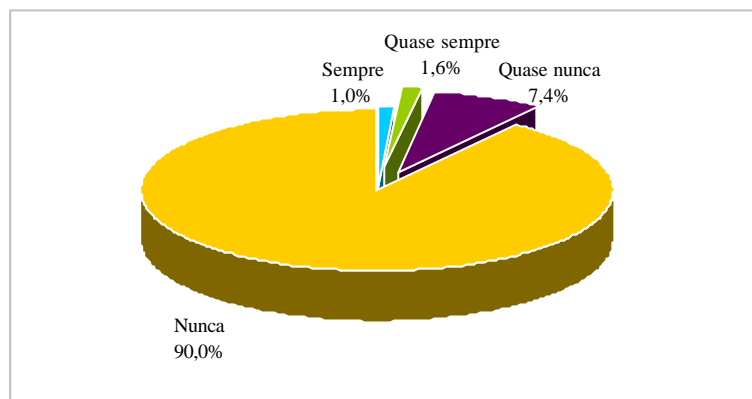


GRÁFICO 13 - Distribuição percentual de participação quanto a dirigir negligentemente porque os outros esperam que eu faça.

TABELA 15 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir negligentemente porque esperam

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 0,7 | 1,8 | 7,2 | 90,2 |
| Feminino | 2,9 | - | 8,6 | 88,6 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 1,6 | 3,9 | 7,0 | 87,6 |
| 26 a 35 anos | 0,9 | - | 10,8 | 88,3 |
| 36 a 45 anos | - | - | 3,8 | 96,2 |
| Mais de 45 anos | - | - | - | 100,0 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | - | 100,0 |
| Estuda e trabalha | 1,2 | 1,2 | 9,5 | 88,1 |
| Apenas trabalha | 0,9 | 1,9 | 6,9 | 90,3 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 2,4 | 9,8 | 87,8 |
| De 1 a 3 anos | 3,8 | 1,3 | 8,8 | 86,3 |
| Mais de 3 anos | - | 1,6 | 6,3 | 92,1 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | - | - | 2,0 | 98,0 |
| Como meio de locomoção | 1,2 | 1,6 | 8,6 | 88,5 |
| Para lazer | - | 4,3 | 8,7 | 87,0 |

Mulheres agem mais negligentemente “sempre” do que os homens, porque é isso que esperam delas.

E quanto à faixa etária são os que têm entre 18 e 25 anos os que mais afirmam agir deste modo “sempre”. Importante verificar que 100% dos que têm mais de 45 anos afirmam “nunca” o fazer.

Com relação à ocupação é importante destacar que 100% os que apenas estudam afirmam “nunca” agir com negligência porque este é o esperado deles. E pelo tempo de uso da motocicleta são os que fazem uso entre 01 e 03 anos que mais infringem as normas “sempre” e os que menos o fazem “nunca”. Já pela forma de uso, quase 100% dos que utilizam a motocicleta como instrumento de trabalho afirmam “nunca” o fazer.

Noventa e um por cento afirmam que nunca andam rápido de motocicleta para mostrar força. As poucas mulheres que dirigem para mostrar força, o fazem “quase nunca” (2,9%) (GRÁFICO 14, TABELA 16).

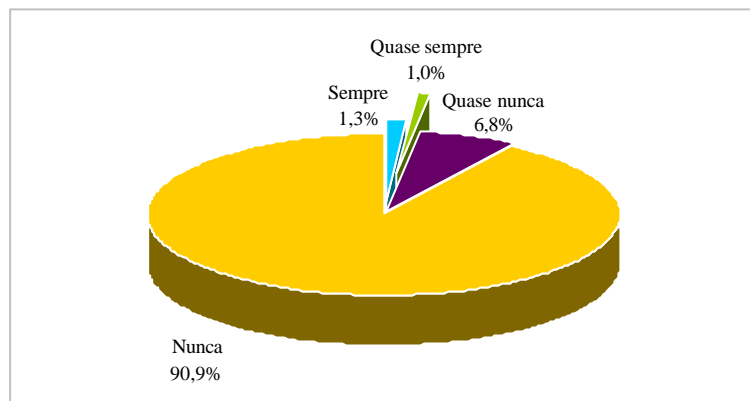


GRÁFICO 14 - Distribuição percentual de participação quanto a dirigir rápido para mostrar força.

TABELA 16 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir rápido para mostrar força

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 1,4 | 0,7 | 7,6 | 90,2 |
| Feminino | - | 2,9 | - | 97,1 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 3,1 | 2,3 | 11,6 | 82,9 |
| 26 a 35 anos | - | - | 3,6 | 96,4 |
| 36 a 45 anos | - | - | 3,8 | 96,2 |
| Mais de 45 anos | - | - | - | 100,0 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | 9,1 | 9,1 | 81,8 |
| Estuda e trabalha | 1,2 | 2,4 | 6,0 | 90,5 |
| Apenas trabalha | 1,4 | - | 6,9 | 91,7 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 4,9 | 4,9 | 90,2 |
| De 1 a 3 anos | 5,0 | 1,3 | 7,5 | 86,3 |
| Mais de 3 anos | - | - | 6,8 | 93,2 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | - | - | 8,0 | 92,0 |
| Como meio de locomoção | 1,6 | 0,4 | 5,8 | 92,2 |
| Para lazer | - | 8,7 | 17,4 | 73,9 |

Quanto à idade, os mais novos são os que afirmam mais agir assim (“quase nunca” 11,6%) e 100% dos mais velhos (acima de 45 anos) afirmam “nunca” o fazer. E quanto à ocupação são os que apenas estudam que mais dirigem para mostrar força, sendo que aqueles que apenas trabalham são os que mais afirmam “nunca” o fazer.

Pelo tempo de uso da motocicleta, os que usam entre 1 e 3 anos são os que mais agem desta forma “sempre”. E quanto à forma de uso, os que usam a motocicleta para lazer afirmam “quase nunca” o fazer, porém os que “nunca” fazem segundo o que afirmam são os que usam como instrumento de trabalho e como meio de locomoção.

Apenas 1,3% afirmam fazer “sempre” e 84,2% “nunca” o fazem. Homens desejam mais mostrar habilidade ao dirigir que as mulheres (GRÁFICO 15, TABELA 17).

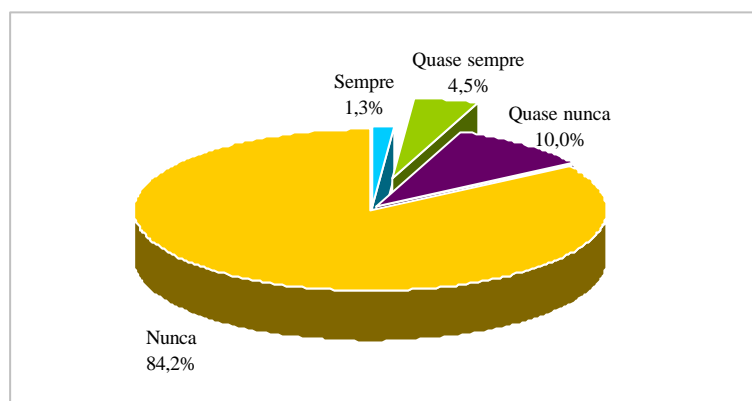


GRÁFICO 15 - Distribuição percentual de participação quanto a dirigir rápido para mostrar habilidade do motorista.

TABELA 17 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto a dirigir rápido para mostrar habilidade do motorista

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 1,4 | 4,3 | 10,9 | 83,3 |
| Feminino | - | 5,7 | 2,9 | 91,4 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 3,1 | 8,5 | 12,4 | 76,0 |
| 26 a 35 anos | - | 2,7 | 8,1 | 89,2 |
| 36 a 45 anos | - | - | 9,4 | 90,6 |
| Mais de 45 anos | - | - | 5,6 | 94,4 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | 9,1 | 18,2 | 9,1 | 63,6 |
| Estuda e trabalha | 1,2 | 3,6 | 10,7 | 84,5 |
| Apenas trabalha | 0,9 | 4,2 | 9,7 | 85,2 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | 7,3 | 7,3 | 85,4 |
| De 1 a 3 anos | 3,8 | 3,8 | 6,3 | 86,3 |
| Mais de 3 anos | 0,5 | 4,2 | 12,1 | 83,2 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | - | 4,0 | 6,0 | 90,0 |
| Como meio de locomoção | 1,2 | 3,7 | 10,3 | 84,8 |
| Para lazer | 4,3 | 13,0 | 17,4 | 65,2 |

Os mais jovens também (entre 18 e 25 anos), já quase 95% dos com mais de 45 anos afirma “nunca” o fazer. Pela ocupação, são os que apenas estudam os que mais dirigem para mostrar habilidade “sempre” ao dirigir, sendo que os que menos precisam, são os que apenas trabalham.

