



Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa
Escola de Ciências Sociais e da Saúde
Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia

**Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito
com Motocicletas**

Vania Aparecida da Silva Figueiredo do Couto

Goiânia, dezembro de 2017



Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Pró-Reitoria de Pós-Graduação e Pesquisa
Escola de Ciências Sociais e da Saúde
Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Psicologia

Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito com Motocicletas

Vania Aparecida da Silva Figueiredo do Couto

Tese de Doutorado apresentada no Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Psicologia da PUC Goiás como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Psicologia.
Orientador: Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto

Goiânia, dezembro de 2017

C871p

Couto, Vania Aparecida da Silva Figueiredo do
Percepção de risco dos universitários de Sinop-MT
sobre acidentes no trânsito com motocicletas [manuscrito]/
Vania Aparecida da Silva Figueiredo do Couto. 2017.
112 f.; 30 cm

Texto em português com resumo em inglês
Tese (doutorado) - Pontifícia Universidade Católica
de Goiás, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu
em Psicologia, Goiânia, 2017
Inclui referências f.89-97

1. Carisma (Traço da personalidade). 2. Percepção
de risco. 3. Acidentes de trânsito - Motociclistas
- Universitários. I. Costa Neto, Sebastião Benício
da. II. Pontifícia Universidade Católica de Goiás.
III. Título.

CDU: 614.86:629.326(043)

Ficha de Avaliação

Couto, V.A. da S.F. do (2017). *Percepção de risco dos universitários de Sinop-MT sobre acidentes no trânsito com motocicletas*. Orientador: Sebastião Benício da Costa Neto.

Esta Tese foi submetida à banca examinadora:

Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto
Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Presidente da banca

Prof. Dr. Edward Humberto Guimarães Júnior
Universidade Federal de Goiás
Membro Externo Convidado

Profa. Dra. Livia Mesquita de Sousa
Universidade Federal de Goiás
Membro Externo Convidado

Prof. Dr. Pedro Humberto Campos
Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Membro Interno Convidado

Prof. Dr. Lauro Nalini
Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Membro Interno Convidado

Prof. Dr. Cristiano Coelho
Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Membro Suplente Interno

Prof. Dr. Fábio Jesus Miranda
Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Membro Suplente Interno

Dedico este estudo e toda a conquista pessoal e profissional que representa, ao meu esposo Marcio Figueiredo do Couto, meu amigo e parceiro. Você é um intelectual por essência e um companheiro por opção. Amor, essa conquista acadêmica é nossa, obrigada por sua devoção e cuidado.

AGRADECIMENTOS

O sentimento de gratidão que brota d'alma no momento em que estamos passando por um período de luta e conquista, demonstra que nada somos ou seríamos se, como ilhas, tivéssemos como companhia somente a solidão. Assim, nesse instante de alegria impar e sentimento de dever cumprido, eu agradeço a todos que foram meus baluartes dessa vitória.

Deus, pela força que me destes em todos os momentos desta longa jornada do Doutorado, elevo meus olhos aos céus e agradeço com sentimento de filha, por vezes pródiga, mas sempre muito amorosa.

Filha Ana Carolina Silva Figueiredo do Couto, menina meiga e carinhosa, que me faz todos os dias levantar e acreditar que o mundo pode ser melhor. Te amo muito filha e, tenho orgulho da mulher maravilhosa que se tornou.

Filho Vinícius Garay da Silva, por ser um homem determinado, perseverante e disciplinado, você é um exemplo de vida e vitória para todos, que àqueles que têm o privilégio de viver ao seu lado. Filho te amo de forma incondicional e, declaro nesse momento que sem você não teria vencido todas as barreiras que surgiram em meu caminho durante o Doutorado. Obrigada por existir!

Nora Mayra Finatti Bisso Garay, agradeço a sua chegada em nossa família e, neste importante momento da minha vida, gostaria de dizer que você é uma grande mulher e, que sua disciplina e dedicação fizeram a vida de meu filho mais feliz. Obrigada.

Neta Clara Finatti Garay, você meu anjo de luz, agradeço por ter vindo para nossa família e, especialmente, porque seu sorriso trouxe a beleza dos inocentes e, sua força a certeza de que seremos sempre mais felizes. Você é a recompensa de Deus para minha vida, obrigada por ter nascido, o coração dessa vovó te acolhe com imenso amor.

Irmã Maisa Fátima da Silva Ojima, a você minha irmã querida agradeço o exemplo de determinação e força e, ainda mais, o carinho e amor dedicados. Você irmã querida é uma dessas pessoas, que nos faz acreditar que o amanhã pode ser sempre melhor. Obrigada, te amo!

Cunhado Alfredo Tomoo Ojima, agradeço o carinho e a paciência em todos os momentos, você é um homem que tem na reflexão e no conhecimento seus pontos elevados, porém, nunca perde a simplicidade e o calor humano. Obrigada!

Amiga Cida Moreira, que foi companheira durante o percurso do Doutorado, você é uma mulher forte e dedicada, obrigada por abrir sua casa e seu coração para me receber.

Amiga Laura Elizia Haubert, agradeço o carinho, o compartilhamento de sonhos e os lindos momentos que passamos juntas. Você é uma menina que vem despontando na Literatura, na Filosofia e na Vida, mas nunca se esquece de suas raízes e seus amigos. Tenho orgulho de compartilhar o lançamento de mais um livro em sua vida e me considero parte dessas conquistas. Um beijo em seu coração dessa sua “Tia Vania” que lhe admira e ama muito.

Amiga Naira Josele Brito, que se demonstrou uma grande companheira nessa jornada, fortalecendo os laços de amizade e carinho. Você amiga estará sempre em minha memória e no meu coração, obrigada.

Orientador Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, um verdadeiro “mestre” no sentido literal dessa palavra, o senhor é uma pessoa inteligente, humana e empático, sem a sua orientação e compreensão não teria alcançado essa conquista, por isso, posso somente lhe dizer: Obrigada!

Banca Examinadora composta pelos professores Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, Dr. Edward Humberto Guimarães Júnior, Dra. Livia Mesquita de Sousa, Dr. Pedro Humberto Campos, Dr. Lauro Nalini, Dr. Cristiano Coelho e Dr. Fábio Jesus Miranda agradeço o carinho e o respeito aos meus limites, assim como o incentivo ao meu trabalho, sem cada um de vocês o Doutorado seria apenas um sonho quimérico, foi a ética e o valor humano e acadêmico de cada um que tornou esse sonho uma maravilhosa realidade.

Aos universitários que participaram da pesquisa agradeço a receptividade, disponibilidade e carinho com o meu estudo. Cada um de vocês representou muito neste trabalho e, todos foram mais do que o público-alvo do estudo, foram meus parceiros no começo de uma nova e vitoriosa jornada.

RESUMO

Essa tese foi elaborada a partir de três artigos, com os artigos I e II, “A percepção de risco sob enfoque de análise teórica” e “Percepção de risco dos jovens envolvidos em acidentes de trânsito: uma análise conceitual e estatística”, respectivamente, estruturados com base em dados secundários, em que são discutidos aspectos unicamente teóricos, enquanto o artigo III “A relação entre personalidade e percepção de risco de motociclistas no trânsito”, trouxe um estudo descritivo com dados primários, em que foram apresentados resultados primários, tendo como base informacional os universitários da Cidade de Sinop-MT. Assim, esse estudo teve como objetivo geral conhecer os principais fatores que constituem a percepção de risco de universitários de Sinop-MT, quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta de forma a contribuir para a elaboração de programas de prevenção de acidentes. Para o alcance do objetivo traçado na tese e os objetivos em cada um dos artigos (Artigo I – Conhecer como a literatura nacional e internacional descrevem os aspectos que envolvem a percepção de risco no trânsito; Artigo II – Apresentar as estatísticas em nível nacional, de estado e município de Sinop-MT comparando os acidentes por categoria, faixa etária, sexo e escolaridade dos condutores; Artigo III – Analisar a relação entre as variáveis sociodemográficas e os aspectos comportamentais, as dimensões de personalidade e a percepção de risco de motociclistas universitários), foram alcançados a partir do desenvolvimento de pesquisa teórica e uma pesquisa com método empírico, com análises quantitativas. Os resultados e discussões dos estudos realizados permitiram a conclusão de que a percepção de risco dos universitários de Sinop-MT no que se referem aos acidentes de trânsito com motocicleta tem os traços de personalidades como um dos principais fatores, bem como, o uso de medicamentos e álcool junto à direção, além do não conhecimento sobre o que é direção defensiva e desrespeito à sinalização/legislação de trânsito, são fatores que geram o elevado número de acidentes de trânsito com motocicletas, por isso é importante a execução de estudos e palestras de conscientização dos motociclistas, nos programas de prevenção de acidentes.

Palavras-chave: Percepção de risco; Traço de personalidade; Acidentes de motociclistas universitários de Sinop-MT.

ABSTRACT

This thesis was elaborated from three articles, with articles I and II, "Perception of risk under theoretical analysis" and "Perception of risk of young people involved in traffic accidents: a conceptual and statistical analysis", respectively, structured on the basis of secondary data, in which only theoretical aspects are discussed, while Article III "The relationship between personality and risk perception of motorcyclists in traffic" presented a descriptive study with primary data, in which primary results were presented as information base the university students of the City of Sinop-MT. This study had as general objective to know the main factors that constitute the risk perception of university students of Sinop-MT, in motorcycle traffic accidents in order to contribute to the development of accident prevention programs. To achieve the objective outlined in the thesis and in each of the articles (Article I - To know how the national and international literature describes the aspects that involve the perception of risk in traffic; Article II - To present the statistics at national, state and the study of the relationship between social-demographic variables and behavioral aspects, personality dimensions and the perception of risk of university motorcyclists), were compared with the obtained from the development of theoretical research and a research with empirical method, with quantitative analyzes. The results and discussions of the studies carried out allowed us to conclude that the risk perception of Sinop-MT students regarding traffic accidents with motorcycles has personality traits as one of the main factors, as well as the use of drugs and alcohol, along with the direction, besides the lack of knowledge about what is defensive driving and disrespect to traffic signaling / legislation, are factors that generate the high number of traffic accidents with motorcycles, so it is important to carry out studies and lectures awareness in motorcycle accident prevention programs.

Keywords: Risk perception; Personality trait; Accidents of university motorcyclists of Sinop-MT.

RESUMEN

Esta tesis fue elaborada a partir de tres artículos, siendo los artículos I y II, "A percepção de risco sob enfoque de análise teórica" y "Percepção de risco de jovens envolvidos em acidentes de trânsito: uma análise conceitual e estatística", respectivamente, que se basan en datos secundarios, en los que se discuten aspectos unicamente teóricos mientras que el artículo III "A relação entre personalidade e percepção de risco dos motociclistas no trânsito" trae un estudio descriptivo con datos primarios, en los que se presentaron resultados primarios, como base informacional en los universitarios de la ciudad de Sinop-MT. Así, este estudio tuvo como objetivo general conocer los principales factores que constituyen la percepción de riesgo de universitarios de Sinop-MT, en cuanto a los accidentes de tránsito con motocicleta para contribuir a la elaboración de programas de prevención de accidentes. Para el alcance de los objetivos trazados en la tesis y en cada uno de los artículos (Artículo I – Conocer cómo la literatura nacional e internacional describe los aspectos relacionado a la percepción de riesgo en el tránsito; Artículo II – Presentar las estadísticas a nivel nacional, de estado y municipio de Sinop-MT comparando los accidentes por categoría, grupo de edad, sexo y escolaridad de los conductores; Artículo III – Analizar la relación entre las variables sociodemográficas y los aspectos comportamentales, las dimensiones de personalidad y la percepción de riesgo de los motociclistas universitarios), fueron alcanzados a partir del desarrollo de investigación teórica y una investigación con método empírico, con análisis cuantitativos. Los resultados y discusiones de los estudios realizados permitieron la conclusión de que la percepción de riesgo de los universitarios de Sinop-MT en lo que se refiere a los accidentes de tránsito con motocicleta tiene los rasgos de personalidades como uno de los principales factores, así como el uso de medicamentos y el alcohol junto a la dirección, además del no conocimiento sobre lo que es dirección defensiva y falta de respeto a la señalización / legislación de tránsito, son factores que generan el elevado número de accidentes de tránsito con motocicletas, por lo que es importante la ejecución de estudios y conferencias, así como la concientización de los motociclistas en los programas de prevención de accidentes.

Palabras-clave: Percepción de riesgo; Rasgos de personalidad; Accidentes de motociclistas universitarios de Sinop-MT

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	11
INTRODUÇÃO	13
PERCURSO METODOLÓGICO	18
ESTUDO EMPÍRICO	18
LOCAL DA PESQUISA	19
POPULAÇÃO E AMOSTRA	19
CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO.....	20
INSTRUMENTOS	20
COLETA DE DADOS	22
ANÁLISES DE DADOS.....	23
ARTIGO I – A PERCEPÇÃO DE RISCO SOB ENFOQUE DE ANÁLISE TEÓRICA	24
ARTIGO II – PERCEPÇÃO DE RISCO DOS JOVENS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO: uma análise estatística	43
ARTIGO III – A RELAÇÃO ENTRE PERSONALIDADE E COMPORTAMENTO DE RISCO DE MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS DA TESE	87
REFERÊNCIAS GERAIS	89
APÊNDICE I – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE DE CUIABÁ-UNIC CAMPUS AEROPORTO	98
APÊNDICE II – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE DE CUIABÁ-UNIC CAMPUS INDUSTRIAL	99
APÊNDICE III – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO- UNEMAT	100
APÊNDICE IV – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO- UFMT	101

APÊNDICE V – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA FACULDADE DE SINOP-FASIPE	102
APÊNDICE VI – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO/TCLE AOS ACADÊMICOS DE SINOP/MT	103
APÊNDICE VII – QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO.....	105
APÊNDICE VIII – QUESTIONÁRIO SOBRE COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO	108
APÊNDICE IX – DESENHO DO ESTUDO	110
ANEXO I – INVENTÁRIO DAS CINCO DIMENSÕES DA PERSONALIDADE BIG FIVE	111

APRESENTAÇÃO

Este estudo trouxe à tona a discussão que relaciona os elevados índices de acidente de trânsito envolvendo motociclistas com seus aspectos psicológicos, buscando apresentar as ações dos indivíduos que possam ser causadoras de acidente.

A violência no trânsito é uma realidade que afeta o Brasil e traz problemas de ordem psicológica, física, financeira e social aos indivíduos que sofrem acidentes e seus familiares, bem como, problemas para a saúde pública que, por sua vez, não possui capacidade de atender o elevado número de acidentes, especialmente, envolvendo motociclistas.

O principal ponto observado neste estudo que gerou discussão no campo da psicologia é a percepção de risco dos motociclistas, enfatizando a realidade vivenciada por motociclistas jovens que já passaram pela experiência de um acidente de trânsito.

Aspectos que possam se relacionar com o comportamento humano no trânsito, considerando a percepção de risco e os fatores que possam reduzir os acidentes em que os motociclistas estejam envolvidos foi discutido nesta tese, que não tem o escopo de resolver esta problemática, mas de trazer novos elementos teóricos e práticos desta realidade.

Apresentou-se neste estudo autores clássicos e contemporâneos, buscando tratar da percepção de risco dos motociclistas no trânsito, enquanto atores que possam atuar enquanto redutores de casos violentos neste ambiente, prevenindo a ocorrência de acidentes.

A motivação para desenvolver essa temática foi a observação do inúmero contingente de acidentes no trânsito de Sinop-MT e, o número de estudantes que procuravam pela coordenação do Curso de Psicologia solicitando afastamento da instituição em decorrência de acidente de trânsito com motocicleta.

Assim, esta tese está organizada em um formato híbrido. É composta por Introdução, Capítulo de Percurso Metodológico e três produtos em formato de artigo científico. Ao final, encontram-se as Considerações Finais, as Referências Gerais e os Anexos. Toda a tese seguiu as regras da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, sendo que cada artigo terá a formatação segundo essas normas, embora no momento da submissão seguirá as regras das revistas às quais serão direcionados devidamente indicados.

O trabalho aqui apresentado constitui um estudo original, muito embora os artigos I e II tenham sido propostas de construção com dados secundários, todavia, a psicologia cognitiva comportamental em observação a percepção de risco dos motociclistas foi a fundamentação da arguição do estudo.

Os três artigos elaborados apresentam os seguintes temas, os artigos I e II, “A percepção de risco sob enfoque de análise teórica” e “Percepção de risco dos jovens envolvidos em acidentes de trânsito: uma análise conceitual e estatística”, respectivamente, são estruturados basicamente por dados secundários, em que são discutidos aspectos unicamente teóricos, muito embora no artigo II exista um conjunto de informações estatísticas apresentados e discutidos. Por fim, o artigo III “A relação entre personalidade e percepção de risco de motociclistas no trânsito”, consta de um estudo descritivo com dados primários, em que foram apresentados resultados novos, tendo como base informacional os universitários da Cidade de Sinop-MT.