Com relação ao tempo de uso, os que a usam entre 1 e 3 anos são os que mais afirmam “sempre” o fazer e também os que mais afirmam “nunca” o fazer. E quanto à forma de uso, os que usam para lazer são os que mais querem “sempre” mostrar sua habilidade ao dirigir (mas são 4,3%), sendo que 90% dos que usam como instrumento de trabalho afirmam “nunca” o fazer.

A maioria afirma não deixar de fazer uso do capacete porque amigos podem considerá-los caretas. São as mulheres que mais deixam de usá-lo “sempre”. Sendo que a diferença entre a opinião “nunca” entre homens e mulheres é bem pequena (GRÁFICO 16, TABELA 18).

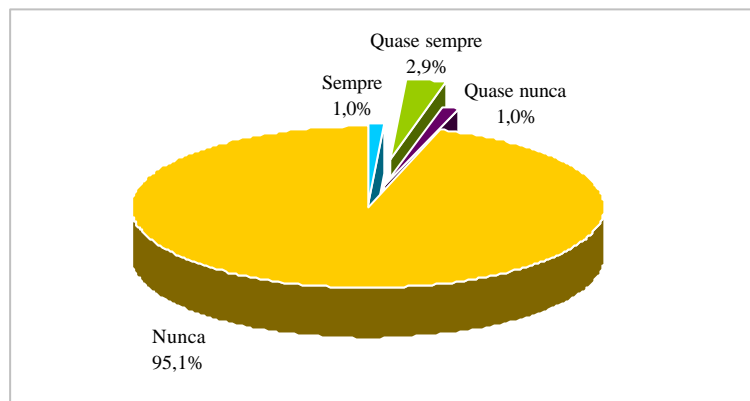


GRÁFICO 16 - Distribuição percentual de participação quanto ao não usar capacete porque os amigos acham carece.

TABELA 18 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto ao não usar capacete porque os amigos acham carece

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | 0,7 | 0,4 | 1,1 | 97,8 |
| Feminino | 2,9 | - | - | 97,1 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | 2,3 | - | 2,3 | 95,3 |
| 26 a 35 anos | - | - | - | 100,0 |
| 36 a 45 anos | - | 1,9 | - | 98,1 |
| Mais de 45 anos | - | - | - | 100,0 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | - | 100,0 |
| Estuda e trabalha | 2,4 | - | 2,4 | 95,2 |
| Apenas trabalha | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 98,6 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | 4,9 | - | 2,4 | 92,7 |
| De 1 a 3 anos | - | - | 2,5 | 97,5 |
| Mais de 3 anos | 0,5 | 0,5 | - | 98,9 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | 2,0 | - | - | 98,0 |
| Como meio de locomoção | 0,4 | 0,4 | 1,2 | 97,9 |
| Para lazer | 4,3 | - | - | 95,7 |

Quanto à idade são os mais novos (entre 18 e 25 anos) que têm esta imagem de que os amigos vão considerá-lo careta “sempre”. Sendo que 100% dos que têm entre 26 e 35 anos e os com mais de 45 anos afirma “nunca” deixar de usar.

Também 100% dos que estudam afirmam “nunca” o achar, sendo que os que estudam e trabalham os que mais têm esta percepção. Quanto ao tempo de uso, quase todos afirmam “nunca” achar, sendo que os que fazem uso a menos de 1 ano afirmam mais que os demais “sempre” deixarem de usar o capacete, para não ser considerado “careta”. E quanto à forma de utilização os que “sempre” acham mais são que utilizam a motocicleta para lazer.

A grande maioria diz que não deixa de usar capacete por considerar incômodo. Mulheres acham que o capacete incomoda mais do que os homens. Quanto à idade poucos são os que acham isso, mas os que mais afirmam achar são os que têm entre 36 e 45 anos (porém, 94,3% “nunca” o deixariam de usá-lo) (GRÁFICO 17, TABELA 19).

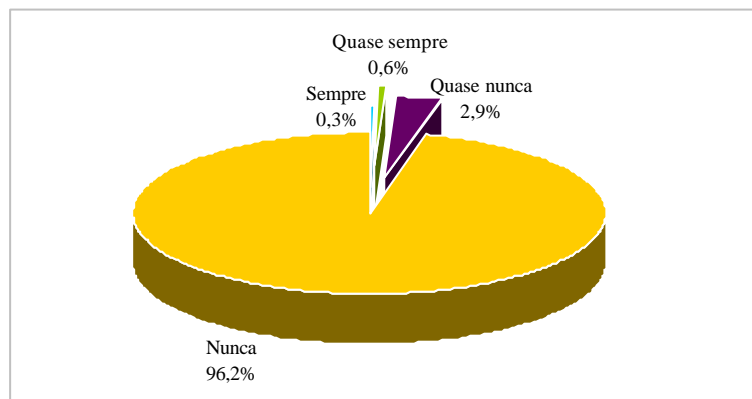


GRÁFICO 17 - Distribuição percentual de participação quanto ao não usar o capacete por achá-lo incômodo.

TABELA 19 - Distribuição percentual da auto-avaliação dos participantes quanto ao não usar o capacete por achá-lo incômodo

| Variáveis | Respostas (%) | | | |
|------------------------------|---------------|--------------|-------------|-------|
| | Sempre | Quase sempre | Quase nunca | Nunca |
| Sexo | | | | |
| Masculino | - | 0,7 | 2,5 | 96,7 |
| Feminino | 2,9 | - | 5,7 | 91,4 |
| Idade | | | | |
| 18 a 25 anos | - | - | 3,1 | 96,9 |
| 26 a 35 anos | 0,9 | 0,9 | 2,7 | 95,5 |
| 36 a 45 anos | - | 1,9 | 3,8 | 94,3 |
| Mais de 45 anos | - | - | - | 100,0 |
| Ocupação | | | | |
| Apenas estuda | - | - | - | 100,0 |
| Estuda e trabalha | - | - | 4,8 | 95,2 |
| Apenas trabalha | 0,5 | 0,9 | 2,3 | 96,3 |
| Tempo motocicleta | | | | |
| Menos de 1 ano | - | - | 4,9 | 95,1 |
| De 1 a 3 anos | 1,3 | - | 3,8 | 95,0 |
| Mais de 3 anos | - | 1,1 | 2,1 | 96,8 |
| Utilização da motocicleta | | | | |
| Como instrumento de trabalho | - | 2,0 | - | 98,0 |
| Como meio de locomoção | 0,4 | 0,4 | 3,3 | 95,9 |
| Para lazer | - | - | 4,3 | 95,7 |

Quanto à ocupação são os que estudam e trabalham os que mais se incomodam com o uso do capacete. Já com relação ao tempo de uso são os que fazem uso entre 1 e 3 anos os que mais afirmam achar incômodo usar capacete. E pela forma de utilização 98% dos que usam a motocicleta como instrumento de trabalho afirmam “nunca” achar.

Mais da metade dos homens já se envolveu em acidentes, lembrando que eles se envolvem mais que as mulheres. Os que menos se envolveram pelo quesito idade, foram os com mais de 45 anos (83,3%) (TABELA 20).

TABELA 20 - Tabela pormenorizada do envolvimento em acidentes

| Variáveis | Respostas (%) | |
|------------------------------|---------------|------|
| | Sim | Não |
| Sexo | | |
| Masculino | 53,6 | 46,4 |
| Feminino | 37,1 | 62,9 |
| Idade | | |
| 18 a 25 anos | 54,3 | 45,7 |
| 26 a 35 anos | 53,2 | 46,8 |
| 36 a 45 anos | 54,7 | 45,3 |
| Mais de 45 anos | 16,7 | 83,3 |
| Ocupação | | |
| Apenas estuda | 18,2 | 81,8 |
| Estuda e trabalha | 53,6 | 46,4 |
| Apenas trabalha | 52,8 | 47,2 |
| Tempo motocicleta | | |
| Menos de 1 ano | 29,3 | 70,7 |
| De 1 a 3 anos | 47,5 | 52,5 |
| Mais de 3 anos | 58,4 | 41,6 |
| Utilização da motocicleta | | |
| Como instrumento de trabalho | 70,0 | 30,0 |
| Como meio de locomoção | 51,0 | 49,0 |
| Para lazer | 26,1 | 73,9 |

Já quanto à ocupação o maior índice em envolvimento está entre os que estudam e trabalham, seguidos dos que apenas trabalham. Os que fazem uso da motocicleta há mais de 3 anos são que já se acidentaram, sendo que 70,7% dos que usam há menos de 1 ano, não se envolveram em acidentes.