O objetivo geral do Artigo I foi conhecer como a literatura nacional e internacional descrevem os aspectos que envolvem a percepção de risco no trânsito; no Artigo II o objetivo geral foi apresentar as estatísticas em nível nacional, de estado e município de Sinop-MT comparando os acidentes por categoria, faixa etária, sexo e escolaridade dos condutores; e o objetivo geral do Artigo III foi analisar a relação entre as variáveis sociodemográficas e os aspectos comportamentais, as dimensões de personalidade e a percepção de risco de motociclistas universitários.

INTRODUÇÃO

A realidade dos acidentes de trânsito e o elevado nível de violência em todo mundo apontam para um problema grave na saúde pública e Cuffa (2012), tem demonstrado o elevado número de óbitos anuais que se originam na violência do trânsito tem como principais vítimas os motociclistas.

O comportamento humano no trânsito, em acordo com Furtado (2010), aponta para uma realidade de violência que envolve aspectos multideterminados, dentre eles os psicológicos de motoristas, motociclistas e pedestres, gerando problemas com graves consequências para a sociedade, devido a acidentes fatais ou com sequelas, possivelmente, consequência de distintas formas de perceber e avaliar as condições de risco e as vulnerabilidades envolvidas.

Esta realidade de violência no trânsito em todo o Brasil, como relata Juncal (2009), se originou devido ao rápido crescimento no uso de diferentes meios de transportes motorizados, ambientado em um contexto político-cultural e de circulação que iniciou sem qualquer forma de planejamento para estas transformações.

Ainda segundo o que aponta Juncal (2009), as mudanças ocorridas no cotidiano do transporte trouxeram novos atos comportamentais, seja de motoristas ou pedestres e, tais acontecimentos, nem sempre vieram acompanhadas da percepção de risco, gerando por vezes um cenário complexo e envolto de acidentes no trânsito.

A percepção de risco no trânsito, segundo Toroyan (2009), constitui um fator mediado pelo contexto, sendo que os acidentes de trânsito, especialmente, envolvendo motocicletas, são decorrências dos riscos vivenciados e aceitos pelos seres humanos. Ainda sobre o conceito de percepção de risco Renn (2008), apresenta que essa é entendida enquanto um processamento de sinais físicos ou informações segundo a ocorrência de eventos ou atividades com potencial de periculosidade, bem como, um processo de formação de julgamento sobre a seriedade, probabilidade e aceitabilidade de um evento ou atividade específicos.

Na concepção de Slovic (1987), a percepção de risco constitui uma habilidade filogeneticamente adquirida que comportou aos organismos vivos não apenas identificar, mas também evitar situações que possam ameaçar sua integridade. Em se tratando de capacidade o ser humano tornou-se apto a manipular variáveis ambientais de forma a reduzir o risco, cabendo a multiplicidade de ciências como a Antropologia, as Ciências

Sociais, a Sociologia e, de forma especial a Psicologia desenvolver pesquisas que tratam sobre a tomada de decisão na avaliação probabilística do risco.

Com explica Toroyan (2009), a percepção de risco dos motoristas (no caso deste estudo, dos motociclistas), pode ser equivocada, o que gera consequências nos âmbitos pessoal, público e ambiental. Em alguns casos existe uma associação de risco que decorre do excesso de velocidade indo de encontro com a legislação vigente, sendo que os motoristas infratores acabam demonstrando um otimismo irreal de que inexistem riscos, não tendo a percepção de que suas ações podem gerar descontrole sobre o ambiente causando acidentes, por vezes, com vítimas fatais.

A escolha por trabalhar com acidentes de trânsito, especialmente, as ocorrências com motocicletas, se enquadra na percepção de Mascarenhas *et al.* (2010) de que o uso da motocicleta é causador de maior vulnerabilidade do usuário, devido a desigualdade de potência e segurança do veículo no choque deste com os carros, ônibus e caminhões, gerando maior vulnerabilidade dos motociclistas e seu passageiro.

Dentro deste contexto, a necessidade de trabalhar os acidentes de motocicletas se alicerça nas características psicológicas dos motociclistas e, ainda, no entendimento de Silva *et al.* (2011), de que vem ocorrendo um processo de elevação do número de acidentes envolvendo motocicleta, sendo pertinente a identificação dos motivos para estas ocorrências.

Na interpretação de Oliveira e Sousa (2006), os acidentes envolvendo motocicletas vêm aumentando nas últimas décadas, tornando-se um problema de saúde pública, isto porque, a motocicleta associa-se simbolicamente à juventude, à aventura à força e às características psicológicas dos condutores.

O modelo conceitual da “percepção de risco” adotado neste estudo se fundamenta no entendimento de Rodrigues *et al.* (2001), que pontuam o fato de o ser humano agir de acordo com sua formação e processo de socialização. Assim, que o comportamento no trânsito se relaciona de forma direta com características individuais de personalidade ou de determinantes sociais vivenciados no grupo.

No modelo conceitual de Thielen *et al.* (2008), fatores tais como a falta de percepção de risco, direção irresponsável e alta velocidade geram no ser humano a crença de que não há riscos em suas ações. Estes motoristas infratores possuem um otimismo irreal em relação ao trânsito, associado a isto uma autopercepção superavaliada que os torna, pelo menos em sua percepção, imunes a ocorrência de acidentes e de riscos, como

se o ambiente perigoso somente ocorresse com os outros, tendo ele controle total a este ambiente.

Na interpretação de Ferreira (2009, p.17), o estudo de percepção de risco se relaciona: “[...] à análise subjetiva da probabilidade de um evento indesejado ocorrer, ao nível de risco referente à suas consequências, ou até mesmo, ao grau de influência de um determinado fator de risco na ocorrência de um sinistro. [...]”.

A percepção de risco tem relação com a subjetividade do ser humano, tendo em vista que é a forma que o mesmo observa e assimila os acontecimentos no ambiente em que ele se encontra inserido, assim, suas vivências influenciam em suas decisões, inclusive no trânsito.

Complementa Ferreira (2009), que a percepção de risco objetiva proporcionar formas para que o indivíduo a partir de estratégias possa tomar decisões em condições de risco e incerteza, alcançando suas expectativas de forma positiva.

A escolha do tema percepção de risco no trânsito apresenta-se atual e importante, e de acordo com Carmo (2010), leva às práticas ineficientes ou pouco eficientes no atendimento aos sobreviventes de acidentes no trânsito, sendo que as vítimas acabam tendo dificuldades para se desvencilhar dos traumas físicos e psicológicos que se instalam em um longo período de processo traumático que é vivenciado.

Neste sentido, tem-se que a importância em desenvolver este estudo se fundamenta em diferentes aspectos, sendo tanto no campo social com a redução de vítimas com sequelas temporárias ou definitivas que influenciam a vida em família, quanto no trabalho e na convivência social. Adicionalmente, destaca-se que o estudo tem relevância no campo psicológico com a demonstração de que a percepção de risco é capaz de aumentar a proteção da vida dos motociclistas. No conjunto, as diversas implicações encontram sinergia na saúde pública visto que os acidentes devem ser observados como epidemia em diversos países do mundo (WHO, 2009).

É importante destacar que acidentes com motocicleta se correlacionam ao fato de que é um meio de transporte barato, rápido e de preferência de grande parte dos jovens universitários, os quais acabam sendo vítimas de acidentes devido a diversos fatores, tal como a imprudência ou imperícia dos próprios motociclistas ou dos demais condutores de veículos e pedestres (Matos, 2007).

A Polícia Rodoviária Federal – PRF, junto ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, apresentou um relatório social com dados que apontam o fato de que “só no ano de 2014, os acidentes nas rodovias Federais somaram R\$ 12 bilhões em custos

sociais” (PRF, 2017, p.1). Este fato indica para o entendimento de Palu (2013) de que os acidentes de trânsito possuem elevados custos sociais, relacionados com danos pessoais e materiais; consultas e internações hospitalares; elevados custos com aposentadoria precoce, geradas devido à perda da capacidade produtiva, especialmente, de jovens em idade economicamente ativa; maior uso do seguro obrigatório por Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre – DPVAT, com sobrecarga da justiça devido ao elevado volume de processos judiciais; e, maior custo devido ao impacto familiar, bem como, custos não mensuráveis ou não valorados.

De acordo com Dickert e Slovic (2011), é importante discutir os sentimentos dos motociclistas frente a situações de risco, visto que a partir desta análise, os jovens acabam fazendo uma avaliação de si mesmos e da situação em que se encontram, refletindo, também, acerca dos riscos que podem estar correndo diariamente devido a ações de imprudência ou imperícia no trânsito.

As informações produzidas por meio desta pesquisa serão analisadas de forma a viabilizar a identificação de problemas para embasar possíveis projetos no município de Sinop-MT que reduzam os índices de violência no trânsito, em articulação com o poder público municipal. Assim, este estudo buscou responder a seguinte questão: como é a percepção de risco dos universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito devido ao uso da motocicleta?

As hipóteses a serem analisadas são:

1. O elevado número de acidentes com motocicletas no trânsito tem relação com a percepção de risco dos jovens no trânsito.
2. A realidade de acidentes com os universitários motociclistas de Sinop-MT leva a compreensão de que os jovens têm uma percepção de risco relacionada aos acidentes de trânsito reduzida.

O objetivo primário do estudo foi compreender os fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta de forma a contribuir para a elaboração de programas de prevenção de acidentes.

Quanto aos objetivos secundários, estes foram: - Avaliar a noção de risco dos universitários motociclistas vítimas ou infratores em acidentes em Sinop-MT em relação ao trânsito; - Identificar os principais elementos comportamentais dos motociclistas vítimas ou infratores de Sinop-MT; - Avaliar a percepção dos universitários motociclistas

vítimas ou infratores em acidentes quanto a sua participação no trânsito e na redução da violência; - Avaliar traços de personalidade de universitários motociclistas que sofreram acidentes de Sinop-MT; e - Comparar os traços de personalidade com a percepção de risco associada ao trânsito de universitários motociclistas vítimas ou infratores em acidentes de Sinop-MT.

No decorrer deste estudo utilizou-se em sua maioria a expressão vítimas, citando os indivíduos motociclistas que sofreram acidentes, sendo que no caso dos participantes do estudo a abordagem foi tanto para os infratores quanto para as vítimas, ou seja, acidentados ou envolvidos em acidentes.

PERCURSO METODOLÓGICO

O presente estudo está dividido em duas partes: o método de revisão teórica e o método de estudo empírico, considerando que a tese é construída a partir de três artigos científicos, sendo os Artigos I e II construídos a partir de revisão teórica e o Artigo III com bases de dados empíricos.

O método de revisão teórica realizado neste estudo foi o de revisão narrativa da literatura que, de acordo com Marconi e Lakatos (2009), é uma pesquisa bibliográfica, que se embasa em dados secundários, os quais são coletados e interpretados segundo critérios subjetivos do pesquisador.

Houve uma pesquisa em dados secundários que tratassem dos temas apresentados neste estudo, considerando autores clássicos e contemporâneos, permitindo a interpretação dos mesmos e possibilitando a identificação de elementos sobre a percepção de risco dos motociclistas e os acidentes de trânsito em que são envolvidos.

Assim, o *corpus* do presente estudo, foi estruturado a partir da apresentação de informações a partir de um processo prático de leitura crítica, com a análise em textos que a partir de sua compreensão permitiram a construção de conhecimento e apresentação de inferências.

Com relação aos critérios de inclusão documental que fundamentaram o exame do presente estudo, os mesmos foram textos acadêmicos ou de base informacional do Governo Federal, Estadual e Municipal (Sinop-MT), os quais continham informações sobre o trânsito, trazendo o número de acidentes entre os anos de 2004 e 2014, trabalhando unicamente com dados relacionados aos acidentes com motocicletas e os possíveis óbitos.

ESTUDO EMPÍRICO

Quanto ao método de estudo empírico trabalhado o mesmo teve como escopo o desenvolvimento de uma pesquisa com dados primários, tendo como população alvo jovens universitários de Sinop-MT, motociclistas e que passaram pela experiência de acidente de trânsito (acidentados ou envolvidos em acidentes – infratores ou vítimas).

Segundo Bacon (2003) o método de estudo empírico é o fundamento para a construção de todos os estudos, constituindo a fonte do estudo científico. Neste sentido,

este método constitui relevante instrumento de construção de estudos como artigos, dissertações e teses.

TIPO DE ESTUDO

Quanto ao tipo de estudo o presente trabalho é uma pesquisa exploratório-descritiva, que na análise de Marconi e Lakatos (2009) é um dos tipos mais completos, pois trata da análise de dados primários e secundários, gerando maior nível de conhecimento em relação ao grupo estudado.

LOCAL DA PESQUISA

A realização da pesquisa foi em Sinop-MT junto aos universitários da Universidade de Cuiabá – UNIC Aeroporto e Industrial; Universidade Estadual do Mato Grosso – UNEMAT; Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT e Faculdade de Sinop – FASIPE, que possuem motocicletas e são ou foram vítimas de acidentes de trânsito. Com a apresentação de modelo de solicitação de aprovação para a execução de pesquisa em cada unidade (Apêndice I, II, III, IV e V).

POPULAÇÃO E AMOSTRA

A população, alvo do estudo foi composta por universitários de ambos os sexos, procedentes de cinco universidades de Sinop-MT, sendo duas públicas e três privadas, as quais possuem juntas 12.202 (doze mil, duzentos e dois) alunos. Todas as instituições têm *campus* em Sinop-MT. Os participantes foram originados dentre àqueles universitários que, em um primeiro contato responderam ter motocicletas e vivenciado a situação de infratores/vítimas de acidentes de trânsito.

Para a determinação do tamanho de uma amostra, com base na estimativa da proporção populacional, usou-se a seguinte fórmula de Fonseca & Martins (2009):

$$N = \frac{Z_{\alpha/2}^2 \cdot \alpha \cdot 0,25}{E^2}$$

N = tamanho da amostra

$Z_{\alpha/2}$ = valor crítico correspondente ao grau de confiança

p e q = onde q é a proporção da população com a característica estudada e p é a proporção da população sem a característica estudada. Nesse sentido, o fato de as proporções não ser conhecidas fez com que fosse utilizado 0,5.

E = margem de erro ou Erro Máximo

95% de confiança. Isto implica $Z_{\alpha/2} = 1,96$

$\pm 5\%$ de erro máximo, ou seja, $E = 0,05$

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5}{0,05^2}$$

$$n = 360$$

Portanto, a amostra foi de tamanho igual a 360 pessoas, com percentual de 95% de confiança e 5% de erro amostral. Após a escolha da amostra, para a participação dos universitários na pesquisa foi solicitada a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE).

O tamanho da amostra trabalhado foi 360 pessoas, muito embora a pesquisa final tenha sido realizada com 327 universitários, posto que 33 sujeitos avaliaram complexo e extenso o questionário e, por isso, desistiram da participação.

CRITÉRIOS DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO

Para a participação na pesquisa foram incluídos somente aqueles que se prontificaram a assinar um TCLE (Apêndice VI), sem, contudo, ser utilizada a identificação dos pesquisados.

Foram excluídos os universitários que possuíam mais de 40 anos de idade, posto que o intuito é analisar a percepção de risco entre os motociclistas mais jovens.

Foram excluídos, também, os universitários que nunca se envolveram em acidentes com motocicletas, visto que a intenção é levantar os jovens que sofreram acidentes envolvendo este tipo de veículos.

INSTRUMENTOS

Como instrumento de coleta de informações foi utilizado um questionário sociodemográfico (Apêndice VII). Este foi elaborado segundo os objetivos do estudo de caracterizar os dados dos pesquisados.

O questionário que constituiu o instrumento para a coleta de dados sociodemográficos dos universitários/motociclistas que participaram do estudo continha 19 (dezenove) questões, as quais buscaram identificar: 1. Sexo; 2. Faixa etária; 3. Grau de escolaridade; 4. Estado civil; 5. Religião; 6. Tipo de religião (se possui alguma); 7. Profissão; 8. Dependentes; 9. Número de dependentes; 10. Se possui carteira de habilitação; 11. Que tipo de carteira de habilitação possui; 12. Tempo que possui carteira de habilitação; 13. Se conhece e pratica a direção defensiva; 14. Hábito de usar capacete; 15. Se já teve situações de dirigir após ingerir bebida alcoólica; 16. Uso de medicamento; 17. Número de eventos de acidentes de trânsito; 18. Número de dias de atestado médico devido aos acidentes; e, 19. Presença de comorbidade decorrente de acidentes.