E pela forma de utilização, o envolvimento em acidentes mais recai sobre os que usam a motocicleta como instrumento de trabalho, seguidos dos que a usam como meio de locomoção.

6DISCUSSÃO

O presente capítulo destina-se a discussão das informações colhidas na pesquisa de campo, sendo pontuada pela revisão bibliográfica feita nesta dissertação.

Para o desenvolvimento deste trabalho, buscou-se primeiramente entender a real necessidade da pesquisa na área e qual a dimensão da sua importância. De modo que pudesse ser futuramente subsídio para outras pesquisas sobre o tema, a fim de aprofundar nos itens mais emergenciais ou ainda promover novos levantamentos que permitam uma análise comparativa.

Em seguida, para a dissertação propriamente dita foi feita uma referencial teórico, que permitisse, com base nas mais importantes teorias da psicologia social, compreender o universo das atitudes, dos riscos e do comportamento humano, dando ênfase ao comportamento no trânsito. Além do referencial teórico com relação ao motociclismo, seu crescimento, sua importância atual no contexto sócio-econômico e sua aproximação com o segmento jovem.

Verificou-se ao longo deste processo que a carência de informações sobre “comportamento social no trânsito por parte de motociclistas” é grande e a preocupação dos estudiosos no assunto proporcional à falta de estudos específicos. Nem sempre esta preocupação faz parte das prioridades das políticas públicas das autoridades responsáveis pela área em questão.

Com isso, o resultado é que sobram acidentes e descaso, e faltam informações mais concretas. Não é pretensão deste trabalho preencher todas as lacunas existentes e nem ser o balizador para decisões sociais, mas apenas servir de sinalizador e reforço para a real necessidade de se voltar os olhos para o comportamento no trânsito, em especial, aos motociclistas e também servir de referencial para novos estudos em torno do assunto. Notadamente, o assunto é extenso, e demanda maiores investigações, já que o ser humano é complexo em si mesmo, além de “mutante”.

Os dados da pesquisa foram colhidos em uma amostra composta por 311 indivíduos, sendo que destes, 88,7% eram do sexo masculino e 11,3% do sexo feminino. Estes dados foram agrupados e analisados estatisticamente. As questões do instrumento foram divididas de modo que a Parte 1, composta de 6 itens, permitisse traçar as características da amostra em relação a sexo, faixa etária, ocupação, tempo de uso da motocicleta, forma de utilização e envolvimento em acidentes. Enquanto que, a Parte 2, composta de 17 questões, objetiva obter

as respostas com relação às atitudes dos motociclistas e a noção de riscos e da possibilidade de envolvimento em acidentes destes, no trânsito de Campo Grande.

É importante ressaltar que as respostas foram analisadas mesmo quando as porcentagens eram mais baixas, porque entende-se que as pessoas poderiam estar fornecendo informações consideradas mais adequadas, do que efetivamente mais reais. Além disso, deve-se levar em conta o desconforto por parte do pesquisado, muitas vezes inerente ao processo de pesquisa, bem como a sensação negativa de “assumir a ação errada”.

Lembrando que, muitas vezes, estes mesmos que negam uma ação errada são os que podem possivelmente ser mais danosos ao trânsito, uma vez que seus erros não são conscientes ou são considerados justificáveis para a situação ou ainda, como reação ao erro que já existia.

Concluiu-se que a amostra é formada na sua maioria por homens, com idade entre 18 e 25 anos, que apenas trabalham, fazem uso da motocicleta há mais de três anos e a usam como meio de locomoção entre casa e trabalho. A maioria (39,5% entre “sempre” e “quase sempre” faz uso de velocidade nas vias urbanas) já esteve envolvida em acidentes.

Com relação às atitudes pode-se perceber que os motociclistas afirmaram tomarem algumas delas, mas que se comparado com a realidade percebe-se que eles afirmaram aquilo que mais se caracteriza como o “procedimento correto” e menos o que efetivamente fazem.

Porém, dentro deste aspecto tem-se:

Sobre a questão de exagero na velocidade, os motociclistas apontam na sua maioria, como “nunca” exageram, porém se for feito um confronto entre esta resposta e o que se sabe pelos dados de acidentes por “excesso de velocidade”, percebe-se que há uma incongruência, lembrando que os que mais agem com exagero de velocidade tanto nas vias urbanas como nas vias rurais, são os mais jovens e os com idade acima dos 45 anos, que estudam e trabalham. Bem como os que não têm tanto tempo experiência (de 1 a 3 anos) e os que usam a motocicleta como instrumento de trabalho.

O viés pode ser as razões diferentes para a maior ocorrência se dar entre estas faixas etárias (com idade entre 18 e 25 anos e os com mais de 45 anos), onde o jovem pode estar agindo desta forma mais por impulso e os mais velhos por terem um hábito arraigado da juventude, onde os padrões de controle e normativos não eram tão rígidos.

Já com relação à ultrapassagem com sinal vermelho ou amarelo, o que chama mais a atenção: é que em ambas as situações as pessoas “nunca” o fazem na maioria das vezes.

Como as atitudes são “podem formar em **conseqüência** de processos cognitivos (busca de consonância, por exemplo)” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2001), os motociclistas que afirmam não ultrapassar o sinal “nunca” ou “quase nunca”, o afirmam em função da norma estabelecida de que não se pode agir, uma vez que isso contraria as regras de trânsito. É importante destacar também que muitas pessoas que responderam que avançam nos sinais, principalmente o vermelho e principalmente as do sexo feminino, quando o fazem, podem fazê-lo em momentos em que o risco corrido com a violência – falta de segurança com relação a assaltos, por exemplo – é maior (as mulheres sentem-se mais vulneráveis ou com medo e assim, ultrapassam o sinal para não se exporem tanto a um risco de assalto).

Excluído: consequência

Na questão que aborda a ultrapassagem de outros veículos com excesso de velocidade, é importante destacar que os mais afirmam o fazer “sempre” são os que utilizam a motocicleta somente para lazer, o que confirma o jeito “único” e singular de quem utiliza este meio de locomoção e principalmente nas horas de lazer, onde a “adrenalina” pode ser um forte componente, bem como pelo fator idade (onde maior citação está entre os com idade entre 18 e 25 anos).

Sobre o item “dirigir próximo ao veículo da frente”, os com mais experiência o fazem mais vezes, bem como os do sexo masculino, ou seja, estes são os grupos que mais se arriscam neste sentido.

Com relação a “ignorar as regras para chegar primeiro”, grande parte das respostas “sempre” ou “quase sempre” se dá com os condutores do sexo masculino e entre os mais jovens, levando a crer que as mulheres podem ser mais cautelosas que os homens em alguns momentos. E aqui vai uma ressalva: onde as questões “ignorar as regras” e “infringir as regras” acabam sendo afirmações muito próximas, o que pode criar certa confusão nos pesquisados ou ainda “gerar algum bloqueio” para a resposta efetiva.

As mulheres, de acordo com as afirmativas, são mais cautelosas que os homens, assim como as pessoas acima de 45 anos, mais que os de idade entre 18 e 25 anos. Porém, as mulheres muitas vezes dirigem para mostrar força e habilidade ao dirigir e são as que mais consideram o uso de capacete um incômodo (no entanto, as porcentagens são muito baixas).

Quanto à ocupação, depende muito do tipo de infração, como por exemplo “andar

próximo ao veículo da frente”, onde os que trabalham e estudam são mais propensos a fazê-lo. Os que apenas estudam são os que mais exageram na velocidade e que mais “furam sinal no vermelho”, porém são mais moderados ao entrar numa rua contramão e andar perto do veículo da frente.

Com relação ao tempo de utilização da motocicleta, os que têm menos de 1 ano são os mais comedidos, porém os que usam entre 1 e 3 anos são os que mais arriscam, praticando infrações. Já os que fazem uso há mais de três anos, ora arriscam, ora são mais cautelosos.

Considerando o que se refere à forma de utilização, os que usam a motocicleta como meio de locomoção e de lazer são os que mais cometem infrações, porém em circunstâncias diferentes. Percebe-se que quando o aspecto é uso de velocidade, os que usam a motocicleta para lazer são mais propensos, mesmo que por motivos outros que não seja a pressa. (sensação de aventura, por exemplo). Assim, afirmam não andar muita na contramão, nem perto dos veículos da frente. Desrespeitam mais sinal vermelho e passam também no sinal amarelo.