As questões elaboradas para traçar o perfil sociodemográfico dos participantes do estudo foram construídas de forma fechada e mistas, assim divididas: as questões 1, 2, 4, 5, 7-19 fechadas e as questões 3 e 6 mistas, ou seja, apresentaram a expressão “outra” com espaço para o pesquisado expressar livremente a sua informação.

Um segundo questionário sobre comportamento no trânsito (Apêndice VIII), foi construído com nove questões abertas, para levantar dados sobre o comportamento dos universitários no trânsito.

O formulário do Apêndice VIII contém as seguintes questões: 1. Neste estudo, considera-se o risco como um perigo eminente que pode apresentar ameaça física a um indivíduo ou ao meio em que o mesmo se encontra inserido? Você já teve algum comportamento que você considere como de risco? 2. O que entende por comportamento de risco associado ao trânsito? 3. Já teve algum comportamento no trânsito que você considere de risco? 4. Que fatores poderiam garantir a segurança no trânsito? 5. Como você participa no trânsito? 6. Como você participa na redução da violência? 7. Para você o que é ser um bom motociclista? 8. Para você o que é ser um mau motociclista? e, 9. Quais as suas experiências de envolvimento nos acidentes de trânsito?

Optou-se pela construção de questões abertas neste formulário, posto que a realidade vivenciada por cada um dos participantes é diferente, todavia, para a análise das referidas informações no momento da tabulação dos dados, foram estruturados descritores que convergiam para os dados similares, de forma a possibilitar a geração de aspectos analíticos grupais.

Foi ainda utilizado o Big Five que, segundo Silva *et al.* (2007), constitui um modelo que comporta cinco grandes fatores os quais descrevem a personalidade humana, trazendo em cada fator variedade de traços psicológicos (Anexo I).

A escolha deste instrumento teve como origem o fato de que o Modelo dos Cinco Grandes Fatores da personalidade (Big Five) é um dos mais utilizados e difundidos para a descrição da personalidade dentro da teoria dos traços, ainda mais quando a abordagem trata da personalidade adulta sob o ponto de vista psicométrico. O uso em larga escala deste modelo ocorre tendo em vista que o Big Five é um instrumento que traz em sua elaboração uma teoria explicativa e preditiva da personalidade humana, relacionando com a conduta humana, no caso em específico deste trabalho, a conduta dos motociclistas no trânsito.

Quadro 1 – As cinco dimensões da Personalidade Big Five

Dimensão	Traço Associado
Extroversão	Energia, entusiasmo, sociabilidade, atividade, assertividade e afetividade positiva.
Neuroticismo	Afetividade negativa, nervosismo, ansiedade, tristeza e tensão.
Amabilidade	Altruísmo, afeto, confiança, modéstia e simpatia.
Conscienciosidade	Constrangimento, controle de impulsos, pensar antes de agir, atrasar gratificações, seguir normas e regras, planificar, organizar e priorizar tarefas.
Abertura à Experiência	Originalidade, mente aberta.

Fonte: Palma (2012, p.8)

COLETA DE DADOS

Os dados foram coletados no intervalo de tempo de 60 dias, entre os dias 01 de junho e 31 de julho de 2017, ou seja, com os universitários que se encontravam nos cursos de férias oferecidos pelas instituições. Num primeiro contato com os pesquisados, foi explicado do que tratava a pesquisa e quais os aspectos favoráveis de sua participação. Este primeiro contato foi nas instituições de ensino superior, em sala de aula, quando os universitários foram convidados para se dirigir ao auditório e fazer parte da pesquisa. Aos que aceitaram fazer parte do estudo foi solicitada a assinatura no TCLE e apresentado o formulário que contém o Questionário Sociodemográfico e o Questionário sobre o Comportamento no Trânsito. As questões foram lidas em voz alta junto ao pesquisado solicitando que os mesmos possam levar o formulário para preencher em casa, de forma a responder com calma e não omitir quaisquer informações devido ao esquecimento.

Neste momento de leitura das questões dez universitários desistiram de participar do estudo alegando que o formulário para participar era extenso e, preferia não fazer parte do grupo ativo do estudo, decisão essa que foi rapidamente acatada.

Ainda no primeiro encontro foi marcado um novo encontro para que o participante da pesquisa entregasse à pesquisadora os dois formulários: o questionário preenchido e o TCLE assinado.

Posteriormente, no momento do encontro em que a pesquisadora recebeu dos participantes da pesquisa os dois formulários preenchidos, houve a aplicação do Big Five.

Foram treinados os universitários do sétimo semestre do Curso de Psicologia da UNIC-Universidade de Cuiabá campus Aeroporto de Sinop/MT, que formaram a equipe de pesquisadores sob a coordenação da doutoranda, com o propósito de oferecer maior celeridade a todo o processo de coleta de informações.

ANÁLISES DE DADOS

Depois de organizados e tabulados os dados estes foram apresentados em forma de gráficos e tabelas e interpretados a partir da análise quantitativa. Segundo Creswell (2010), é um tipo de pesquisa utilizada em larga escala em todas as ciências, devido a necessidade de conhecer a tendência dos grupos.

Para o trabalho com os dados quantitativos foi criado um banco de dados e logo estes foram inseridos no programa *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS-18). E realizadas análises descritivas (frequência, porcentagem, média, desvio padrão), assim como, análises inferenciais (Anova e correlação de Pearson).

De acordo com Le Boedec (2016) existe vários de testes estatísticos para verificar o ajuste dos dados à distribuição normal a partir de diferentes pressupostos e algoritmos. Estes testes pressupõem a hipótese de normalidade dos dados (H_0) e retorna um p-valor $> 0,05$ se resultarem na aderência aos parâmetros de normalidade. A partir de diversas simulações foi possível observar que os testes que demonstram melhor desempenho para avaliar a normalidade são os testes de Shapiro-Wilk e Shapiro-Francia. Neste estudo optou-se pelo teste Shapiro-Wilk que é utilizado para amostras menores de 600 sujeitos.

A fim de realizar as análises dos dados, primeiramente foi feito o teste de Shapiro-Wilk e pelos resultados observou-se que os dados apresentam normalidade. Este teste indica a possibilidade de se usar análises paramétricas neste estudo. Assim, para os dados quantitativos realizaram-se as análises descritivas e inferenciais. Em relação às análises descritivas os dados são apresentados com frequências, porcentagens, médias, desvio padrão. Já para as análises inferenciais realizou-se análise correlacional de Pearson e Anova. Aceitou-se como parâmetro de significância estatística o valor para $p \leq 0,005$.

ARTIGO I – A PERCEPÇÃO DE RISCO SOB ENFOQUE DE ANÁLISE TEÓRICA

RESUMO

Analisar os acidentes de trânsito a partir da percepção de risco é uma ação necessária para o reconhecimento e compreensão da complexidade que envolve a percepção do ser humano em relação ao risco. O objetivo geral desse estudo foi conhecer como a literatura nacional e internacional descrevem os aspectos que envolvem a percepção de risco no trânsito. Como metodologia de desenvolvimento do estudo foi realizada uma revisão narrativa da literatura com análise qualitativa. O enfoque apresentado foi o estudo da percepção de risco sob os eventos trazidos pelo entendimento da psicologia, considerando este fenômeno a partir de aspectos que envolvem os indivíduos no trânsito. Concluiu-se que o estudo teórico que originou o presente artigo, permitiu construir abordagens conceituais e interpretativas sobre a percepção de risco no trânsito.

Palavras-chave: Percepção de risco; Insegurança; Acidentes de trânsito.

ABSTRACT

Analyzing traffic accidents from the perception of risk is a necessary action for the recognition and understanding of the complexity that involves the perception of the human being in relation to the risk. The general objective of this study was to know how the national and international literature describes the aspects that involve the perception of risk in traffic. As a methodology for the development of the study, a narrative review of the literature was performed with qualitative analysis. The focus was the study of the perception of risk under the events brought by the understanding of psychology, considering this phenomenon from aspects that involve the individuals in the traffic. It was concluded that the theoretical study that originated the present article, allowed to construct conceptual and interpretative approaches on the perception of risk in traffic.

Keywords: Risk perception; Insecurity; Traffic-accidents.

INTRODUÇÃO

O risco não é uma ação efetiva, mas uma possibilidade ou probabilidade de ocorrência de algum perigo, assim, a percepção de risco é capaz de produzir um estado de alerta que poderá evitar a ocorrência de riscos e até acidentes no trânsito (Navarro, 2007).

A percepção de risco que pode reduzir a violência no trânsito envolve diferentes aspectos, alguns subjetivos que se encontram nos sentimentos de cada pessoa que a leva a ter ações ou reações que a diferenciam das demais, no sentido de tornar mais seguras suas vivências inclusive no trânsito. A percepção de risco no trânsito pode se tornar uma medida capaz de aumentar a segurança neste ambiente, por ações mais conscientes e seguras dos condutores (Toroyan, 2009).

A lacuna de produção de conhecimento sobre o tema aqui desenvolvido é um dos fatores que motivou a elaboração deste artigo, o qual se fundamentou na seguinte questão problema: Que aspectos teóricos envolvem a percepção de risco no trânsito? E a partir deste questionamento foi elaborado como objetivo geral do estudo: conhecer como a literatura nacional e internacional descrevem os aspectos que envolvem a percepção de risco no trânsito.

METODOLOGIA

O desenvolvimento desse estudo foi embasado na construção de conhecimento que podem ser efetivadas a partir de um estudo com base em revisão narrativa da literatura, com método exploratório e abordagem de análise qualitativa, com enfoque em estudos da psicologia.

Na interpretação de Marconi e Lakatos (2009) a partir da revisão narrativa da literatura os dados secundários são revisitados e, com a análise do pesquisador é possível a construção ou até reconstrução de conhecimentos já realizados em outros estudos, mas, para isso é relevante o estudo exaustivo dos textos compilados.

Esta compilação de textos para o desenvolvimento do estudo teve como critério de inclusão os estudos com descritores: percepção de risco + características da percepção de risco + aspectos e metodologias de análise da percepção de risco. Para este estudo foram realizadas pesquisas diárias em um período de aproximadamente oito meses, em bases de dados da Scielo, Bireme, Medline, PEPsic e outros, como, por exemplo, bancos da Pontifícia Universidade Católica – PUC São Paulo e Goiás, Universidade de São Paulo – USP, que oferecem um conjunto de estudos viabilizadores da construção de novos trabalhos científicos.

O método para a construção do estudo foi o exploratório que de acordo com Gil (2010) constitui o aprofundamento do pesquisador sobre a coisa pesquisada, com a possibilidade de trabalhar a interpretação das informações e reordenar o conhecimento sobre o tema estudado, no caso aqui especificado, sobre a percepção de risco.

A partir da pesquisa em 54 fontes *on-line* e demais textos compilados em bibliotecas, como, por exemplo, PUC-Goiás, UNIC Aeroporto e UNIC Industrial, foram construídas abordagens conceituais e interpretativas, para a elaboração deste artigo de revisão narrativa da literatura, com base na análise qualitativa.

Os critérios utilizados para a escolha das fontes revisadas foi a credibilidade e ampla discussão dos estudos, ou seja, optou-se por fontes nacionais e internacionais amplamente analisadas em outros trabalhos, especialmente, na Psicologia, sendo que embora existam discussões de diferentes correntes a mais utilizada foi a Psicologia Cognitiva Comportamental.

CONCEITO DE PERCEPÇÃO DE RISCO

Com o objetivo de melhor compreender a percepção de risco a partir de um traço histórico da literatura científica sobre esta abordagem, tem-se o entendimento de Wiedermann (1993), o qual considera esta uma habilidade ou capacidade para interpretar uma situação com potência de risco, ou seja, de danos à saúde ou mesmo à vida da pessoa ou de terceiros.

É relevante salientar que esta percepção não é algo imutável, pois, varia em cada indivíduo, podendo ser influenciado desde a sua vivência, cultura, até imagens e crenças. A percepção é um fenômeno que não pode ser reduzido a uma única área da psicologia, mas precisa ser mais abrangente, com o intuito de compreender de forma mais ampla o referido fenômeno.

Já no que se refere ao risco Sjöberg (2000) define-o como possibilidade de ocorrência de um dano. Porém, Sjöberg *et al.* (2004) consideram o risco enquanto probabilidade de que uma pessoa possa vivenciar o perigo.

O risco é uma possibilidade ou em alguns casos uma probabilidade, isto aponta para a ocorrência ou não do fenômeno, todavia, é preciso ter a percepção de que a sua ocorrência pode ser reduzida quando as ações consideram a percepção de risco (Navarro, 2007).

Para Sjöberg (1998), a percepção de risco tem o objeto de explicar as ações ou omissões, ou seja, a tomada de decisão em relação a um comportamento, se relacionando a um julgamento intelectual entre a percepção e a ocorrência do evento. Ter esta percepção não significa apenas compreender os aspectos técnicos que envolvem a probabilidade, mas também todos os aspectos subjetivos que possam estar inseridos neste sentimento, assim, o risco tem diferente significado para cada pessoa.

Segundo Kolluru (1996) em seu estudo o risco e sua avaliação estavam vinculados unicamente ao conhecimento da ciência, somente mais tarde com a compreensão de que a percepção de risco está relacionada com a experiência e vivência de cada pessoa é que

houve um processo de união entre a ciência e a percepção (subjetividade) com ambas ganhando mais valor no contexto acadêmico.

A avaliação de risco, ou seja, a percepção, não está associada apenas a sentimentos, também se apresenta ensejada em seu meio alguns fatores éticos e morais além dos culturais.

Em pesquisa bibliográfica a respeito dos possíveis conceitos para a percepção de risco, Real (2000) percebeu que as definições mais encontradas nas fontes levavam ao perigo ou ousadia. Porém, se na percepção a ousadia ganha destaque como elemento favorável e é bem aceita reação contrária ocorre quando ela se relaciona a fatores de segurança do tráfego, pois em tal situação só pode representar acidentes e medo.

Pode-se compreender que a ousadia no trânsito pode ser fator negativo, gerador de situações de risco, que podem afetar ao indivíduo executor da ação e aos outros que fazem parte do mesmo contexto. É importante a ponderação de que o trânsito é um sistema que envolve diversas pessoas e a consciência de que as ações de um refletem na segurança de todos é essencial para uma direção consciente e a redução do risco e da violência.

Na compreensão de Lima (1998), a percepção de risco é o modo pelo qual leigos discorrem a respeito do risco e do que o constitui conforme as crenças e valores que podem fornecer maior ou menor noção de perigo iminente e podendo a partir deste conceito realizar uma conscientização e por consequência prevenção de acidentes. Já para LaGrega *et al.* (2010), em outra conceituação, o risco nada mais é que o cálculo gerado pela realização de um fato e uma ação que tem suas prováveis consequências mais graves ou não.

Interpreta-se desta forma que a percepção de risco é, neste sentido, uma ferramenta e, pode servir não somente para coletar dados, bem como também para refinar as orientações e as bases de cada indivíduo em visão das futuras decisões. Incorpora-se a esta concepção o entendimento de que a percepção de risco é essencial para a possibilidade de reduzir a violência no trânsito.

Os fatores podem ser externos, ou seja, apresentam-se no ambiente em que o indivíduo se encontra, ou internos, tais como os sentimentos, temores que se desenvolvem frente aos perigos que servem para orientar o comportamento. Existem possibilidades que levam a construção da percepção de risco dos motoristas, especialmente quando o caso a ser discutido é o do uso da velocidade além da permitida por lei e a (in)segurança.

Para Poffo (2011), a percepção de risco é a capacidade de reunir, compreender, interpretar, dispor dos dados captados individualmente para conseguir postar-se diante de

um evento inesperado, uma dificuldade ou um perigo capaz de prejudicar tanto homem, quanto a fauna e a flora, bem como os bens materiais.

Em estudo da Organização Mundial de Saúde (OMS) destacado por Passos *et al.* (2007) comprovou-se que são diversos os elementos capazes de fazer com que um indivíduo aceite ou não o perigo. Depende primeiramente do grau que este indivíduo irá encarar o risco, desde desprezível e inaceitável até tolerável ou aceitável conforme as possíveis vantagens geradas. Neste caso apontou-se no estudo que tal decisão frente a percepção de risco depende desde a idade, sexo e cultura quanto a outros fatores que não se pode ter controle em geral.

Depois de apresentado e discutido sob o enfoque da Psicologia Cognitiva Comportamental o conceito de percepção de risco é essencial traçar um histórico sobre essa abordagem, trazendo a evolução nos estudos sobre a percepção de risco, posto que se aponta um processo evolutivo acerca desse fato, bem como, melhor aplicação em abordagens específicas, como é o caso em relação aos acidentes de trânsito.

A EVOLUÇÃO NOS ESTUDOS SOBRE A PERCEPÇÃO DE RISCOS

A raiz da significação do termo “Risco” nasce no século XV de acordo com Navarro (2007), quando ainda em meio à época de grandes descobrimentos e navegações “risco” recebeu o significado de “navegar entre rochedos” cabendo-lhe uma vestimenta de representações do perigo e possíveis perdas.

Desde sua criação no século XV a temática do risco e suas compreensões são debatidas por leigos, técnicos e acadêmicos, pois o risco torna-se parte da vida humana rapidamente, para Guivant (1998). Porém, é apenas quatro séculos após, que estudos científicos em diversas áreas (economia, engenharia, toxicologia, psicologia, epidemiologia, dentre outras) irão surgir a respeito de um debate para completude do tema.

Na psicologia do Trânsito e sua relação com a percepção de risco para Thielen (2002) e Wilde (2005), os primeiros estudos dos temas relacionados caminhavam apenas na busca pelas explicações a respeito das atividades de habilitação que capacitavam o motorista. Diante dos avanços do trânsito e da percepção de risco os estudos divergem em diversos aspectos buscando abranger o ser humano condutor como um todo, seu comportamento, posições e percepções, não mais isolando um fator.

Ainda que a noção de risco tenha nascido no século XV, foi somente no XIX que os primeiros estudos a respeito do tema foram desenvolvidos no meio científico pelo

psicólogo W. Wundt (1832-1929). De acordo com Tagiuri e Petrullo (1965) o tema de estudo da percepção de risco torna-se mais recorrente após 1945, ou seja, com o final da Segunda Guerra Mundial quando psicólogos em maior número passam a dedicar-se ao tema da percepção de risco, e suas possíveis relações com outras formas de percepções tanto sociais quanto pessoais.

A filosofia como campo de estudo, também, apresentou interesse na problematização da percepção de risco nos anos de 1950, segundo Weyman e Kelly (2005), época na qual a psicologia iniciava seus primeiros trabalhos “behaviouristas” com os indivíduos participantes frente a uma pesquisa de perda-ganho que testavam o nível de aceitação de cada um diante do perigo. Em outras palavras os testes buscavam os limites aceitáveis de um risco tendo em vista uma determinada recompensa.

As indagações geradas a partir do problema da percepção de risco expostas se relacionam com a problemática levantada pelo uso de armamento nuclear durante a guerra e, posteriormente, como modo de produção de energia “limpa”. Os estudos a respeito da percepção de risco buscavam esclarecer para o Estado as razões que levaram a população a não aceitação deste meio de produção energético, apesar da propaganda. Slovic (1987), em seu artigo *Perception of Risk*, demonstrou de que modo a avaliação da percepção de risco se apresenta de maneira diferenciada para um especialista e aos leigos. Para o primeiro grupo em geral a percepção do risco envolve estudos e técnicas, já ao segundo se relaciona unicamente com os sentidos intuitivos, eis uma das razões para os divergentes posicionamentos.

A percepção de risco é a capacidade de cada indivíduo de perceber o possível perigo sendo esta percepção dependente de uma série de estados de ânimo, como a saúde e o emocional. A percepção ainda não apenas é percebida em uma única e específica situação, mas conforme a interpretação de Bley (2014, p.113), as diversas localidades que se apresentam ao indivíduo “no trabalho, no trânsito, no ar [...]”.

Meyer (2002) destacou em suas pesquisas como a percepção de risco apresenta-se agenciada por neurônios associativos, em relação as informações recebidas pelo campo visual, auditivo entre os outros sentidos, de modo que de cada um dos estímulos diferentes recebidos são processados em áreas distintas do cérebro auxiliando na compreensão da percepção pelo indivíduo.

As séries de aplicações possibilitadas pelos estudos a respeito da percepção de risco começaram a ser implantadas na década de 1970 e 1980, em diversas áreas para medir os níveis de aceitação, e das reações das pessoas em relação ao perigo na engenharia,

epidemiologia, economia entre diversas áreas, sendo abordadas, segundo Freitas e Gomes (1997), sob o viés utilitarista.

A situação do Brasil frente a pesquisa sobre este tema situa-se em diferentes áreas dentro das universidades desde 1990, com profissionais cada vez mais interessados nas implicações e utilidades que tais conhecimentos podem gerar, destaca Poffo (2011) em seus apontamentos.

Dentre os estudos a respeito da percepção de risco, o principal tema discorrido é o entendimento que essa não se direciona de forma lógica e racional no momento da percepção do indivíduo, podendo ser aplicado a determinado evento em contraponto a outro como explica Hollnagel (2006), nos estudos *Change in Risk Perception Among North Sea Offshore Personnel in the Period*.

Na análise da percepção do risco com Douglas e Wildasky (1982) põe-se um novo questionamento, não mais quanto ao ganho que o risco poderia fornecer, e sim como se optaria por um risco frente a outro. Qual o papel da percepção frente a este privilégio? A obra que visa responder tais indagações foi intitulada como *Risk and Culture: an essay on selection of technological and environmental danger*.

À luz de Moura (2005) tem-se o destaque para uma possível explicação ao fato de cada sociedade selecionar um risco diferente de outra, isto ocorre, pois, os indivíduos estão mais propensos em cada realidade vivenciada a um tipo maior de medo ou confiança, conforme se apresenta em seu cotidiano social e físico. Por isto em certas sociedades o medo direciona-se para a questão física, enquanto em outras é percebido no âmbito da justiça ou da falta de confiança nesta. Tem-se ainda que a priorização de um risco frente a outro não é apenas um reflexo da sociedade em relação à própria concepção de perigo, bem como abre um diálogo com a questão da saúde, da segurança e da situação no ambiente. As crenças, moral, valores, justiça, percepção de risco e o privilégio de uma pessoa, acabam por abarcar diversos.

Considerou Lowrance (1976) que as pesquisas sobre a percepção de risco surgem em meio a duas principais linhas de análise. A primeira caracterizada por ter em seu cerne as teorias da personalidade, neste entendimento eram as características pessoais de cada um que faziam a diferença na hora do privilégio de um risco frente ao outro, ou ainda na ideia de perigo/ganho. Já na segunda linha de estudos levava-se em conta a utilização de escolas psicométricas que intentam fazer nascer no indivíduo medidas quantitativas em relação a percepção do risco, e dos possíveis ganhos deste.

Ainda que em princípio os estudos a respeito da percepção de risco tenham sido direcionados aos pesquisadores, foi preciso realocá-la dentro de outros caracteres que guiam o indivíduo como os estados emocionais e afetivos, além das formas de pensamento.

O destaque para esta guinada é dado por estudiosos dentre eles Epstein (1994), que teoriza a respeito da duplicidade do aprendizado, o caminho pode ser tanto intuitivo, automático, ou seja, natural quanto analítico, racional e deliberativo.

Grande parte dos avanços realizados a respeito da percepção de risco infere e para Burton *et al.* (1993) estão relacionados com as contribuições vindas de áreas externas a própria psicologia, como a geografia, sociologia e antropologia. A geografia auxiliou quanto a contraposição da relação entre a percepção de risco e o meio ambiente em que cada indivíduo está inserido diferentemente. As contribuições da sociologia e da antropologia para Short Jr. (1984) demonstram a importância dos fatores sociais e culturais em especial dos círculos próximos de amigos, familiares e colegas de trabalho influenciam na formação e reconhecimento da percepção de risco.

CARACTERÍSTICAS DA PERCEPÇÃO DE RISCO

A percepção de risco por cada indivíduo é permeada de características que para Guilam (1996) depende do receptor que a analisará se são leigos ou técnicos. Apresenta-se diferença na percepção de risco captada pelos dois grupos diferentes, o primeiro leva em conta características subjetivas, e estas conseqüentemente são mais difíceis de serem analisadas já que apresentam um nível de variação tanto de indivíduo para indivíduo, quanto de sociedade e de cultura. Já o segundo grupo pesa mais a aceitabilidade e os fatores que levam ao envolvimento com o risco.

Freitas (2006) situou a percepção de risco embasado em três grandes áreas do conhecimento humano, são elas: a psicologia, a antropologia e a sociologia. A abordagem psicológica está conexa a psicologia cognitiva, e pode gerar dados a serem comparados, porém, esta abordagem visa o indivíduo isolado, em suas atividades e percepções. Em contraponto o enfoque antropológico destina-se a uma visão mais coletiva, cultural, não mais este ser isolado, entretanto submetido às leis culturais, as de cada grupo populacional divergindo em direção a uma percepção ou outro. Por último a abordagem sociológica também se relaciona com o social, no entanto compreende-o por uma visão sócio-político-cultural-econômica quando visa o risco a ser privilegiado ou não.

O risco foi entendido tanto na história da análise psicológica, sociológica ou antropológica, *a priori*, como um perigo a ser corrido ou não, mas seu caráter negativo é destacável facilmente da compreensão dos estudiosos. No entanto, Slovic (2003) reforça que esta visão pode estar incompleta, pois uma parte da população não vê o risco de modo desfavorável, mas por vezes como um “jogo”. Nesta expectativa a nocividade é retirada do cenário, já que para este sujeito há apenas a possibilidade de perda ou ganho do próprio “jogo” e não em si de algo desfavorável. A importância desta nova abordagem é a demonstração e que o risco não está necessariamente associado com os fatores de nocividade ou periculosidade e, sim, com o problema de orientação e de construção diante das perspectivas, que podem ser diferentes.

Ao aplicar a percepção de risco no trânsito tem-se segundo a OCDE (1984) uma variabilidade de fatores que interferem diretamente no risco, desde a idade do condutor até a forma de direção, a renda, o grau de instrução pessoal, qual sua localização e papel dentro do sistema de trânsito, neste sentido, seria ele um ciclista, um pedestre, ou um condutor. É ela que modificará profundamente a postura de cada um frente a percepção de risco no cotidiano.

A capacidade de captar o possível perigo é desenvolvida ainda no começo da infância se prolongando por toda a evolução do indivíduo destaca Assailly (1997), de modo que a percepção em relação aos riscos tanto na sua vida, quanto no trânsito são melhores aferidas conforme sua idade.

Dejours (2015) cita a mesma relação na corrente que trabalha com a noção de medo correlacionado a percepção de risco, voltando-se para a percepção de risco no ambiente de trabalho, com a ocultação do medo pelo uso de estratégias coletivas de enfrentamento, gerando a insensibilização do trabalhador diante de situações de risco para que consiga realizar seu trabalho.

A percepção de risco no trânsito é uma discussão essencial, pois segundo afirma Rozestraten (2015), cerca de 80% dos acidentes de trânsito são ocasionados pelo ser humano, por isso, é preciso observar atentamente a relação veículo/via/homem.

Para Wilde (2001) a percepção de riscos no trânsito é diretamente dependente do contexto que une o indivíduo a situação exposta, assim, os acidentes viários dependem necessariamente da quantidade de riscos que são aceitos pelos condutores, pedestres ou ciclistas, pois quanto maior for o número de supostas apostas em um risco, maiores são as tentativas de segurança, que por vezes não se apresentam tão eficazes.

A percepção de risco se subdivide na apresentação dos riscos para os indivíduos como fatos objetivos e experiências subjetivas segundo Deery (1999). Os objetivos são aqueles capazes de serem quantificados conforme o nível das informações que há para avaliação do cálculo para especialistas. Em contrapartida a percepção coadunada às experiências subjetivas são as mais perigosas, pois, a percepção dos indivíduos no trânsito para ele, depende de dois fatores informacionais: potenciais de risco oferecidos em um ambiente e a capacidade de conduzir individual e do veículo. Nota-se que é importante ressaltar que não apenas fatores biológicos estão envolvidos no posicionamento desta percepção e também os ambientais e tecnológicos.

Um dos problemas quando se busca realizar uma pesquisa sobre a percepção de risco é o fato de que não se pode tentar reduzir este problema a simples erros, como se estes pudessem então ser extinguidos conforme o indivíduo tivesse mais conhecimento guardado. Isto não é verdade, a percepção de riscos independe no caso de um profundo conhecimento sobre todos ou quase todos os riscos a que estão submetidos cada um, e tampouco seria possível tal proposição na medida em que se recorda que sua variabilidade de fatores é tamanha que ela engloba desde experiências pessoais até questões técnicas, assim, um resumo que pendesse apenas para um lado seria defeituoso e descartado, porém é difícil unir os dois extremos da questão.

A respeito desses extremos discorrem Navarro e Cardoso (2005), sobre a percepção de risco ainda que possa ser apresentada em aspectos objetivos e identificáveis, o próprio modo que cada um irá reagir frente as adversidades ou suas possibilidades é tão pessoal, local e dependente de fatores como personalidade e história de vida que só pode-se falar em uma avaliação subjetiva quando refere-se ao problema da percepção de risco.

Como esta percepção é, inadvertidamente, relacionada ao enraizamento pessoal e cultural, de acordo com Cardozo (2009) a sua possibilidade de averiguação se dá quanto a possível conversa de diferentes áreas do conhecimento humano.

Em estudo intitulado *The Methodology Risk Perception Research*, Sjöberg (2000) comprova uma suposta relação existente entre o nível de educação formal de cada participante e sua capacidade quanto a percepção de risco. No entanto, ainda que os resultados tenham se demonstrado positivos segundo o seu objeto de estudo, ele ressalva que não se deve conter apenas na base da psicologia cognitiva estes estudos, tampouco a ciência é capaz de nutrir todos os dados necessários aos eventos da percepção, pois há algo nela que escapa a este enquadramento.

Em outro viés de abordagem, Cavalcante e Franco (2007) retrataram os novos elos estabelecidos entre a psicologia social e a sociologia ambiental quando o tema tratado é a percepção de riscos. Para os autores não pode haver uma dissociação entre as perspectivas do homem e do ambiente quando o questionamento em voga é o risco, já que é por conta deste ambiente, em sua situação e na época que se encontra realocado que o sujeito apresenta tal ou qual reação frente ao risco.

Para Rosa (2006), o caráter que pode ser encontrado frente ao risco não é o perigo conforme apresentado por outros autores acima, mas em verdade é a incerteza que se reveste em sua definição. A incerteza gera uma insegurança psicológica ao sujeito que pode ser usada para medir o nível de percepção de risco, e classificar as reações que podem ser em momentos de desconhecido executadas pelos indivíduos.

O risco gera o medo e para Slovic (1992) este pode se apresentar como caráter positivo na medida em que torna o sujeito portador mais cuidadoso e precavido diante das situações que acredita captar uma percepção de risco a que se está expondo.

Esta específica teoria do privilégio de riscos aponta Slovic (1987) dispõe de três metas básicas. A primeira é captar o que realmente o público deseja dizer quando determina que alguma tecnologia ou situação são perigosas, quais as percepções estão por trás da noção de perigo, risco e o que encaminha a elas. A segunda meta é possibilitar o surgimento de uma teoria da percepção de risco que possa supor com maior exatidão a resposta dada pelos indivíduos frente aos perigos apresentados pelos pesquisadores, e como elas serão capazes de se organizar e raciocinar frente a eles. A terceira é a formação de técnicas para avaliar a complexidade que os sujeitos determinam em um risco ou no outro, ou seja, estudar suas opiniões a respeito de determinado entrave.

A percepção de riscos é, também, segundo Douglas e Wildasky (1982), seletiva, pois os sujeitos não poderiam cogitar todos os possíveis riscos a que estão expostos no decorrer da vida, em cada situação. Deste modo, inadvertidamente tornam-se eles conscientes de alguns, enquanto outros permanecem velados.

CARACTERÍSTICAS E METODOLOGIAS UTILIZADAS NA PSICOLOGIA NOS ESTUDOS DE PERCEPÇÃO DE RISCO

A psicologia, não apenas trata sobre a prática cotidiana do trânsito, como também é um instrumento para avaliação psicológica do condutor, como esclarecem Cristo *et al.* (2009), sendo que a avaliação não é somente constituída do momento do teste, mas

também de uma produção teórica e de uma educação montada especialmente para a realidade que será encontrada no sistema viário. No entanto, apontam Engström *et al.* (2003) que essa educação direcionada está atrelada a capacidade de se captar as escolhas e as percepções que os sujeitos têm diante da situação de risco no trânsito.

Segundo Slovic (1987) há um elo possível que reúne tanto a educação viária que deve ser oferecida e suas estratégias quanto as decisões de cada um frente a situação no cotidiano, por isto uma prevenção a respeito de acidentes dependem não apenas da educação, mas também de uma convivência e da compreensão da percepção de risco frente a situações estressantes e extremas.

Para realizar a avaliação da percepção de risco no trânsito foram desenvolvidas duas teorias que não se aplicam diretamente no comportamento do sujeito no cotidiano, porém auxiliam os psicólogos e estudiosos a ter uma base a respeito do tema abordado, são elas: a teoria da ação racional (*Theory of Reasoned Action*) e a teoria da ação planejada (*Theory of Planned Behaviour*). Essas teorias mostram para Panichi e Wagner (2006) a mudança no comportamento dos jovens no trânsito conforme correlação consciente entre sua exposição a condução de risco e o envolvimento em acidentes, de modo que suas ações sejam transpostas a um contexto em que estes sujeitos compreendam que não apenas sofrem o risco, mas, são fontes dele.