Mais homens que mulheres tomam atitudes erradas em função de terceiros (por pressão, para agradar o sexo oposto e porque é isso que esperam dele), e primeiro os que têm idade entre 18 e 25 anos, seguidos dos que têm entre 26 a 35 anos, que fazem uso da motocicleta entre um e três anos e que a usam como meio de locomoção.

Quanto ao não usar o capacete porque os amigos o achariam “careta”, mulheres deixam mais de usá-lo que os homens e os indivíduos mais novos mais que os demais grupos, assim como aqueles que estudam e trabalham e os que usam para lazer.

Quanto a ser incômodo o uso de capacete as mulheres afirmam achar mais que os homens, os que fazem uso entre um e três anos. Dos que usam a motocicleta como instrumento de trabalho, 98% “nunca” acham o capacete incômodo.

Por fim, com relação ao envolvimento em acidentes, dos 311 pesquisados, 31,8% já estiveram envolvidos em um. E com relação ao perfil: das mulheres pesquisadas, menos da metade esteve envolvida em acidentes. No que diz respeito à idade, os que têm mais de 45 anos, se envolveram menos também que os que estão nos demais grupos (destes, com pequena diferença, estão os com idade entre 36 e 45 anos – maior envolvimento em acidentes). Com relação à ocupação, obteve-se que os que apenas estudam se envolveram menos em acidentes,

assim como os que fazem uso há menos de um ano. E quanto à forma de utilização, 70% dos que usam a motocicleta como instrumento de trabalho estiveram envolvidos em acidentes de trânsito.

Assim, pode-se entender genericamente que os grupos que mais arriscam no trânsito, segundo esta pesquisa, são os que usam a motocicleta para trabalho, estudam e trabalham, fazem uso entre 1 e 3 anos, possuem idade entre 18 e 25 anos e são do sexo masculino.

E ao se fazer o encontro entre a fundamentação teórica e as respostas obtidas na presente pesquisa, observa-se alguns aspectos que são pontos importantes para reflexão.

O homem herda características dos demais, o que faz muitas vezes o **comportamento** errado se perpetuar, porém ele adquire também ao longo do tempo conceitos e formas de atuação nem tanto corretas, sobre todos ou quase todos os aspectos da vida.

Excluído: comportamento

Já que as pessoas se comportam de acordo como são motivadas, com base nas suas necessidades e/ou desejos que estimulam sua **satisfação, assim, o comportamento** no trânsito parece não se enquadrar em nenhuma dessas situações, ou seja, é uma necessidade e conforme é apresentado, poderia ser inclusive um desejo, porém não é assim que os indivíduos o percebem: sabem da sua importância, mas muitas vezes não se organizam para agir de **tal** forma; uma vez que se permitem “escapular” da forma adequada e segura de se comportar no trânsito. Pois têm isso como **obrigação**: algo que foi imposto e não efetivamente uma necessidade.

Excluído: satisfação

Excluído: comportamrnto

Excluído: m

Excluído: borigação

E neste sentido, a percepção é essencial, uma vez que é o que fará a pessoa atuante no trânsito agir corretamente. Mas para isso **ter consciência** de como age e de que como deveria agir (o ideal) e se organizar para um novo aprendizado, de maneira que a educação é assim, fundamental.

Se para caracterizar o trânsito são necessários diversos elementos – o **homem**, a via, o **ambiente – as circunstâncias** e o veículo. Também se tem um a um para as situações incorretas: um homem despreparado, inexperiente ou acostumado a agir errado; vias em más condições; um ambiente conflituoso e precário de sinalização e fiscalização e veículos desregulados.

Excluído: |

Excluído: abient

Excluído: circunstâncias

Porém num **momento de** crise, o elemento “homem” (seja como condutor ou como pedestre) é o único que pode agir a tempo (pontualmente) para evitar acidentes ou minimizar

Excluído: |

as **consequências** dos mesmos (auto-regulação).

Excluído: consequências

A inexperiência dos condutores nem sempre pode ser uma situação a ser modificada, uma vez que é necessário tempo para adquiri-la além de preparo adequado (o que deveria ser feito nos centros de formação). Assim, as situações poderiam ser ensinadas e colocadas aí a forma correta de agir. Com isso torna-se necessário verificar como os motoristas estão sendo formados nessas escolas: os indivíduos são instruídos a como manejar o veículo somente ou são ensinados a atuar no trânsito com toda sua complexidade e **conflitos**? É certo que as modernas teorias indicam que a Direção Defensiva é o melhor caminho para se agir no trânsito, de modo que evitará mais acidentes; porém saber agir nos momentos críticos é essencial para impedir acidentes mais graves e complexos, inclusive com vítimas fatais.

Excluído: conflitos

Além do que, especificamente entre os motociclistas, a situação para se acerbar, uma vez que são mais **impetuosos** (inclusive pelas possibilidades da própria motocicleta), fazem possivelmente menos uso dos centros de formação para aprendizagem efetivamente, uma vez que a maioria dos motociclistas provavelmente são “auto-didatas” na condução desses veículos.

É importante salientar que a questão do risco no trânsito não é ó pensar no que se expõe ao risco individual, mas também as **atitudes** que expõem ao risco da coletividade. E pelo caráter egoísta e pelo sentimento de superioridade a exposição ao risco da coletividade fica em segundo plano, por que muitas vezes parece que o pensamento corrente é: “eu preciso primeiro atender às minhas necessidades pontuais, em tempo e local, em detrimento do bem comum”, porque é neste estado de plena competição é que vive o trânsito: quem chega primeiro, quem vence na possibilidade de conseguir os sinais livres (ultrapassando com isso, inclusive, no sinal amarelo ou até vermelho); quem corre mais; quem tem manobras mais radicais para se sair bem nesta “luta”; quem não quer perder nenhuma oportunidade (mesmo que seja mais problema e menos oportunidade).

Excluído: atitudes

Dentro do que propõe Wilde (2005), uma vez que todas as decisões possuem maior ou menor grau de risco, é necessário com isso, maior experiência (tempo de condução) e melhor aprendizagem para saber optar e o fazer pelas decisões menos **arriscadas**; porém ao se ter maior experiência entra em operação a capacidade de se sentir habilidoso o suficiente para arriscar mais.

Excluído: arriscadas

Mesmo que ocultamente, as pessoas estão afirmando fazer uso do excesso de

velocidade e ultrapassagens ilegais, índices acentuados **principalmente** entre os mais jovens e os menos experientes. Porém, nota-se com base na pesquisa que os mais experientes (com mais tempo de uso da motocicleta) se sentem mais hábeis e com isso arriscam mais por acreditarem na sua capacidade de atuação (auto-confiança).

Excluído: principalmente

No que tange à ultrapassagem com sinal vermelho em ruas vazias é importante destacar que as pessoas o fazem por acreditarem não haver perigo e aí reside o maior risco: aquele que não se pode ver e que nem sempre aparece efetivamente, uma vez que se acredita seguro.

A percepção do risco é possivelmente mais baixa que o necessário para participar do **trânsito**, uma vez que não apreendem a totalidade do ambiente, da via e do veículo e possivelmente menos ainda das circunstâncias arriscadas. Quando conseguem perceber é mais uma situação pessoal e não da coletividade e ainda assim isso parece não ocorrer com frequência.

Excluído: trânsito

Assim como na **teoria** sabem que álcool e direção não combinam e **que as consequências** são **desastrosas**; percebem que ao dirigirem alcoolizadas estão correndo risco, inclusive de vida, mas se sentem preparadas e seguras para agirem assim e acreditam que sairão ilesos (e como muitas vezes saem, o comportamento errado se perpetua). As pessoas já se consideram hábeis para dirigirem nestas circunstâncias e esta sensação aumenta inclusive como efeito do próprio álcool, que torna os indivíduos mais destemidos, mais seguros e mais audazes.

Excluído: 6

Excluído: 1

Excluído: consequências

Com relação às conclusões, com base tanto nos dados colhidos no campo como na fundamentação teórica, existem desencontros. Assim como, eles existem quando se observa comportamento real do motociclista e a resposta dada por ele a uma pergunta sobre seu possível comportamento no trânsito. No entanto, fica claramente evidenciado que atitude nem sempre corresponde a comportamento, uma vez que as pessoas afirmam constantemente ter atitudes corretas, porém no trânsito (*in loco*) agem incorretamente.