Os testes realizados com os indivíduos a respeito da percepção de risco são, como esclarecem Weyman e Kelly (2005), tanto psicométricos quanto cognitivos. Os cognitivos estabelecem elos com o modelo econômico e as teorias racionais, remontando as bases dos estudos da percepção de risco na década de 1950-1960.

Já os testes psicométricos estão relacionados com os caracteres subjetivos do sujeito, na busca pela compreensão da determinação de risco “inerente” para cada um. São característicos do seu surgimento na década de 1970, e atentam-se para as questões não mais racionais, mas sobre o privilégio de um risco escolhido em detrimento a outro. Em suma o teste psicométrico permite de acordo com Weyman e Kelly (2005) e Slovic (1992) medir os riscos de se produzir um intento perigoso.

Na corrente filosófica da fenomenologia de Merleau-Ponty (2015), a percepção e a construção da apreensão daquilo que o indivíduo é capaz de receber não se dá apenas pela coisa em si, o objeto ou a vivência, em verdade os vacúolos em meio as coisas e a realidade são também constitutivas da atitude analítica tomada pelo sujeito.

Analisa-se assim, que seria realmente possível uma interação coletiva, e não apenas intermediária com resultados de maior eficiência em sua aplicabilidade já que o próprio

sujeito auxiliador irá pôr em prática aquilo que colaborou na construção de saberes e esclarecimentos.

Segundo Chevitarese e Pedro (2005), um dos pontos importantes levantados em estudo por Beck é que a identificação do risco pode parecer a alguns indivíduos “distorcida”, ou seja, não se apresenta em sua forma real, e sim de modo velado e incerto levando o sujeito a arriscar diante da falta de compreensão do perigo, já que este se encontra diante do medo causado pela incerteza da ação frente ao possível ou não risco.

Risco para Silveira *et al.* (2003) trata de uma epidemiologia da modernidade, em tentar prever a possibilidade de que venha a ocorrer ou não algum evento capaz de representar uma ameaça ao bem-estar subjetivo ou objetivo do indivíduo. Neste sentido os fatores de risco são possíveis de auxiliar a identificação de um perigo, contudo não necessariamente de evitá-lo.

Um importante fator que deve ser destacado foi retratado por Bley *et al.* (2005, p.5) quando discorre que a “percepção de riscos e comportamento seguro não são sinônimos! É possível que a pessoa perceba que pode se machucar e escolha fazer o serviço assim mesmo”. Dito de outro modo, a percepção de risco não exclui a possibilidade de que o sujeito vá em direção ao perigo desvelado.

A respeito do problema em torno do que é o fenômeno psicológico e como ele pode ser compreendido Pinheiro (2013, p. 302) discorre que a psicologia “é, de certo modo, forçosamente ambiental”. Assim, ela passaria a tratar não do indivíduo isolado em uma suspensão abstrata, mas dele em suas vivências diárias e reais.

Ainda que se tenham iniciado na década de 1960 os estudos a respeito da percepção de risco, é apenas em 1980 que há um diálogo entre a psicologia ambiental e a psicologia social e que autores como Slovic *et al.* (1980) complementam abrindo novas perspectivas de pesquisa e estratégias além da disciplina como já estava determinada e concretizada nas universidades e centros de pesquisa.

Os riscos podem possuir caráter tanto ambiental quanto ocupacional, segundo Navarro e Cardoso (2005) tal fato se apresenta indiferente diante da análise do enfrentamento, pois esta necessita situar-se em uma região mais específica e subjetiva. Ainda nesta perspectiva analisa-se que a subjetividade a que está submetida esta percepção incorre em um campo de diferentes áreas, como a cultura, personalidade, história pessoal e até as influências positivas ou negativas que o sujeito sente emanar do ambiente qual se encontra inserido no seu cotidiano.

Chauvin *et al.* (2007) apontam suas pesquisas para a relação intrínseca que se estabelece entre a percepção de risco e a personalidade de cada indivíduo que a capta, revestindo o risco em seu formato de entendimento e significações.

As pesquisas de Slovic (2000) retratam como a concepção de risco parece uma engrenagem criada pela modernidade para conseguir auxiliar a si mesma frente àquilo que não compreendia, as suas incertezas e os seus medos. O risco, portanto, nasce individual, possível e cognoscível.

Uma normalização dos riscos e de suas percepções frente às vivências que a modernidade exige dos indivíduos, assim as práticas como a destruição são veladas para que os indivíduos nela incorram sem o medo ou noção de perigo. A solução, no entanto, está nas novas gerações da própria modernidade, a segunda geração modernizada e globalizada será aquela que se encarrega e que possibilita uma resposta a cegueira frente aos riscos ignorados (Beck, 2002).

É curioso o fato de que os leigos diante da percepção de risco tendem a crer que o número de ameaças que os afligem é maior agora que no futuro, e o passado era despido de tantos riscos aos seus sujeitos. Isto levou aos pesquisadores a tentarem entender não apenas o próprio conceito de risco, mas porque algo é avaliado como arriscado e em que medida isto pode realmente refletir nesta consciência comum a respeito das ameaças, que se tornam mais numerosas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A percepção de risco é complexa e constitui a forma com que as pessoas comuns sentem ou tratam a possibilidade ou probabilidade de correr risco em suas ações ou reações constituindo essa uma forma de redução de problemas com a ameaça potencial que, no trânsito pode configurar em insegurança e acidentes.

Concluiu-se que essa percepção de risco é tratada pela psicologia inclusive na prática cotidiana do trânsito, constituindo ainda essa ciência um instrumento que permite a avaliação psicológica do condutor e, com isso viabilizar a redução de motoristas inaptos para participar do trânsito.

A importância das pesquisas em relação à percepção de risco não pode ser esquecida, pois são elas que fornecerão aos estrategistas e educadores viários as dicas do que devem verificar e instigar, tanto nos aspectos de controle, confiança e confronto quanto ao questionamento particular da familiaridade de cada sujeito com o risco e sua

possível conscientização responsável, visando uma maior cautela por parte dos condutores e, especialmente, motociclistas.

É a partir das pesquisas que tratam sobre a percepção de risco no trânsito, especificamente, os estudos voltados para um município ou uma pequena região, que é possível o desenvolvimento de políticas públicas que possam gerar ações de prevenção no campo da saúde e redução de acidentes de trânsito.

Concluiu-se que a percepção de risco está vinculada às vivências, imagens e crenças do ser humano; é abrangente e necessita de um amplo estudo de forma a compreender seus aspectos e, inclusive a analisar a percepção.

REFERÊNCIAS

ASSAILLY, Jean-Pascal. *Lesjeunes et le risque: une approche psychologique de l'accident*. Paris: Vigot, 1997.

BECK, Ulrich. *La sociedad del riesgo*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica, 2002.

BLEY, Juliana Zilli; TURBAY, Julio César Ferri; CUNHA JUNIOR, Odilon. Comportamento seguro - ciência e senso comum na gestão dos aspectos humanos em saúde e segurança no trabalho. *Revista CIPA*, São Paulo, n.311, p.84-94, 2005.

BLEY, Juliana Zilli *et al.* *Comportamento seguro: A psicologia da segurança no trabalho e a educação para prevenção de doenças e acidentes*. Curitiba-Paraná: Artesã, 2014.

BURTON, Ian; KATES, Robert W.; WHITE, Gilbert F. (1993). *The environment as hazard*. New York: Guildford, 1993.

CARDOZO, Marcelo. *Percepção de riscos ambientais de trabalhadores catadores de materiais recicláveis em um aterro controlado do Município de Duque de Caxias*. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Fiocruz, Rio de Janeiro, Brasil, 2009.

CAVALCANTE, Sylvia; FRANCO, Márcio Flávio Amorim. Profissão perigo: Percepção de risco à saúde entre os catadores do Lixão do Jangurussu. *Revista Mal-estar e Subjetividade*, Fortaleza, v.7, n.1, p.211-231, 2007.

CHAUVIN, Bruno; HERMAND, Danièle; MULLET, Etienne. Risk perception and personality facets. *Risk Analysis*, v.27, n.1, 2007.

CHEVITARESE, Leandro; PEDRO, Rosa Maria Leite Ribeiro. Risco, poder e tecnologia: As virtualidades de uma subjetividade pós-humana. *Anais do Seminário Internacional de Inclusão Social e as Perspectivas Pós-estruturalistas de Análise Social*. Recife: CD-ROM, 2005.

CRISTO E SILVA, Fábio Henrique Vieira de; GÜNTHER, H Hartmut. Psicologia do trânsito: De onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, v.17, n.1, p.163-175, 2009.

DEERY, Hamish. A. Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*. v.30, n.4, p.225-236, 1999.

DEJOURS, Christophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez, 2015.

DOUGLAS, Mary; WILDAVSKY, Aaron. *Risk and culture – an essay on selection of technological and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press, 1982.

ENGSTRÖM, Inger; GREGERSEN, Nils Petter; HERNETKOSKI, Kati; KESKINEN, Esko; NYBERG, Anders. *Young novice drivers, driver education and training: literature review*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute, 2003

EPSTEIN, Seymour. Integration of the cognitive and the psychodynamic unconscious. *American Psychologist*, n.49, p.709-724, 1994.

FREITAS, Carlos Machado de; GOMEZ, Carlos Minayo. Technological risk analysis from the perspective of the social sciences. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v.III, n.3, p.485-504, 1997.

FREITAS, Carlos Machado de. A contribuição dos estudos de percepção de riscos na avaliação e no gerenciamento de riscos relacionados aos resíduos perigosos. In: SISINNO, Cristina Lucia Silveira; OLIVEIRA, Rosália Maria de. (Org.). *Resíduos sólidos, ambiente e saúde: uma visão multidisciplinar*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2006.

GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Saraiva, 2010.

GUILAM, Maria Cristina Rodrigues. *O conceito de risco: sua utilização pela epidemiologia, engenharia e ciências sociais*. Dissertação (Mestrado em Epidemiologia) – ENSP/Fiocruz, Rio de Janeiro, Brasil, 1996.

GUIVANT, Julia S. A trajetória das análises de risco: da periferia ao centro da teoria social. *Cadernos de Pesquisa*. v.46, n.14, p.3-38, 1998.

HOLLNAGEL, Erik; WOODS, David D.; LEVESON, Nancy. Resilience engineering: concepts and precepts. Massachusetts Institute of Technology. *Aldershot: Ashgate Publishing*, 2006.

KOLLURU, Rao V. *Risk Assessment and management: a Unified Approach*. In: KOLLURU, Rao V.; BARTELL, Steven M.; PITBLADO, Robin M.; STRICOFF, Scott. *Risk assessment and management handbook: For environmental, health and safety professionals*. Boston-Massachusetts: McGraw Hill, 1996.

LAGREGA, Michael D.; BUCKINGHAM, Phillip.; EVANS, Jaffrey C. *Hazardous Waste Management*. McGraw-Hill International-Editions, 2010.

LIMA, Maria Luísa. Factores sociais na percepção de riscos. *Revista da Associação Portuguesa de Psicologia*. *Psicologia*, v.XII, n.1, p.11-28, 1998.

LOWRANCE, William W. *Of acceptable risk: Science and the determination of safety*. Los Altos, CA: William Kaufman, 1976.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2009.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 2015.

MEYER, Philippe. *O olho e o cérebro: biofilosofia da percepção visual*. Trad. Roberto Ferreira. São Paulo: UNESP, 2002.

MOURA, Nara Núbia de. *Percepção de risco do uso de agrotóxicos: O caso dos produtores de São José de Ubá – Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil, 2005.

NAVARRO, Marcus Vinícius Teixeira. *Conceito e controle de riscos a saúde em radiodiagnóstico: Uma abordagem de vigilância sanitária*. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Universidade Federal da Bahia, Salvador-Bahia, Brasil, 2007.

NAVARRO, Marli B. M. de Albuquerque; CARDOSO, Telma Abdalla de Oliveira. Percepção de risco e cognição: Reflexão sobre a sociedade de risco. *Ciências e Cognição*, Rio de Janeiro, v.6, n.1, p.67-72, 2005.

OCDE – ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES. *Programme sintêgrés de sécurité routière*. Paris: OCDE, 1984.

PANICHI, Renata Maria Dotta; WAGNER, Adriana. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*, v.40, n.2, p.159-166, 2006.

PASSOS, Jaime Lúcio Ribeiro; SOUZA, Nilton Jaime de; RIGHI, Thiago. *Os impactos causados pelas estações transmissoras de sinais de radiofrequência – Estudo de caso região da Avenida Paulista, Pacaembú e Sumaré*. Tese (Doutorado em Gestão Ambiental e Negócios do Setor Energético) – Instituto de Eletrotécnica e Energia, São Paulo, Brasil, 2007.

PINHEIRO, José Q. Psicologia Ambiental brasileira no início do século XXI. Sustentável? In: YAMAMOTO, Oswaldo Hajime; GOUVEIA, Valdiney Veloso. (Orgs.). *Construindo a psicologia brasileira: desafios da ciência e da prática*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2013.

POFFO, Íris Regina Fernandes. *Percepção de riscos e comportamento da comunidade diante de acidentes ambientais em áreas portuárias de Santos e de São Sebastião*. Tese (Pós-Doutorado em Psicologia Clínica) – Pontifícia Universidade Católica-PUC, São Paulo, Brasil, 2011.

REAL, Márcia Valle. *A informação como fator de controle de riscos no transporte rodoviário de produtos perigosos*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Tráfego) – Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil, 2000.

ROSA, Celso Nunes. *Custos da perda de uma vida e médico-hospitalares nos acidentes de trânsito*. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-Rio Grande do Sul, Brasil, 2006.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 2015.

SHORT JR., James F. The social fabric at risk: Toward the social transformation of risk analysis. *American Sociological Review*, Ohio, n.49, p.711-725, 1984.

SILVEIRA, Jocelaine Martins da, SILVARES, Edwiges Ferreira de Mattos; MARTON, Simone Aparecida. Programas preventivos de comportamentos anti-sociais: Dificuldades na pesquisa e na implementação. *Revista Estudos de Psicologia*, PUC-Campinas, v.20, n.3, p.59-67, 2003.

SJÖBERG, Lennart. Worry and risk perception. *Risk analysis*, v.18, n.1, p.85-93, 1998.

SJÖBERG, Lennart. Factors in risk perception. *Risk analysis*. 20(1), 1-11, 2000.

SJÖBERG, Lennart; MOEN, Bjørg-Elin; RUNDMO, Torbjørn. *Explaining risk perception: an evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Trondheim-Noruega: Norwegian University of Science and Technology, Department of Psychology, 2004.

SLOVIC, Paul; FISCHHOFF, Baruch; LICHTENSTEIN, Sarah. Perceived risk and quantitative safety goals for nuclear power. *Transactions of the American Nuclear Society*, n.35, p.400-401, 1980.

SLOVIC, Paul. Perception of risk. *Science*, v.236, p.280-285, 1987.

SLOVIC, Paul. Perceptions of risk: Reflections on the psychometric paradigm. *Social Theories of Risk*. Krimsky & Golding Ed. Praeger, London, UK. Cap. 5, p. 117-132, 1992.

SLOVIC, Paul. *The perception of risk*. Trowbridge, UK: Earthscan, 2000.

SLOVIC, Paul. Going beyond the red book: The sociopolitics of risk. *Human and Ecological Risk Assessment*. Oregon, USA. 9(05), 1-10, 2003.

TAGIURI, Renato; PETRULLO, Luigi. *Person perception and interpersonal Behaviour*. California-EUA: Stanford University Press, 1965.

THIELEN, Iara Picchioni. *Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba - Paraná, Brasil*. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-Santa Catarina, 2002.

TOROYAN, Tami. *Global status report on road safety: time for action*. World Health Organization, 2009.

WEYMAN, A.; KELLY, C. J. *Risk perception and risk communication: A review of the literature*. HSE – Health and Safety Executive. Sheffield: UK, 2005.

WIEDEMANN, Peter M. *Introduction risk perception and risk communication*. Jülich: Programme Group Humans; Environment, Technology (MUT), Research Centre Jülich, 1993.

WILDE, Gerald J. S. *Target risk. Ontario: PDE Publications/Castor & Columba*, 2001.

WILDE, Gerald J. S. *O limite aceitável de risco: uma nova Psicologia sobre segurança e saúde*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

ARTIGO II – PERCEPÇÃO DE RISCO DOS JOVENS ENVOLVIDOS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO: uma análise estatística

RESUMO

A percepção de risco dos indivíduos frente ao trânsito influencia na sua conduta e, no aumento ou redução dos casos de acidentes, fato esse que se observou existente também com relação aos jovens motociclistas, gerando a execução deste levantamento estatístico. Neste contexto, este artigo tem como objetivo geral apresentar as estatísticas em nível nacional, de estado e município de Sinop-MT comparando os acidentes por categoria, faixa etária, sexo e escolaridade dos condutores. Para tal, foram utilizados dados do Departamento de Informática do SUS (DATASUS) e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Ministério da Saúde, Anuários Estatísticos do Departamento Estadual de Trânsito do Mato Grosso (DETRAN-MT), revisões de conceitos em artigos, livros e dissertações, caracterizando a pesquisa como metassíntese quantitativa, bibliográfica e explicativa. Concluiu-se que o risco no trânsito é negligenciado pelos condutores, sendo os maiores incidentes ocorridos no trânsito envolvendo homens, condutores de motocicletas e com idade entre 20 e 39 anos.

Palavras-chave: Percepção de risco; Acidentes de trânsito; Juventude.

ABSTRACT

The risk perception of individuals in relation to traffic influences their behavior and, in the increase or reduction of accidents, a fact that was also observed in relation to young motorcyclists, generating the execution of this statistical survey. In this context, this article has as general objective to present statistics at the national, state and municipal level of Sinop-MT comparing accidents by category, age group, gender and schooling of drivers. Data from the Department of Informatics of SUS (DATASUS) and Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE), Ministry of Health, Statistical Yearbooks of the State Department of Transit of Mato Grosso (DETRAN-MT), articles, books and dissertations, characterizing the research as quantitative, bibliographic and explanatory metaanalysis. It was concluded that the risk in traffic is neglected by drivers, with the highest traffic incidents involving men, drivers of motorcycles and between the ages of 20 and 39 years.

Keywords: Risk perception; Traffic-accidents; Youth.

INTRODUÇÃO

O crescimento populacional acompanhado da urbanização e do desenvolvimento (SOUZA et al., 2005), geraram o aumento da circulação de veículos nas cidades, principalmente, de motocicletas. O uso da motocicleta tem crescido continuamente, seja como instrumento de trabalho ou como meio rápido de locomoção. No Brasil, segundo

dados do site Vias Seguras (2016), entre 2000 e 2010, triplicou o número de motocicletas em circulação, sendo que em 2000 eram 3.550.177 motos, aumentando para 13.950.448 em 2010.

Esse aumento da circulação de motos, como mencionado por Ferreira (2009), justifica-se por três fatores: (i) baixa atratividade do transporte coletivo; (ii) baixo custo das motocicletas; e, (iii) habilidade para se deslocar nas congestionadas vias dos principais centros urbanos.

Diniz *et al.* (2005) e Ferreira (2009) mencionam que o preço popular das motocicletas, as facilidades de crédito e o baixo custo para manter esse meio de transporte, fazem deste veículo um modal acessível às pessoas de baixo poder aquisitivo. O tamanho também é um fator a ser analisado, já que facilita deslocamento pela agilidade, além de ser fácil de estacionar. Entretanto, para Souza *et al.* (2005), este crescimento e facilidade de acesso aos veículos de locomoção não teve acompanhamento de infraestrutura de trânsito e nem de educação aos condutores e prevenção de risco, apresentando como consequência o aumento no número de acidentes de trânsito.

No Brasil, em 2014, de acordo com o Datasus (2016), foram registradas 43.075 mortes por acidentes de trânsito e cerca de 200 mil feridos graves, com a maioria dos acidentes registrados envolvendo motociclistas. Conforme mencionado em Bastos *et al.* (2005), as principais vítimas dos acidentes de trânsito são jovens, especialmente entre 20 e 29 anos de idade.

Em Mato Grosso, as estatísticas também indicam um número crescente de motocicletas em circulação, passando de 82.815 em 2000, para 381.243 em 2010, sendo também estes, como expõe Vias Seguras (2016) os principais veículos envolvidos em acidentes de trânsito com óbitos. Dentre os municípios com maior frota de motocicletas do Estado, está Sinop, uma Cidade em crescente expansão, a qual atrai diversas atividades econômicas, o que consequentemente aumenta o fluxo de pessoas e veículos. E ainda, a cidade conta com duas universidades públicas e mais de três particulares, entre cursos presenciais e a distância, as quais atraem anualmente um elevado número de estudantes, que circulam pelo trânsito local, em sua maioria utilizando bicicletas e motocicletas, pois o transporte público é um fator limitante no município.

No entendimento de Ferreira (2009) esta utilização crescente de motocicletas também causa impactos socioeconômicos, principalmente, no que se refere aos acidentes, que geram custos à sociedade por despesas médicas, perda de produção e danos materiais.

Além disso, Andrade *et al.* (2003) devido aos acidentes ocorrerem de maneira repentina e prematura acabam gerando sofrimentos e transtornos psicossociais às famílias envolvidas.

Neste contexto, este estudo busca apresentar os conceitos e teorias que envolvem a análise da percepção de risco em acidentes de trânsito, tendo como objetivo geral apresentar as estatísticas em nível nacional, de estado e município comparando os acidentes por categoria, faixa etária, sexo e escolaridade dos condutores. Justifica-se tal interesse, pois, é preciso entender os comportamentos que aumentam o risco de acidentes, assim como os fatores que têm relação a estes, para poder intervir e mudar as condutas dos condutores.

METODOLOGIA

Para atingir ao objetivo proposto, a abordagem metodológica deste artigo é de metassíntese quantitativa, em que foram utilizados artigos, dissertações e livros, para dar alusão ao tema, como aponta Gil (2010). Para Lakatos e Marconi (2010) a pesquisa quantitativa tem como premissa analisar e interpretar as informações considerando os dados quantificados, conforme quadro 1:

Quadro 1 – Levantamento dos dados pesquisados

Tipo do Documento	Quant.	Autores	Título	Ano
Artigo	04	ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio; BRAGA, Gabriel Pereira; MOREIRA, Jemima Herrero; BOTELHO, Fábio Martins Nardo.	Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil.	2003
		BASTOS, Yara Gerber Lima; ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio.	Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000.	2005
		DINIZ, Eugênio Paceli Hatem; ASSUNÇÃO, Ada Ávila; LIMA, Francisco de Paula Antunes.	Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção.	2005
		SOUZA, Edinilza Ramos de; MINAYO, Maria Cecília de Souza; MALAQUIAS, Juaci Vitória.	Violência no trânsito: expressão da violência social.	2005
Dados estatísticos	04	DATASUS – DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SUS.	Estatísticas vitais.	2016
		IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.	Censo de 2010.	2010

		IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA.	Pesquisa nacional por amostra de domicílios.	2016
		VIAS SEGURAS.	Anuários estatísticos do DETRAN.	2016
Dissertação	01	FERREIRA, Felipe Ferreira de.	Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais.	2009
Livros	03	GIL, Antonio Carlos.	Como elaborar projetos de pesquisa.	2010
		LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade.	Fundamentos de metodologia científica.	2010
		WASELFISZ, Julio Jacobo.	Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas.	2013

Fonte: Elaborado pela autora (2016)

Quanto ao tipo esta pesquisa é explicativa, pois busca a identificação dos fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência de um fenômeno. A técnica utilizada é bibliográfica que de acordo com Gil (2010) vem a ser uma revisão do que já foi escrito sobre este tema na visão de autores recentes. Para Lakatos e Marconi (2010) o objetivo de uma pesquisa bibliográfica é colocar o pesquisador em contato com o que já foi produzido sobre o assunto para aprofundar o seu entendimento.

Neste sentido, o *corpus* do presente estudo, que possibilitou o estudo, foi construído a partir da prática de leitura crítica, com a identificação de características do texto que permitiram a construção de conhecimento e apresentação de inferências.

Os critérios de inclusão documental para o exame no presente estudo foram: dados do DATASUS e IBGE, Ministério da Saúde, Anuários estatísticos do DETRAN, revisões de conceitos em artigos, livros e dissertações, acerca das informações sobre o trânsito, número de acidentes relacionados a acidentes em que se envolveram motocicletas e óbitos, bem como, dados entre os anos de 2004-2014.

Como se observa esse artigo é composto por duas formas de análises distintas uma com levantamentos conceituais e análises dos dados estatísticos, com a análise em oito artigos, sendo dois da literatura internacional e seis nacional; oito livros também com duas obras internacionais e seis nacionais; três dissertações com apresentação de trabalhos nacionais, sendo um trabalho da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e duas da Universidade Federal do Paraná; bancos de dados do DATASUS e do IBGE; legislação federal do Ministério da Saúde e dados do DETRAN coletados junto ao site da internet Vias Seguras.

Na etapa de análise de dados estatísticos foram utilizadas informações do Datasus/SIM/MS do ano de 2016, apresentando os óbitos em acidentes de trânsito por categorias, Brasil (2004-2014), Mato Grosso (2004-2014) e Sinop-MT (2004-2014); óbitos em acidentes de trânsito segundo os dados das três principais categorias no âmbito quantitativo também no Brasil (2004-2014), Mato Grosso (2004-2014) e Sinop-MT (2004-2014); óbitos por causas externas no Brasil e Mato Grosso, segundo os óbitos por ocorrência e faixa etária em 2014; óbitos por ocorrência de categoria e sexo no Brasil, Mato Grosso e Sinop em 2014 e, óbitos por ocorrência de categoria e escolaridade no Brasil, Mato Grosso e Sinop em 2014.

Os dados apresentados são secundários e se referem as seguintes categorias: pedestre; ciclistas; motociclistas; automóvel; caminhão; ônibus e outros acidentes no trânsito, de forma a identificar quais as categorias que apresentam os mais elevados índices, de modo a possibilitar a criação de políticas públicas no Município de Sinop-MT, especificamente, em relação a redução do número de casos de ocorrências de acidentes com motociclistas.

O material teórico analisado que foi o alicerce informacional deste estudo foi coletado a partir dos seguintes descritores: acidentes de trânsito + motocicletas + percepção de risco + óbitos. Com a busca de informações prioritariamente em sites acadêmicos e de base governamental, como é o caso do Ministério da Saúde.

Para a realização da pesquisa utilizou-se dados da base estatística do DATASUS do Ministério da Saúde, utilizando as estatísticas vitais – mortalidade e nascidos vivos no caso, das informações de óbitos por causas externas.

Quanto aos procedimentos para a definição do material final avaliado foi à análise das informações, com o uso de dados do Ministério da Saúde no que se relaciona às vítimas fatais, que se utiliza para este fato da certidão de registro de óbito. A declaração de óbito, instrumento padronizado nacionalmente, em geral fornece dados relativos à idade, sexo, estado civil, profissão, naturalidade e local de residência da vítima.

Os resultados da pesquisa são apresentados por meio de tabelas e gráficos construídos a partir das informações coletadas, especialmente, no Ministério da Saúde, com dados analisados e discutidos de forma qualitativa.

ESTATÍSTICAS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO ENVOLVENDO MOTOCICLETAS

As taxas de óbitos em acidentes de trânsito a nível Brasil, Mato Grosso e Sinop, observando a sua evolução entre 2004 e 2014, são alarmantes e estão relacionadas à idade, ao sexo e à escolaridade dos envolvidos. Dados apresentados neste estudo como fonte para análise acerca do tema principal que trata sobre os acidentes de trânsito envolvendo motocicletas.

EVOLUÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO POR CATEGORIA NO BRASIL, MATO GROSSO E SINOP-MT

BRASIL

Apesar dos efeitos do Novo Código de Trânsito, mobilizações, campanhas e atividades educativas, nota-se que o número de casos de morte por acidentes de trânsito tem aumentado. Aponta-se que de acordo com a Tabela 1 fazendo a relação entre os anos de 2004 a 2014, o número de mortes em vias públicas passou de 35.105 para 43.780, dados que representam um aumento de 24,7%. Nesta seção serão demonstradas as estatísticas de acidentes de trânsito em nível Brasil, Mato Grosso e Sinop – MT, por categoria.

Tabela 1 - Óbitos em acidentes de trânsito por categoria, Brasil (2004-2014)

Ano	Pedestre	Ciclista	Moto	Automóveis	Caminhão	Ônibus	Outros	Total
2004	10.166	1.389	5.067	7.467	708	212	10.096	35.105
2005	10.320	1.523	5.995	7.341	732	166	9.917	35.994
2006	10.147	1.668	7.198	7.903	786	235	8.430	36.367
2007	9.657	1.649	8.118	8.273	767	183	8.760	37.407
2008	9.474	1.615	8.939	8.387	718	179	8.961	38.273
2009	8.799	1.573	9.306	8.438	753	177	8.548	37.594
2010	9.944	1.513	10.894	9.401	780	160	10.152	42.844
2011	9.244	1.475	11.485	10.112	848	194	9.898	43.256
2012	8.819	1.492	12.544	10.525	863	193	10.376	44.812
2013	8.220	1.348	12.040	10.084	818	173	9.583	42.266
2014	8.082	1.357	12.652	10.409	838	239	10.203	43.780
Total	102.872	16.602	104.238	98.340	8.611	2.111	104.924	437.698
Δ %	-20,5%	-2,3%	149,7%	39,4%	18,4%	12,7%	1,1%	24,7%

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

A Tabela 1 permite avaliar os dados disponíveis no DATASUS (2016), indicando que o número de mortes de pedestres diminuiu 20,5% entre os anos de 2004 e 2014 e, no caso dos ciclistas, também teve queda nos óbitos de acidentes envolvendo esta categoria,

2,3%. Já nas outras categorias observa-se que houve um aumento de forma trágica, destacando-se a morte de motociclistas, no qual de 5.067 no ano de 2004 para 12.652 mortes em 2014, uma variação de 149,7%, demonstrando o elevado índice do número de mortalidade.

A Figura 1 retrata as afirmações descritas, observando-se que o aumento de mortes por motociclistas, praticamente, forma uma linha reta, somente entre 2008 a 2009 cresceu em torno de 41,54% os óbitos. A categoria morte de ocupantes de automóveis cresceu 39,4% no período analisado, onde seu principal aumento ocorre entre os anos de 2009 e 2014, sendo 23,36%.

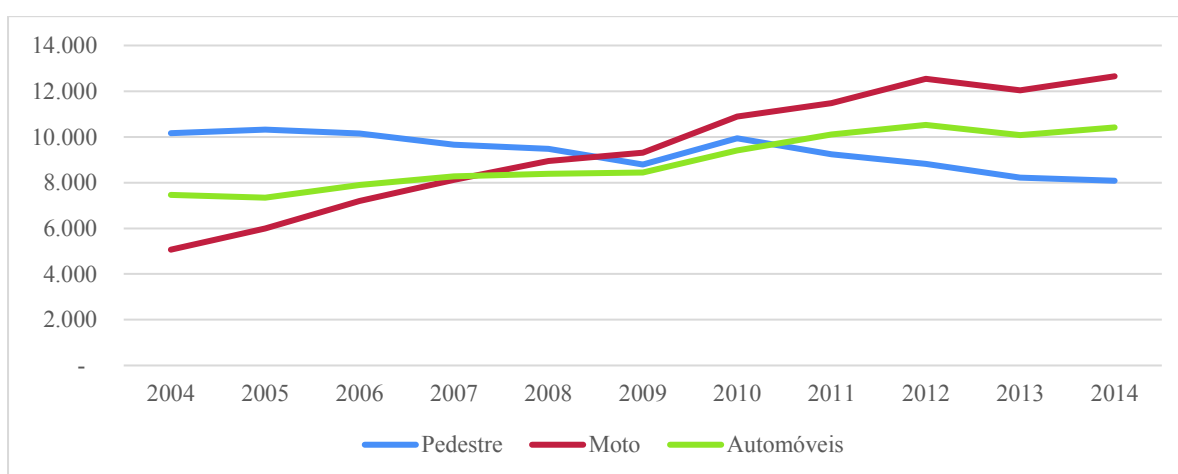


Figura 1 - Óbitos em acidentes de trânsito nas três principais categorias, Brasil (2004-2014)

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Nota-se que a categoria onde mais se têm óbitos por acidentes de trânsito até 2008 é a de pedestre, em que se tinha a maior ocorrência de mortes. Segundo o Mapa da Violência de Trânsito de Waiselfisz (2013), o número de óbitos na categoria pedestre caiu drasticamente devido as campanhas relacionadas a nova Lei de Trânsito de 1997, com campanhas educativas nas ruas e a conscientização das pessoas.

As três categorias, pedestres, motociclistas e automóveis, representam 69,79% do total de mortes no trânsito no país, nos 11 anos analisados. A partir de 2009, as mortes de motociclistas ultrapassam as demais categorias, representando no ano de 2014, aproximadamente, 29% dos óbitos de acidente de trânsito nas vias públicas. No ano de 2014 as três principais categorias mencionadas representam 72% do total de mortes de trânsito no país, o segundo com maior ocorrência são os automóveis 24%, e pedestres que era a maior ocorrência representam 19%.