De início ao buscar compreender o universo jovem, inegavelmente se recai sobre aspectos como aventura, riscos, gosto pela velocidade, pelo inusitado, pelo diferente. E ainda pela “vontade de transgredir”, muitas vezes por revolta, outras por auto-afirmação, outras pela descoberta do novo, e outras tantas pelo “compromisso pactual com sua própria geração e comunidade”. Assim, entende-se que isso é parte da mentalidade juvenil, e que isto tem

encontrado reforço em um mundo cada vez mais exigente com relação à rapidez, a economia de tempo, à aceleração, à velocidade. O mundo globalizado tem nisso uma de suas hastes de sustentação e busca na tecnologia sua mais perfeita forma de realização. Para completar, encontra na juventude sua melhor forma de existência, já que este é um mundo cada vez mais voltado para o novo, a diferença, o efêmero e volátil, o ágil e rápido. Afinal, não se pode perder muita coisa, tempo principalmente, já que o que se tem é escasso.

Assim, se por um lado tem-se um mundo que quer velocidade, por outro se tem jovens que querem ser velozes, e possivelmente mais destemidos. Nisso ocorre o encontro das profissões que fazem da motocicleta seu instrumento de trabalho (*motoboys* ou mototáxis), a maior facilidade de aquisição do bem (por ser mais barata e das concessionárias oferecerem ainda inúmeras formas de pagamento), permitindo que este seja o primeiro meio de transporte de muitas pessoas (mesmo assim, está longe da maioria).

Outro aspecto evidente é a necessidade da juventude do comportamento em grupo, o que se observa claramente em alguns momentos da pesquisa. Jovens carecem, muitas vezes, de aprovação social. O grupo a qual pertence ou anseia pertencer é um ótimo analisador de suas ações.

Por outro lado, a pouca experiência dos jovens faz com que tenham receios e demonstrem isso em muitas respostas. Após dois anos de uso da motocicleta, o indivíduo já se sente capaz de arriscar mais e com isso de cometer mais infrações, talvez em sua consciência, justificável, já que ele tem habilidade.

Assim, como fica evidente a necessidade da mulher motociclista de se auto-afirmar, já que a maioria de motociclistas ainda é do sexo masculino. De modo que, as “poucas” precisam mostrar que são “hábeis”, o que nem sempre significa ser correta no trânsito, ou mais cautelosa. Da mesma forma, destaca-se o fato de que para as mulheres o capacete ser mais incômodo do que para os homens, podendo ser possivelmente mais por uma questão de vaidade do que de desconforto propriamente dito.

Da mesma forma que as pessoas não admitem agir de modo incorreto em função do sexo oposto ou para “fazer bonito para os amigos”, mas na propagação e no imperativo da competição, entre outras coisas é isso que se propõe: a exibição “de possuir mas habilidade” (na realidade, pseudo-habilidade) para acentuar a competição.

Pode-se perceber em algumas respostas que o comportamento reforçado foi indutor na formação das atitudes, ou seja, o comportamento esperado foi preponderante para a formação das afirmações das atitudes. Outro aspecto importante está relacionado à Gestalt onde parece, pelas respostas obtidas na pesquisa, que como para esta teoria o todo existe antes das partes, os motociclistas percebem somente o todo do trânsito, mas não conseguem se visualizar nas especificidades das suas ações, e no trânsito um dos fatores mais importantes é que normalmente as pessoas percebem o todo (já que são muitas as informações), mas deve-se em alguns momentos se deter nas partes (ou aspectos) mais relevantes. (atenção concentrada).

Pelo estruturalismo, a psicologia se deteve na forma como a consciência humana funciona, mas é muito difícil (pra não dizer impossível) saber o que se passa na mente das pessoas, assim elas podem camuflar aquilo que pensam, e acabar com isso “mascarando” a realidade. Com isso também se percebe mais claramente que o comportamento depende do ambiente e como o que solicitava na hora é responder perguntas e não “agir no trânsito” as perguntas foram respondidas dentro do que consideram mais correto.

Excluído: §

Excluído: §

Excluído: §

Percebe-se, enfim que os jovens se arriscam mais, e por terem menor experiência e por estarem numa fase de contestação, as regras são violadas, uma vez que o “legal” é não ter regras. Some a isso à inexperiência e encontra-se a situação onde não há risco, uma vez que tudo é permitido, não há erro, portanto, nenhum prejuízo poderá ser consequência.

O que se pode entender como um todo desta pesquisa é que os indivíduos têm conhecimento do que seja um comportamento de risco no trânsito, porém afirmam poucas vezes agir desta forma, o que evidentemente torna o trânsito mais arriscado, uma vez que agem de um jeito, enquanto afirmam agir de outro. Assim, os motociclistas sabem o que é arriscado, ou melhor, o que não se deve fazer, mas não assumem que o fazem, uma vez que diariamente o trânsito é permeado por ações erradas, de comportamento incorreto, de atitudes arriscadas. Por si só o trânsito já seria arriscado, uma vez que diferentes indivíduos trafegam juntos, com objetivos diversos e fazendo uso de ferramentas (ou não) das mais variadas (motocicletas, pedestres, carros, bicicletas, caminhões, ônibus). Esse “caos” mais ou menos organizado se torna mais violento à medida que as pessoas inseridas ali desconhecem as regras que permeiam a convivência harmoniosa, ou pior, têm descaso para com elas. Sem falar naqueles que acham justificáveis seus “erros”, por que são respostas aos “erros de terceiros”. De modo que por não conseguirem fazer bom uso do espaço público, por que os querem mais privado que público, suas ferramentas tornam-se armas em seu poder (mesmo

que inconscientemente, motoristas de todas as formas, apostam no “poder” que adquirem quando estão fazendo uso de suas “máquinas”, se sentem deuses, reis, que podem dominar o tempo e o espaço). E neste aspecto, motoristas mais jovens e que usam motocicleta podem ter esse sentimento mais exacerbado que os demais. Primeiro pela idade, que como já se viu, é de mais ousadia e onde impera mais destemor; segundo por que as motocicletas permitem manobras mais radicais, são mais ágeis, e muitas delas operam velozmente. Cenário perfeito para “motoboy”, por exemplo, agirem arriscadamente.

7 CONCLUSÕES

Notadamente, todo o processo deste trabalho sofreu reveses, inclusive pelo tempo em que foi desenvolvido, porém, buscou-se minimizar possíveis interferências no resultado final do mesmo, uma vez que todas as etapas foram cuidadas e revisadas, para que no cômputo final fosse positivo, o que se entendeu que o foi, já que os objetivos foram atingidos, e os resultados demonstraram claramente a dissonância entre a realidade (comportamento) e às respostas dadas à pesquisa (atitudes).

Pela pesquisa em si, concluiu-se que há a necessidade emergente de se aplicar mais estudos junto a este público. Porém, outras medidas também se fazem necessárias. Medidas que **recaem** não só sobre o sistema **punitivo**, mas, sobretudo, sobre o **educativo**. É preciso, enfim, repensar a segurança no trânsito como um todo, mas para isso é inegável a necessidade de se conhecer mais a fundo como “pensa” e como age, e também porquê age desta forma.

Excluído: i

Excluído: i

O objetivo principal era de detectar a percepção de risco dos condutores de motocicletas em Campo Grande, MS, o que ficou se constatou ser baixa, uma vez que as pessoas ainda não têm consciência de que o comportamento no trânsito não é só obrigação, mas necessidade para haver organização e segurança e desejo para muitos, a fim de se ter harmonia.

Dentro dos que se propõem através das repostas obtidas e também da fundamentação teórica, a melhoria deve **atacar** em três frentes: educação, campanhas publicitárias e mais eficazmente de opinião pública e fiscalização, além evidentemente de melhoria das condições viárias.

A educação, de acordo com o que já foi **proposto** por estudiosos como Martinez Filho (2005), deve abranger: formas e conteúdo mais aprimorados, aprendizagem desde à infância e **a co-relação a** com outras atividades, para que tenha o bom comportamento dentro do âmbito do civismo, provas mais rigorosas; centros de **formação** como maior comprometimento em ensinar (e menos em oferecer possibilidade de se obter a CNH).

Excluído: a

Excluído: aê

Excluído: formação

As campanhas devem abranger principalmente a questão da opinião pública, e um trabalho conjunto com os órgãos de imprensa: a meta é ter cidadãos consciente da importância do trânsito, mas sobretudo o comprometimento com a segurança: uma necessidade de todos. As temáticas **devem ser** enfáticas e não apenas meramente “chocantes” e menos ainda alertadoras, mas eficazmente mostrar a realidade constantemente, não cópias da realidade, mas o que acontece todos os dias nas ruas e estradas. O trabalho junto à opinião pública deve

ser apropriada para que se tenha aí canais de propagação do comportamento ideal. Inclusive com a apoio das empresas de seguro, como propõe Wilde (2005).