MATO GROSSO

No Estado de Mato Grosso, observa-se que o crescimento de mortes decorrentes de trânsito, também, aumentou de 928 óbitos em 2004 para 1.169 em 2014, um crescimento de 26% no período analisado como mostra a Tabela 2. Segundo as informações coletadas no DATASUS (2016), a maior evolução de mortes por categoria foi de motocicletas, registrando uma alta de 117,7%, em segundo lugar foi de ônibus com 60% de aumento entre os anos de 2004 e 2014.

Tabela 2 - Óbitos em acidentes de trânsito por categoria, Mato Grosso (2004-2014)

Ano	Pedestre	Ciclista	Moto	Automóveis	Caminhão	Ônibus	Outros	Total
2004	152	43	181	320	36	5	191	928
2005	141	40	198	254	31	6	205	875
2006	133	50	223	248	43	4	164	865
2007	133	56	275	238	17	8	182	909
2008	145	41	315	254	32	5	258	1.050
2009	144	51	372	262	54	7	225	1.115
2010	145	40	386	299	41	3	199	1.113
2011	126	54	353	277	55	3	215	1.083
2012	123	49	395	315	54	-	215	1.151
2013	122	42	421	299	48	2	267	1.201
2014	126	41	394	293	44	8	263	1.169
Total	1.490	507	3.513	3.059	455	51	2.384	11.459
Δ %	-17%	-5%	118%	-8%	22%	60%	38%	26%

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Já as categorias como pedestres, ciclistas e automóveis foram as que obtiveram redução nos 11 anos analisados, período em que as mortes de ciclistas reduziram em índice de -4,7%, a categoria automóveis diminuiu em -8,4%, sendo que o destaque foi para a categoria pedestre no qual obteve-se queda em -17,1% dentre os anos de 2004 e 2014. Para tal resultado ressaltam-se, como já mencionadas, as campanhas de trânsito realizadas para diminuir estes índices, no qual no âmbito Brasil representava a maior taxa de morte por categoria ocasionada por acidentes de trânsito.

Observa-se, ainda, na Tabela 2, que entre os anos de 2004 e 2006, a maior mortalidade ocorria na categoria mortes em acidentes com automóveis e, a partir de 2007, a categoria motociclista assume o posto de ser a maior causa de óbitos em acidentes de trânsito em Mato Grosso. Na Figura 2, percebe-se esta trágica evolução de óbitos.

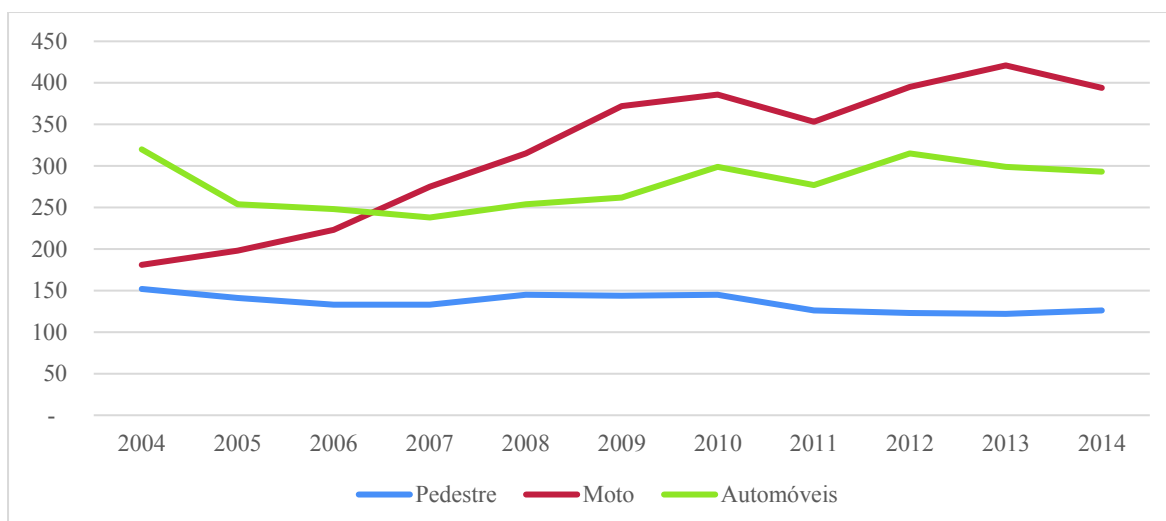


Figura 2 - Óbitos em acidentes de trânsito nas três principais categorias, Mato Grosso (2004-2014)

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Entre os anos de 2007 e 2014, na categoria motociclistas, ocorreu um aumento de 43,27% de óbitos em acidentes de trânsito; a categoria automóvel como se percebe na Figura 2, apresenta uma oscilação entre aumento e diminuição de seus indicadores ao longo do período e, de 2012 e 2014, uma redução de -6,98%. E, a categoria pedestre encontra-se com óbitos em torno de 124 mortes em média no Estado entre os anos de 2011 a 2014.

Somente no ano de 2014, as três principais categorias apresentaram juntas, 70% dos óbitos por causas externas acidentes de trânsito e, a classe que infelizmente vem contribuindo para estas lamentáveis estatísticas é a categoria de motociclistas com um total de 394 mortes em todo o território mato-grossense, o que representa 34% dos óbitos. No ano de 2004, Mato Grosso era o 11º colocado no Brasil por vítimas fatais em acidentes de trânsito, já em 2014 é o 14º no *ranking* brasileiro de óbitos por acidentes de trânsito em vias terrestres. Mato Grosso também apresenta um alto índice de acidentes com vítimas fatais com automóveis, sendo 25% somente em 2014.

SINOP

O Município de Sinop-MT, localizado ao norte do Estado à 500 km da capital Cuiabá, tem uma população estimada segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2016) de 132.934 (cento e trinta e duas mil, novecentos e trinta e

quatro) pessoas, representando a quarta maior população residente do Estado de Mato Grosso.

A Tabela 3 demonstra uma mesma característica analisada no âmbito Brasil e Mato Grosso, para o município de Sinop-MT, tendo também um elevado número de mortes por acidentes de trânsito na categoria motociclistas, no qual obteve em 11 anos de análise um total de 188 óbitos, ou seja, um crescimento de 90%.

Tabela 3 – Óbitos em acidentes de trânsito por categoria, Sinop-MT (2004-2014)

Ano	Pedestre	Ciclista	Moto	Automóveis	Caminhão	Ônibus	Outros	Total
2004	4	3	10	7	0	0	5	29
2005	2	4	7	6	0	0	0	19
2006	4	5	9	6	0	0	0	24
2007	2	3	25	7	0	1	3	41
2008	5	0	8	6	0	0	4	23
2009	4	3	23	6	1	0	0	37
2010	6	2	22	15	0	0	2	47
2011	6	6	17	7	1	0	9	46
2012	5	10	21	18	1	0	8	63
2013	9	5	27	19	5	0	2	67
2014	4	10	19	15	0	0	2	50
Total	51	51	188	112	8	1	35	446
Δ %	0%	233%	90%	114%	nulo	nulo	-60%	72%

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Observando-se somente as taxas de crescimento, a categoria ciclista foi a que apresentou o maior crescimento (233,3%), entre 2004 e 2014. De 2010 até 2014 vem crescendo o número de óbitos nesta categoria, conforme demonstra a Tabela 3 e a Figura 3.

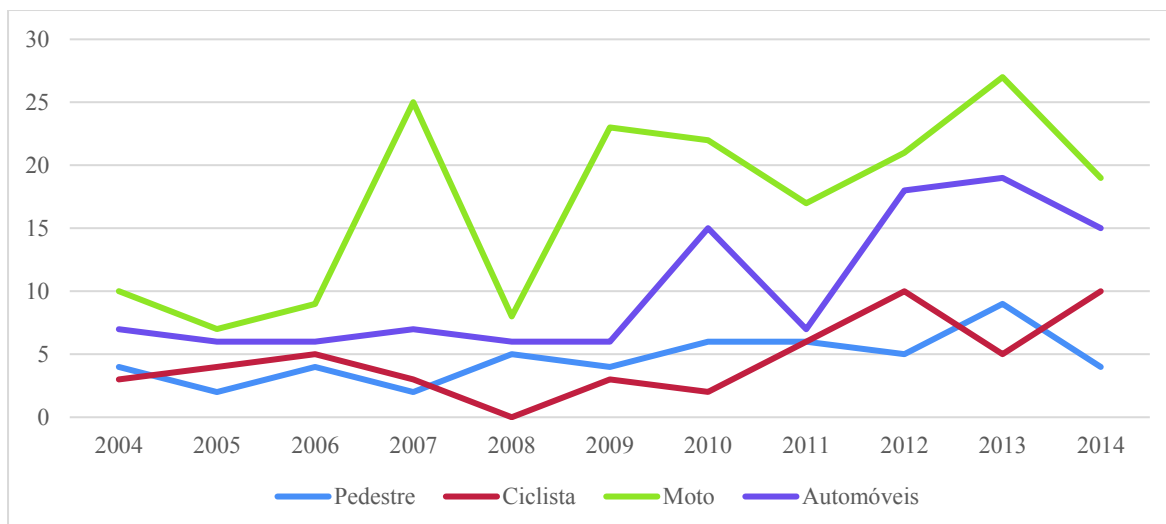


Figura 3 - Óbito em acidentes de trânsito nas quatro principais categorias, Sinop-MT (2004-2014)

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

As quatro principais categorias com óbitos em acidentes de trânsito em 2014 foram de motociclista com 38% em relação ao total geral de óbitos; a categoria automóveis representa 30% e a de ciclista, representando 20%, sendo que todos representam 88% do total de 50 mortes.

Dentre os anos de 2013 e 2014, houve uma queda nas duas principais categorias motociclistas e automóveis, -29,6% e -21,1%, respectivamente, porém, o número de óbitos com ciclistas aumentou 100%.

Assim, percebe-se de maneira geral que apesar dos grandes incentivos de conscientização, leis mais severas, ainda, existe imprudência no trânsito levando-se a estes números e índices de óbitos por acidentes de trânsito elevados no Município de Sinop-MT.

Conforme o Waiselfisz (2013), os acidentes de trânsito são a principal causa de morte e matam mais que arma de fogo: em 2010 foram 42.844 mortes em acidentes de trânsito em vias públicas no Brasil e por arma de fogo foram 38.982 mortes. Desse modo, o trânsito no Brasil faz mais vítimas fatais por ano, do que algumas guerras pelo mundo.

PERFIL DAS VÍTIMAS EM ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL, MATO GROSSO E SINOP-MT

FAIXA ETÁRIA

Em relação à faixa etária por categoria de acidentes de trânsito, pode-se notar que em óbitos decorrentes de motocicletas e automóveis, a maioria situa-se com idades entre 20 e 29 anos. Nota-se que há uma queda de mortes quando a idade fica entre 50 e 59 anos, pois, estes motoristas apresentam maior maturidade, são pais de família, alguns já são avós e assim não estão dispostos a correr riscos.

É observável na Figura 4 que o número de acidentes de trânsito na categoria pedestre, tem maior ocorrência entre os 60 e 69 anos de idade, com um total de 1.136 mortes. Estas mortes em sua maioria ocorrem por falta de atenção e limitação ao atravessar as vias públicas, além da imprudência dos condutores em parar nas faixas de pedestre.

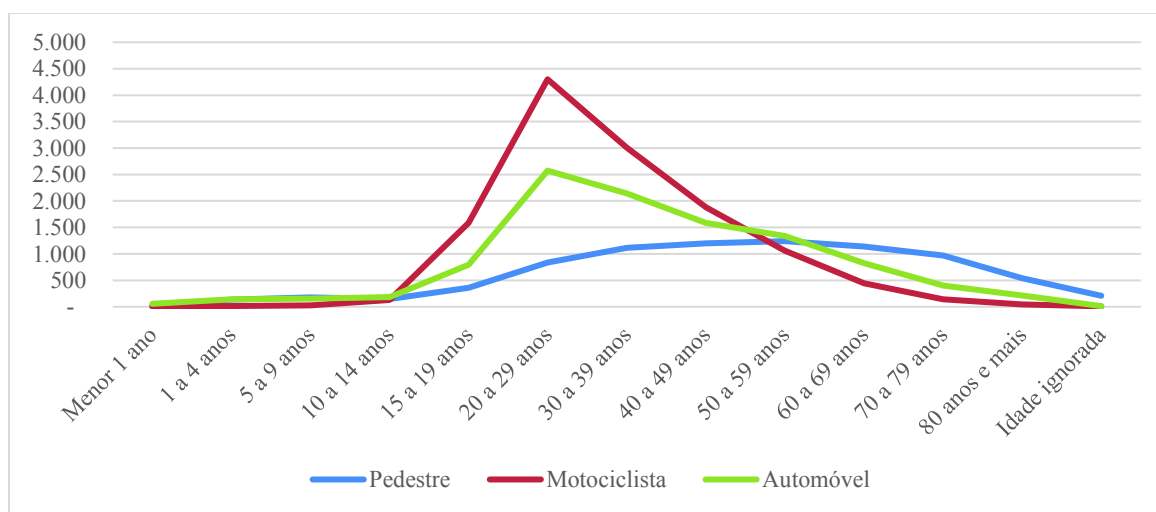


Figura 4 - Óbitos por Causas Externas - Brasil, Óbitos por Ocorrência e Faixa Etária, 2014

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

A atenção na psicologia tem relação com o modo de observação do indivíduo em relação ao que ocorre no ambiente em que ele está inserido e, como ele capta essa ocorrência e influencia sua decisão quanto a forma de agir, no caso específico desse estudo a sua ação/reação no trânsito.

Em relação à categoria ciclistas a maior ocorrência acontece entre as faixas etárias de 50 a 59 anos, em relação à categoria caminhão a faixa etária encontra-se com idades entre 30 e 39 anos, em sua maioria adultos jovens, com idade média de 34,5 anos.

No Estado de Mato Grosso apresentam-se, praticamente, as mesmas características brasileiras de óbitos por acidentes de trânsito, sendo na faixa etária entre 20 e 39 anos a maior concentração de acidentes, representando aproximadamente 45% das mortes por esta causa externa.

Segundo a Figura 5 na categoria caminhão a faixa etária com maior índice de acidentes situa-se entre 30 e 59 anos, com 228 mortes. Na categoria ciclista a faixa etária é diferente, varia entre 40 e 69 anos, com 238 óbitos com idade entre 50 e 59.

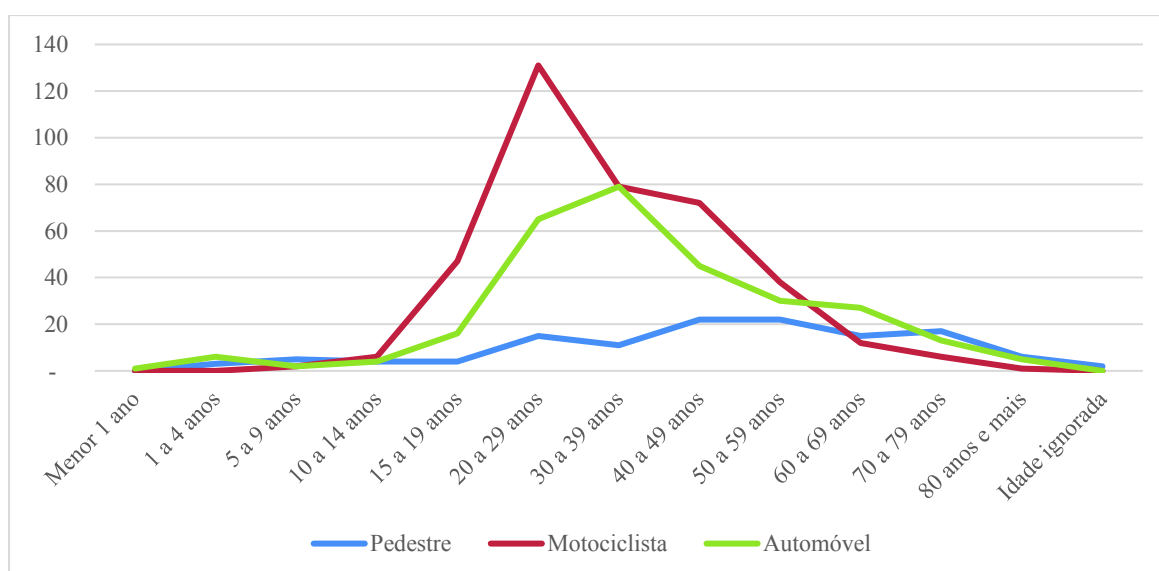


Figura 5 - Óbitos por Causas Externas - Mato Grosso, Óbitos por Ocorrência e Faixa Etária, 2014

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

No Município de Sinop-MT, a característica idade com maior número de óbitos por acidentes de trânsito situa-se entre 40 e 49 anos representado 30% das vítimas fatais decorrentes desta natureza.