A fiscalização deve se dar como um terceiro aspecto a ser trabalho: fiscalizar pessoas, condutores e pedestres, fiscalizar pessoas dos órgãos que responsáveis para que não “facilitem” o acesso a CNH e muito menos tenham maleabilidade com os maus condutores e fiscalização dos centros de formação dos condutores, para que ensinem as pessoas a participar do trânsito e não somente como manobrar uma máquina. Que mostrem sobretudo a limitação humana frente às situações perigosas e demonstrem a irresponsabilidade que é permitir estar nas ruas sem condições suficientes para isso.

Além do que:

- a) Fazer com que diminua a imagem que os motociclistas têm de si e as atitudes que preferem tomar e fazê-los perceber que agem de modo diferente do que pensam e agem de forma incorreta;
- b) Fazer mais pesquisas similares a estas e posteriormente fazer um comparativo, bem como avaliar as respostas antes e após uma campanha educativa;
- c) Associar multas a cursos, porque para alguns pagar pode ser o menos mal, porém fazê-lo perceber a necessidade de se agir corretamente pode ser uma alternativa com cursos;
- d) Trabalhar o aspecto motivação de ser um indivíduo que age dentro da lei, mas, sobretudo que anda em segurança e promove isso aos demais.

Enfim, deve-se promover a imagem de que trafegar dentro das normas de trânsito é a verdadeira ousadia e que preservar a vida, dele e dos demais, é estar à frente de seu tempo, ou seja, modernos e atualizados são que respeitam as regras e os demais, e se permitem viver por mais tempo, porque no fim um risco pode ser fatal.

Segundo dados da Companhia Independente de Polícia Militar de Trânsito (CIPTRAN) de Campo Grande, de janeiro a junho de 2007, 44 pessoas morreram em

acidentes no trânsito⁸ de Campo Grande. Dessas, 21 eram motociclistas (os números consideram somente pessoas que morreram no local do acidente). E de acordo com o major Paulo Rogério de Carvalho, comandante da CIPTRAN, “As *blitzes* com abordagem de **motociclistas** serão intensificadas e o objetivo é fazer com que esses condutores reflitam e trafeguem com segurança”. Ainda segundo o major, “O grande número de acidentes envolvendo motociclistas resulta não só da displicência deles, mas também da falta de respeito dos outros condutores”. Porém, o lado mais frágil em um acidente é o condutor da motocicleta, mesmo nos casos de acidentes em que o causador foi o condutor de veículos quatro rodas. A recomendação é atenção redobrada, principalmente nos cruzamentos e redução de velocidade (MATHIAS, 2007).

Excluído: motociclistas

Assim, é lícito visualizar o problema da segurança no trânsito como sendo uma questão social, e de máxima urgência, já que muitas vidas são ceifadas em função de inúmeros acidentes que acontecem todos os dias nas ruas e estradas. Wilde (2006) já propôs que o Governo poderia, a exemplo do que já fazem vários outros setores da economia (indústrias e prestadores de **serviços** agem desta forma, para atrair fidelidade às suas marcas e produtos), premiar os que são bons condutores a fim de que os que se envolveram em acidentes tenham motivos a mais para agir com mais segurança. Outra ação por parte do Governo seria fazer pressão sobre a indústria de veículos para não desenvolverem produtos que tenham a velocidade como diferencial, além de também fazer pressão sobre as companhias de seguro para que elas também passem a premiar os clientes que **não se** envolveram em acidentes. Isso sem falar nas melhorias no treinamento dos envolvidos (seguranças, policiais, treinadores, fiscais, professores, aplicadores de provas, etc.) e de implantação e conservação da sinalização de trânsito.

Excluído: |

Além do que já vem sendo usado, ir além: ações punitivas, com **blitz**, cursos, multas etc.; de modo que as pessoas percebam que é necessário mudar, a fim de não perderem o direito ao uso da CNH e concomitantemente devem ser atingidas por campanhas publicitárias educativas, onde o valor da vida é o maior prêmio, o bônus por uma ação correta e segura. É necessário agir e mais que isto é agir **atacando** todas as frentes, com **todas** as ferramentas possíveis, porém dentro de um pensamento estratégico, porque se o que quer efetivamente é

Excluído: atacando

⁸ O incremento mensal de **motociclistas** à frota é de 601 unidades, 33% da média de crescimento total da frota, de acordo com o DETRAN-MS (MATHIAS, 2007).

Excluído: motociclistas

diminuir o número de acidentes e as colisões e mortes no trânsito, não se pode ter um comportamento **destoante** das atitudes necessárias e emergenciais.

Excluído: destoante

Educação e alerta, a fim de não criar uma situação de “falsa segurança”, onde em função da possibilidade de **diminuição** dos acidentes, as pessoas voltem a agir de modo errôneo, conforme explica a teoria de Wilde (2005).

Excluído: diminuição

REFERÊNCIAS

- AIZEN, I. The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, San Diego, v. 50, p. 179-211, 1991. Disponível em: <<http://www.people.umass.edu/aizen/tpb.html>>. Acesso em: 20 set. 2006.
- ALDÉ, L. Trânsito: medida de cidadania. *Educação Pública*, Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <<http://www.educacaopublica.rj.gov.br/jornal/materia.asp?seq=135>>. Acesso em: 20 set. 2006.
- ALVES, M. R. *Características epidemiológicas das vítimas fatais de trânsito, menores de 14 anos de idade, no período de janeiro de 1995 a dezembro de 2000 no município de Curitiba*. 2001. Dissertação (Mestrado em Clínica Cirúrgica) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2001.
- AMERICAN MOTORCYCLIST ASSOCIATION. *Honda Dream 1951 - tipo D. Esta tem a minha idade*. Disponível em: <<http://www.ama-cycle.org/museum/1998/classapr.asp>>. Acesso em: 02 out. 2006.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA DE TRÁFEGO. *A segurança no trânsito*. Disponível em: <<http://www.abramet.org/servicosacoes/monografiasResumo.asp?id=53>>. Acesso em: 03 mar. 2007a.
- _____. *Motoristas de risco*. Disponível em: <<http://www.abramet.org/servicosacoes/monografiasResumo.asp?id=85>>. Acesso em: 03 mar. 2007b.
- _____. *O deficiente físico e o trânsito*. Disponível em: <<http://www.abramet.org/servicosacoes/monografiasResumo.asp?id=47>>. Acesso em: 03 mar. 2007c.
- _____. *Acidentes no trânsito relacionados com o perfil do condutor jovem*. Disponível em: <<http://www.abramet.org/servicosacoes/monografiasResumo.asp?id=32>>. Acesso em: 03 mar. 2007d.
- _____. *Erro humano: influência de fatores psicológicos como desencadeadores de acidentes de trânsito*. Disponível em: <<http://www.abramet.org/servicosacoes/monografiasResumo.asp?id=6>>. Acesso em: 03 mar. 2007e.
- ATKINSON, R. A. et al. *Introdução à psicologia*. Porto Alegre: Artes Médica, 1995.
- ATKINSON, R. L. et al. *Introdução à psicologia*. Porto Alegre: Armad, 2002.
- BJORKLUND, M. *Honda dream*. Disponível em: <<http://www.trv.net/trv98/bikelife/dream.htm>>. Acesso em: 02 out. 2006.
- BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. Resolução n. 196, de 10 de outubro de 1996 Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 16 out. 1996. Disponível em: <<http://www.conselho.saude.gov.br/resolucoes/1996/Reso196.doc>>. Acesso em: 08 set. 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. *Estatísticas*. Disponível em: <<http://www.infoseg.gov.br/renaest/listaNoticiaPublicada.do?op=noticia.publicada.listaEstatistica>>. Acesso em: 08 set. 2006.

BRASIL. Presidência da República. Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L9503.htm>>. Acesso em: 08 set. 2006.

BURNS, W. A. *O homem e suas ferramentas*. Rio de Janeiro: Record, 1964. (Enciclopédia Histórica, 4).

CALIL, A. M. *Natureza da lesão e gravidade do trauma segundo qualidade das vítimas de acidente de trânsito de veículo a motor*. 1997. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Escola de Enfermagem, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

CAMBAÚVA, L. G.; SILVA, L. C., FERREIRA, W. Reflexões sobre o estudo da psicologia. *Estudos de Psicologia*, Natal, v. 3, n. 2, p. 207-227, 1998. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/261/26130203.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2006.

CAMPO GRANDE. Prefeitura Municipal. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. *Economia*. Disponível em: <www.sedec.ms.gov.br/economia-0.htm>. Acesso em: 04 mar. 2007.

CANAL DO TRANSPORTE *Moto: um risco no trânsito*. Disponível em: <<http://www.abramet.org/informacoes/noticiasVer.asp?id=59>>. Acesso em: 04 mar. 2007.

CARDOSO, G.; LINDAU, L. A.; GOLDNER, L. G. A percepção do risco e fatores causais de atropelamentos a partir da ótica de pedestres e agentes de fiscalização: uma abordagem utilizando grupos focados. In: RIBEIRO, J. L. D. (Org.). *Grupos focados: teoria e aplicações*. Porto Alegre: FEENG, 2003. p. 25-49.

CARPES, F. P.; ROSSATO, M. *Histórico do ciclismo*. Grupo de Estudo e Pesquisa em Ciclismo, 2005. Disponível em: <<http://www.ufsm.br/gepec/gepechistorico.html>>. Acesso em: 12 fev. 2006.

CARVALHO, H. V.; SEGRE, M. *Medicina social e do trabalho*. São Paulo: McGrawHill do Brasil, 1984.

DAMATTA, R. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DAROS, E. J. *Acidentes de trânsito e comportamento humano*. Disponível em: <http://www.viaciclo.org.br/_antigo/textos/transito_comport_humano.doc>. Acesso em: 10 nov. 2006.

_____. *O risco de atropelamento*. Associação Brasileira de Pedestres, 2003. Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/images_conteudo/Risco_de_Atropelamento2.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2005.

- DAYRELL, J. *Juventude, grupos culturais e sociabilidade*. Disponível em: <<http://www.fae.ufmg.br:8080/objuventude/textos/ABA2004.pdf>>. Acesso em 12 fev. 2006.
- _____. O jovem como sujeito social. *Revista Brasileira de Educação*, n. 24, p. 40-54, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n24/n24a04.pdf>>. Acesso em 12 fev. 2006.
- DAYRELL, J.; CARRANO, P. C. R. *Jovens no Brasil: difíceis travessias de fim de século e promessas da um outro mundo*. Disponível em: <<http://www.fae.ufmg.br/objuventude/textos/JOVENS%20BRASIL%20MEXICO.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2006.
- _____. *Culturas do lazer e do tempo livre dos jovens brasileiros*. São Paulo: Instituto Cidadania/Fundação Perseu Abramo, 2005.
- DAYRELL, J.; GOMES, N. L. *A juventude no Brasil*. Disponível em: <<http://www.fae.ufmg.br:8080/objuventude/textos/SESI%20JUVENTUDE%20NO%20BRASIL.pdf>>. Acesso em 12 fev. 2006.
- ESPINOZA, F. da S. *O que determina as atitudes dos consumidores? Uma revisão de duas perspectivas teóricas*. Seminários de Administração, 2002. Disponível em: <<http://www.ead.fea.usp.br/semead/6semead/MKT/011Mkt%20-%20O%20que%20determina%20as%20atitudes%20dos%20consumidores.doc>>. Acesso em: 12 fev. 2006.
- FERREIRA, A. B. H. *Novo dicionário da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.
- FESTINGER, L.; KATZ, D. *A pesquisa na psicologia social*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1974.
- FISCHER, D.; GUIMARÃES, L. B. de M.; *Percepção de risco e perigo: um estudo qualitativo*. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE ERGONOMIA, 7.; CONGRESSO BRASILEIRO DE ERGONOMIA, 12.; SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE INTEGRAL, 1.: 2002, Recife. *Anais...* Recife: Associação Brasileira de Ergonomia, 2002. não paginado. Disponível em: <<http://www.producao.ufrgs.br/arquivos/arquivos/045.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2006.
- FLEISCHFRESSER, I. *Estudo sobre as atitudes dos jovens motoristas de Campo Grande-MS*. 2005. 141 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2005.
- FONSECA, N. *Sobre duas rodas: o mototáxi como uma invenção de mercado*. Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_120.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2006.
- GOOGLE MAPS. *Mapas*. Disponível em: <<http://maps.google.com/>>. Acesso em: 21 ago. 2007.
- GULLO, Á. de A. e S. Violência urbana – um problema social. *Tempo Social: revista de Sociologia da USP*, São Paulo, v. 10, n. 1, p. 105-119, 1998. Disponível em: <http://www.fflch.usp.br/sociologia/temposocial_2/pdf/vol10n1/violencia%20urbana.pdf>. Acesso em: 02 out. 2006.

- GÜNTHER, H. *Ambiente, trânsito e psicologia*: antecedentes de comportamentos inadequados no trânsito. Disponível em: <http://www.unb.br/ip/lpa/pdf/SAO_CRP_nov.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2006.
- HANS, Y. B. Lifestyle, traffic and young drivers. *VTI Rapport*, Suécia, n. 389A, 1994.
- HASHIMOTO, M. Você sabe o que é risco? *VocêS/A*, 2007. Disponível em: <http://vocesa.abril.com.br/aberto/voceemacao/pgart_03_10032003_4739.shl>. Acesso em: 05 mar. 2007.
- HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas*. Brasília, 2003. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br/Destaques/textos/relatorio.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2006.
- JORNAL DA ABRAMET, São Paulo, ano 4, n. 12, nov.-dez. 1994.
- KOIZUMI, M. S. Padrão das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v. 26, n. 5, p. 306-315, 1992.
- _____. Acidentes de motocicleta no município de São Paulo, SP (Brasil). 1. Caracterização do acidente e da vítima. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v. 19, n. 5, p. 475-489, 1985. Disponível em: <http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101985000500011&lng=pt>. Acesso em: 20 jan. 2007.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. de A. *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo: Atlas, 1992.
- LAMOUNIER, R.; RUEDA, F. J. M. Avaliação psicológica com o PMK no contexto do trânsito. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 25-32, 2005. Disponível em: <<http://scielo.bvs-psi.org.br/pdf/ppet/v1n1/v1n1a05.pdf>>. Acesso em: 05 fev. 2007.
- LANE, S. T. M.; CODO, W. (Orgs.). *Psicologia social: o homem em movimento*. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- LAURENTI, R. et al. Alguns aspectos epidemiológicos da mortalidade por acidentes de trânsito de veículo a motor na cidade de São Paulo, Brasil. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v. 6, n. 4, p. 329-341, 1972.
- LET'S RIDE. *A história do motociclismo*. Disponível em: <<http://www.letsride.com.br/historia1.htm>>. Acesso em: 02 out. 2006.
- LIMA, A. *O aventureiro*. Disponível em: <http://www.viagemdemoto.com.br/sobre_mim.htm>. Acesso em: 02 de out. 2006.
- LIMA, I. M. O. *Custos de acidentes de trânsito no Brasil*. Disponível em: <http://www.opas.org.br/sistema/arquivos/OPAS_09_12_05.ppt>. Acesso em: 02 out. 2006.

MACHADO, A. P. *Comportamento e trânsito*. Disponível em: <http://www.portaldopsicologo.com.br/publicacoes/publicacoes_16.htm>. Acesso em: 08 set. 2006.

MACIEIRA, F. *Mundo moto*. Disponível em: <<http://www.mundomoto.com.br/>>. Acesso em: 02 out. 2006.

MARÍN-LEÓN, L. Acidentes de trânsito, um problema de saúde pública. *Jornal da Unicamp*, Campinas, n. 234, out. 2003. Disponível em: Disponível em: <http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/ju/outubro2003/ju234pag04.html>. Acesso em: 20 set. 2006.

MARÍN-LEÓN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 7-21, 2000.

MARIN-LEON, L.; VIZZOTTO, M. M. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 515-523, mar.-abr. 2003.

MARTINEZ FILHO, A. *Desvios comportamentais no trânsito*. Fundação Carlos Chagas, 2005. Disponível em: <http://www.fcc.org.br/pesquisa/projetos_especiais/transito/desvios_comportamentais.pdf>. Acesso em: 01 fev. 2007.

MATHIAS, F. Trânsito da Capital matou 44 este ano; 21 motociclistas. *Campo Grande News*, jul. 2007. Disponível em: <<http://www.campogrande.news.com.br:80/versaoimpressa.htm?id=383408>>. Acesso em: 2 jul. 2007.

MATO GROSSO DO SUL. Departamento de trânsito. *Estatísticas*: estatísticas de multas. Disponível em: <<http://www.detrans.ms.gov.br/>>. Acesso em: 08 abr. 2007.

MELUCCI, Alberto. Juventude, tempo e movimentos sociais. *Revista Brasileira de Educação*, n. 6, p. 5-14, 1997. Disponível em: <http://www.anped.org.br/rbe/rbedigital/RBDE05_6/RBDE05_6_03_ALBERTO_MELUCCI.pdf>. Acesso em: 01 dez. 2005.

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.

MORETZSOHN, R. *Psicologia e trânsito*: compromisso social com a mobilidade humana. *POL psicologiaonline*, 2005. Disponível em: <<http://www.pol.org.br/publicacoes/materia.cfm?id=91&materia=471>>. Acesso em: 05 nov. 2006.

OLIVEIRA, N. B. L.; SOUSA, R. M. C. Diagnóstico de lesões e qualidade de vida de motociclistas, vítimas de acidentes de trânsito. *Revista Latino-Americana Enfermagem*, Ribeirão Preto, v. 11, n. 6, p. 749-756, 2003. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-11692003000600008&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 18 mar. 2007.

PAGNO, E. *Conflito: nos grupos e no trânsito*. 2004. 36 f. Monografia (Graduação em Psicologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004. Disponível em: <<http://www.npt.ufpr.br/CONFLITO%20NOS%20GRUPOS%20E%20NO%20TR%20C2NSIT%20O.doc>>. Acesso em: 08 set. 2006.

PARANÁ. Departamento de Trânsito. O novo e o velho no trânsito: veículos de Curitiba têm idade média de 9,89 anos. No Estado, a média é de 12,53 anos. *Revista de Trânsito*, ano 4, n. 32, jan. 2006. Disponível em: <<http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/RevistadeTransito/2006/jan06/jan06/jan06.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2006.

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.

PRESTON, J.; HUANG, B. A. *Literatura review on motorcycle collisions final report*. Transport Studies Unit, 2004. Disponível em: <<https://www.mpi.mb.ca/PDFs/MotorcycleRiskStudy/Appendix%205.2%20Oxford%20Univ.pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2007.

RAMOS, M. J. *Sinais do trânsito*. Disponível em: <<http://iscte.pt/~mjsr/Docs/Manuel%20Ramos%20-%20Sinais%20do%20Transito%202000.pdf>>. Acesso em: 02 out. 2006.

REVISTA DA ABRAMET, São Paulo, n. 23, out.-dez. 1997.

REVISTA DA ABRAMET, São Paulo, n. 26, set.-out. 1998.

RODRIGUES, A. *Psicologia social*. Petrópolis: Vozes, 1998.

RODRIGUES, A.; ASSMAR, E. M. L.; JABLONSKI, B. *Psicologia social*. 20. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

ROZESTRATEN, R. J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 1988.

SANTOS, C. A. F. dos. *Você e a moto: uma união feliz*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/campanhas/voce_e_a_moto.htm>. Acesso em: 15 dez. 2006.

SCHULTZ, D. P.; SCHULTZ, S. E. *História da psicologia moderna*. São Paulo: Thompson Learning, 2006.

SEVERINO, A. J. *Metodologia do trabalho científico*. 20. ed. São Paulo: Cortez, 1996.

SILVA, A. P. da. *Condições de trabalho do motorista: regulamentação do tempo de direção dos motoristas*. Disponível em: <<http://www.opas.org.br/sistema/arquivos/DENATRAN05.ppt>>. Acesso em: 02 out. 2006.

SILVA, R. M. *Estudo sobre os fatores psicológicos dos motociclistas acidentados e não acidentados*. 2006. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande-MS, 2006.

SOUSA, R. M. C. de; REGIS, F. C.; KOIZUMI, M. S. Traumatismo crânio -encefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, v. 33, n. 1, p. 85-94, 1999. Disponível em: <http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89101999000100011&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 20 jan. 2007.

SZEWCZAK, G. *Educação para o trânsito: psicologia e trânsito*. Disponível em: <<http://www.educacional.com.br/reportagens/transito/psicologia.asp>>. Acesso em: 01 dez. 2005.

TOASSA, G. Conceito de liberdade em Vigotski. *Psicologia: Ciência e Profissão*, Brasília-DF, v. 24, n. 3, p. 2-11, 2004. Disponível em: <http://scielo.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932004000300002&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 20 jan. 2007.

VASCONCELOS, Eduardo. *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

WILDE, G. J. S. *O limite aceitável de risco: uma nova psicologia de segurança e de saúde*. Tradução de Reinier J. A. Rozestraten. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

WILLIAMS, A. F.; LUND, A. K.; PREUSSER, D. F. Driving behavior of licensed and unlicensed teenagers. *Public Health Policy*, v. 6, n. 3, p. 379-393, 1985.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Questionário aplicado

PARTE 01

- 1) Sexo:
 - a) masculino
 - b) feminino

- 2) Faixa etária:
 - a) de 18 a 25 anos
 - b) de 26 a 35 anos
 - c) de 36 a 45 anos
 - d) mais de 45 anos

- 3) Ocupação:
 - a) apenas estuda
 - b) estuda e trabalha
 - c) apenas trabalha

- 4) Tempo de uso de motocicleta:
 - a) menos de 01 ano
 - b) de 01 a 03 anos
 - c) mais de 03 anos

- 5) Utiliza motocicleta:
 - a) como instrumento de trabalho (faz entrega, é mototáxi)
 - b) como meio de locomoção entre trabalho, casa e escola.
 - c) só para lazer (não faz uso contínuo)

- 6) 6) já esteve envolvido em acidentes com motocicleta:
 - a) sim
 - b) não

PARTE 02

1. Eu exagero na velocidade em áreas urbanas (mais de 10 km/h, acima da velocidade permitida).
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
2. . Eu exagero na velocidade em vias rurais (mais de 10 km/h, acima da velocidade permitida)
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
3. Eu passo no farol amarelo quando este está quase virando vermelho.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
4. Eu furo o farol vermelho numa estrada vazia.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
5. Eu ultrapasso o veículo da frente quando este está andando no limite da velocidade.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
6. Eu dirijo perto demais do veículo da frente.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
7. Eu dirijo na contramão numa rua de mão única.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
8. Eu dirijo acima do limite de velocidade para agradar o sexo oposto.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
9. Eu ignoro as regras do trânsito para chegar primeiro.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
10. Eu infrinjo as regras do trânsito para chegar primeiro que os outros.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
11. Eu infrinjo as regras de trânsito porque elas são complicadas demais para serem seguidas.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
12. Eu infrinjo as regras do trânsito devido à pressão dos companheiros.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
13. Eu dirijo negligentemente porque os outros esperam que eu faça isso.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca

14. Eu dirijo rápido para mostrar aos outros minha força.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
15. Eu dirijo rápido para mostrar aos outros minhas habilidades como motorista.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
16. Eu não uso capacete quando estou dirigindo porque meus amigos vão me achar careta.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca
17. Eu não uso capacete quando estou dirigindo porque ele me incomoda.
(a) sempre (b) quase sempre (c) quase nunca (d) nunca

Fonte: adaptado de Fleischfresser (2005), com base no questionário de Ulleberg e Rundmo (2002), que por sua vez utilizou parte das perguntas do instrumento criado por Malfetti et al. (1989).

APÊNDICE B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Eu, declaro que me disponho de livre vontade a participar da pesquisa “Estudo da Percepção de Risco dos Motociclistas no Trânsito de Campo Grande – MS” da pesquisadora Fernanda Oliveira Carvalho para fins de mestrado e preencherei o questionário necessário, sabendo que será salvaguardada minha identidade e que não correrei nenhum risco legal, ético, social, psicológico e/ou físico ao participar desta pesquisa, bem como as informações serão utilizadas somente para fins de análise e só se tornarão públicas através de publicação em periódico ou qualquer outro veículo de divulgação científica e ainda assim, preservando meu anonimato.

Também declaro que posso abandonar esta pesquisa assim que desejar.

.....

O participante

Campo Grande, janeiro de 2006.

APÊNDICE C – Declaração de Conhecimento da Resolução n. 196/1996

| |
|-------------------|
| DECLARAÇÃO |
|-------------------|

Eu, Fernanda Oliveira Carvalho, abaixo assinada, pesquisadora responsável pela pesquisa do Mestrado em Psicologia da Universidade Católica Dom Bosco (UCDB): “Estudo sobre a percepção de risco dos motociclistas no trânsito da área central de Campo Grande, MS”, sob a orientação do Prof. Dr. Reinier J. A. Rozestraten, declaro estar ciente da Resolução n. 196, de 10 de outubro de 1996, do Conselho Nacional de Saúde para pesquisas com seres humanos e da Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP).

Desta forma, declaro que os participantes desta pesquisa não correram nenhum risco físico, psicológico, social, ético ou profissional pela participação nesta pesquisa. Declaro igualmente que o nome e a identidade dos participantes não foram e nem serão mencionados em eventuais publicações sobre os resultados desta pesquisa, cujos objetivos e metodologia foram devidamente explicados e esclarecidos aos participantes, que assinaram um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido antes de se submeterem ao preenchimento do questionário sociodemográfico e de atitudes de risco no trânsito.

Campo Grande, 25 de agosto de 2007.

.....

Fernanda Oliveira Carvalho