A segunda faixa etária que mais ocorre vítimas fatais de causas externas no trânsito no Município situa-se entre 20 e 29 anos e, conforme já mencionado, são jovens e adultos jovens, que correm mais o risco de ir a óbito no trânsito no Brasil como um todo.

Em relação à categoria de acidente, a Figura 5 demonstra que a faixa etária de motociclista envolvido em acidentes tem sua concentração entre as idades de 20 e 29, com

um total de 8 mortes no ano em análise, sendo que na categoria automóvel varia entre 20 e 49 anos, com 8 mortes em média nesta classe e, na categoria pedestres, esta faixa etária acontece entre 40 e 59 anos, com uma média de 2 mortes ocorriam no ano de 2014.

Na categoria ciclista em Sinop-MT a faixa etária com maior número de mortes é de 40 a 49 anos, e na categoria caminhão a faixa etária está entre 50 e 69 anos. No ano de 2014, especificamente, não houve nenhuma morte na categoria ônibus.

No quesito faixa etária, a pesquisa demonstra que, no Brasil, na unidade de federação Mato Grosso e no município de Sinop-MT, a faixa etária de acidentes com maior concentração são pessoas com idades entre 20 e 49 anos, jovens e adultos jovens e que vão a óbito nas vias públicas brasileiras, tendo este trágico número, um trânsito violento e fatal.

SEXO

A Tabela 4 permite verificar que, no Brasil, o sexo masculino se apresenta como a maior concentração de vítimas fatais de acidentes de trânsito, com aproximadamente 82% do total no ano de 2014. Os índices mais elevados estão nas categorias ciclistas, motociclistas e caminhão, cujas taxas chegam aos 90%. A categoria automóvel tem índices de 75,91% no sexo masculino de vítimas fatais.

Tabela 4 - Óbitos por Ocorrência por Categoria e Sexo, Brasil, 2014

Categoria	Masc	Fem	Ign	% Masc	% Fem	% Ign	Total
Pedestre	5.989	2.084	9	74,10	25,79	0,11	8.082
Ciclista	1.233	124	-	90,86	9,14		1.357
Motociclista	11.284	1.365	3	89,19	10,79	0,02	12.652
Automóvel	7.901	2.508	-	75,91	24,09		10.409
Caminhão	755	83	-	90,10	9,90		838
Ônibus	125	114	-	52,30	47,70		239
Outros acidentes	8.602	1.599	2	84,31	15,67	0,02	10.203
Total	35.889	7.877	14	81,98	17,99	0,03	43780

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

O sexo feminino tem aproximadamente 18% do total das vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil, com destaque na categoria ônibus, em que 47,70% de óbitos nesta categoria são do sexo feminino. A segunda categoria com elevada concentração de óbitos femininos são os pedestres, com 25,79% de mortes.

No Estado de Mato Grosso, estas características são praticamente proporcionais as do Brasil, com 82,12 % do total das mortes em acidentes de trânsito sendo do sexo

masculino, ou seja, 960 mortes no ano de 2014 e, apenas 17,79% do sexo feminino, conforme Tabela 5. As principais categorias no Estado de Mato Grosso, por sexo e categoria que mais matam: caminhão em primeiro lugar no sexo masculino, com 90,91% e motociclista, com 86,04% de óbitos do sexo masculino nesta categoria.

Tabela 5 - Óbitos por Ocorrência por Categoria e Sexo, Mato Grosso, 2014

Categoria	Masc	Fem	Ign	% Masc	% Fem	% Ign	Total
Pedestre	92	34	-	73,02	26,98		126
Ciclista	33	8	-	80,49	19,51		41
Motociclista	339	54	1	86,04	13,71	0,25	394
Automóvel	234	59	-	79,86	20,14		293
Caminhão	40	4	-	90,91	9,09		44
Ônibus	5	3	-	62,50	37,50		8
Outros acidentes	217	46	-	82,51	17,49		263
Total	960	208	1	82,12	17,79	0,09	1169

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Observa-se que em todas as categorias há a predominância do sexo masculino como os maiores índices de mortalidade, porém o sexo feminino tem uma grande participação em três categorias: ônibus com 37,50% do total da categoria sendo do sexo feminino, pedestre com 26,98% e na categoria automóvel são 20,14%, conforme demonstra a Tabela 5.

O Município de Sinop-MT apresenta o mesmo perfil, em sua maioria prevalece o sexo masculino como o maior índice de óbitos de acidentes de trânsito 75% contra 25% do sexo feminino, segundo demonstrativo da Tabela 6.

Tabela 6 - Óbitos por Ocorrência por categoria e Sexo, Sinop-MT, 2014

Categoria	Masc	Fem	% Masc	% Fem	Total
Pedestre	3	1	75,00	25,00	4
Ciclista	6	4	60,00	40,00	10
Motociclista	17	2	89,47	10,53	19
Automóvel	9	4	69,23	30,77	13
Caminhão	2	-	100,00	-	2
Ônibus	-	-	-	-	0
Outros acidentes	1	1	50,00	50,00	2
Total	38	12	76,00	24,00	50

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

A categoria que apresentou maior índice por sexo no ano de 2014 foi a de caminhão sendo 100% masculino, porém, foram apenas dois mortos. Ao analisar em termos de proporção, a maior taxa se encontra em motocicletas, com 89,47% dos óbitos sendo do

sexo masculino, no qual são 17 mortes somente em 2014. A categoria automóvel tem participação 69,23% do sexo masculino contra 30,77% do sexo feminino.

Em relação ao sexo feminino verifica-se que sua maior participação se encontra na categoria ciclista, com 40% do total de mortes nesta categoria. Outro item de participação representativa é na categoria automóvel sendo 4 mortes, ou seja, 30,77%, como verifica-se na Tabela 6.

ESCOLARIDADE

Sobre a escolaridade das vítimas em acidente de trânsito, a pesquisa demonstra que no Brasil em 2014 foram a óbito 437.780 pessoas, sendo que deste número 24,39% destas pessoas possuíam de 4 a 7 anos de escolaridade, ou seja, tinham o ensino fundamental completo e o médio incompleto, de acordo com a classificação do IBGE (2016a) no censo 2010.

Apenas 22,83% das vítimas de trânsito obtinham de 8 a 11 anos de estudo, o ensino médio completo e o superior incompleto e, 5,87% obtinham o ensino superior completo. Como mostra na Tabela 7, a grande concentração das informações está no item ignorado com 26,59%, ou seja, não foi preenchida ou informada esta característica. Nota-se que apenas 4,92% dos óbitos eram sem nenhum ano de escolaridade.

Tabela 7 - Óbitos por Ocorrência de Categoria e Escolaridade - Brasil 2014

Categoria /Escolaridade	Nenhuma	1 a 3 anos	4 a 7 anos	8 a 11 anos	12 anos e mais	Ignorado	Total
Pedestre	777	1.685	2.023	1.255	267	2.075	8.082
Ciclista	118	268	381	216	38	336	1.357
Motociclista	489	1.931	3.425	3.498	616	2.693	12.652
Automóvel	296	1.106	2.236	2.598	1.062	3.111	10.409
Caminhão	18	88	262	222	24	224	838
Ônibus	11	34	49	67	24	54	239
Outros acidentes	443	1.631	2.300	2.141	538	3.150	10.203
Total	2.152	6.743	10.676	9.997	2.569	11.643	43.780
Δ %	4,92%	15,40%	24,39%	22,83%	5,87%	26,59%	100

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

No Estado de Mato Grosso esta característica, também, é vista, onde 59,79% das vítimas possuíam escolaridades entre 4 a 11 anos e, em sua maioria concentra-se em fundamental completo e médio completo com 24,39%, e com ensino superior completo 5,87%, e com nenhuma escolaridade 4,92%, como se apresenta na Tabela 8.

Tabela 8 - Óbitos por Ocorrência de Categoria e Escolaridade - Mato Grosso 2014

Categoria/ Escolaridade	Nenhuma	1 a 3 anos	4 a 7 anos	8 a 11 anos	12 anos e mais	Ignorado	Total
Pedestre	13	22	38	24	5	24	126
Ciclista	6	7	13	6	3	6	41
Motociclista	15	57	115	135	30	42	394
Automóvel	14	42	85	88	29	35	293
Caminhão	1	5	16	13	1	8	44
Ônibus	1	2	2	1	1	1	8
Outros acidentes	10	34	86	77	15	41	263
Total	60	169	355	344	84	157	1.169
Δ %	5,13%	14,46%	30,37%	29,43%	7,19%	13,43%	100%

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Observou-se que a categoria com maior escolaridade como vítimas fatais de trânsito em Mato Grosso, apresenta-se os motociclistas, com 135 mortes no ano de 2014 com escolaridade de 8 a 11 anos. Na categoria “automóveis” a escolaridade dos falecidos, também, tinha de 8 a 11 anos de estudo. Outro fator, percebível na pesquisa, é que 7,19% têm 12 anos e mais de escolaridade, sendo que nesta categoria ocorreram 30 mortes em motocicletas e 29 em automóveis. Na categoria pedestre sua maior concentração ocorre com escolaridades entre 4 e 7 anos.

Já em relação ao Município de Sinop-MT, as escolaridades de 4 a 11 anos de estudo representam juntas 62% dos índices de vítimas fatais, obtendo-se a concepção de que as vítimas possuem como escolaridades o ensino fundamental completo e ensino médio completo. Outro ponto observável na Tabela 9, evento que ocorre tanto nas esferas federal, estadual e municipal, a categoria motociclistas como o fator elevador dos óbitos, em que a escolaridade entre 8 a 11 anos apresentou, no ano de 2014, 8 mortes. Na categoria ciclista a escolaridade entre 4 e 7 anos apresentou-se com 5 falecimentos.

Tabela 9 - Óbitos por Ocorrência de Categoria e Escolaridade – Sinop-MT 2014

Categoria/ Escolaridade	Nenhuma	1 a 3 anos	4 a 7 anos	8 a 11 anos	12 anos e mais	Ignorado	Total
Pedestre	2	1	-	-	-	1	4
Ciclista	1	1	5	1	1	1	10
Motociclista	2	1	6	8	2	-	19
Automóvel	2	1	4	5	2	1	15
Caminhão	-	-	-	2	-	-	2
Total	7	4	15	16	5	3	50
Δ %	14%	8%	30%	32%	10%	6%	100%

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados do Datasus/SIM/MS (2016)

Ao analisar a Tabela 9, pode-se perceber que estas características do perfil dos acidentes de trânsito que a escolaridade em si, não possui tanta influência, pois quando somados os três níveis, fundamental, médio e superior completo, apresenta-se um índice 72% das vítimas fatais em acidentes de trânsito.

Isso permite concluir que mesmo com elevada escolaridade, a imprudência está acima de qualquer coisa, o que pode vir a acontecer e isto poderá ser realizado em outros estudos, é a verificar por meio de uma pesquisa de campo se as pessoas conhecem as leis de trânsito e suas aplicações.

CONCLUSÃO

Ao analisar o público jovem, é possível identificar que estes agem inconsequentemente, quando dirigem sem habilitação, embriagados e em alta velocidade, colocando suas vidas e a de outras pessoas em risco. Os jovens têm noção do risco que correm ao agirem de maneira inadequada infringindo as leis de trânsito, porém muitos o fazem como artifício para chamar a atenção ou mesmo na busca de adrenalina.

Neste contexto, este artigo tem como objetivo apresentar as estatísticas em nível nacional, de estado e município comparando os acidentes por tipo de veículo, idade e escolaridade dos condutores. No Brasil as três categorias com maior número de mortes no trânsito são pedestres, motociclistas e automóveis, porém, os dados analisados apontaram que desde o ano de 2009 as mortes ocorridas devido aos acidentes com motocicletas são as que apresentam índices mais elevados.

Concluiu-se que no Estado de Mato Grosso as mortes por acidentes na categoria motociclistas é a mais elevada, apresentando significativos índices se comparados com os nacionais. Também no Município de Sinop-MT as três categorias que apresentam maior número de mortes são motociclistas, automóveis e ciclistas, respectivamente, com maior índice de mortalidade gerado pelos acidentes com motociclistas.

Em relação a faixa etária por categorias de acidentes de trânsito segundo o número óbitos, percebe-se que no Brasil é entre 20-29 anos; no Estado de Mato Grosso entre 20-39 anos e, no Município de Sinop-MT existe uma mudança com as vítimas de acidentes de trânsito na faixa etária entre 40-49 anos.

Concluiu-se que em relação ao sexo tanto no Brasil quanto no Estado de Mato Grosso e no Município de Sinop-MT, os índices mais elevados são de vítimas do sexo masculino, com percentuais similares nas três esferas.

Quanto ao perfil das vítimas fatais em acidentes de trânsito em relação à escolaridade, apontou-se que no Brasil a maioria tinha o ensino fundamental completo e o médio incompleto, enquanto que tanto no Mato Grosso quanto em Sinop-MT a maioria possui o ensino fundamental completo e o ensino médio completo.

O público jovem é um dos maiores envolvidos nestes acidentes, o que reduz a população economicamente ativa no país e gera problemas psicossociais. Assim, é importante que sejam direcionadas políticas públicas para tornar mais eficiente o sistema de trânsito existente, seja com foco na infraestrutura ou na educação para o trânsito consciente, que possa apresentar aos jovens que a percepção de risco pode ser fator redutor do número de acidentes.

Conclui-se que a percepção de risco no trânsito campo da psicologia estão diretamente ligadas à percepção, cognição, emoção, tomada de decisão no trânsito e o entendimento acerca da relação de suas ações com os riscos. A percepção e risco para a psicologia está relacionada a tomada de decisão, probabilidade e avaliação do motociclista em relação as situações de incertezas vivenciadas cotidianamente no trânsito.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio; BRAGA, Gabriel Pereira; MOREIRA, Jemima Herrero; BOTELHO, Fábio Martins Nardo. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. *Rev. Ass. Med. Bras*, v.49, n.4, p.439-44, 2003.

BASTOS, Yara Gerber Lima; ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v.21, n.3, p.815-822, 2005.

DATASUS – DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SUS. *Estatísticas vitais*. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&id=6940&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defthtm.exe?sim/cnv/ext10>>. Acesso em: 20 out. 2016.

DINIZ, Eugênio Paceli Hatem; ASSUNÇÃO, Ada Ávila; LIMA, Francisco de Paula Antunes. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, v.30, n.111, p.41-50, 2005.

FERREIRA, Felipe Ferreira de. *Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais*. Dissertação (Engenharia da

Produção) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-Rio Grande do Sul, Brasil, 2009.

GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo de 2010*. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 5 nov. 2016.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Pesquisa nacional por amostra de domicílios*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/pesquisa_resultados.php?id_pesquisa=40>. Acesso em: 10 nov. 2016a.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

SOUZA, Edinilza Ramos de; MINAYO, Maria Cecília de Souza; MALAQUIAS, Juaci Vitória. *Violência no trânsito: expressão da violência social*. In: BRASIL – MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Impacto da violência na saúde dos brasileiros, série B*. Brasília: Textos Básicos de Saúde. Brasília-Distrito Federal: Ministério da Saúde, p.279-312, 2005.

VIAS SEGURAS. *Anuários estatísticos do DETRAN*. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_denatran/anuarios_estatisticos_do_denatran>. Acesso em 12 nov. 2016.

WASELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas*. Rio de Janeiro: Flacso Brasil, 2013.

ARTIGO III – A RELAÇÃO ENTRE PERSONALIDADE E COMPORTAMENTO DE RISCO DE MOTOCICLISTAS NO TRÂNSITO¹

RESUMO

Ao desenvolver este artigo o objetivo geral foi analisar a relação entre as variáveis sociodemográficas e aspectos comportamentais, dimensões de personalidade e Percepção de Risco de motociclistas universitários. Para o alcance do objetivo traçado foi realizado um estudo com base de dados empíricos, que a partir do método descritivo e análise qualitativa, viabilizou o aprofundamento do tema, quanto a percepção de risco de jovens universitários envolvidos em acidentes de trânsito. Concluiu-se que existe relação entre as variáveis sociodemográficas e aspectos comportamentais, dimensões de personalidade e Percepção de Risco de motociclistas universitários, com a observação de que o traço de personalidade influencia na percepção de risco, bem como, cognição, emoção e tomada de decisão dos motociclistas, além de ser um vetor de influência no comportamento de risco, que possa dar origem a um quadro de maior violência no trânsito, inclusive com a ocorrência de acidentes.

Palavras-chave: Traço de personalidade; Percepção de risco; Motociclistas.

ABSTRACT

In developing this article the general objective was to analyze the relationship between sociodemographic variables and behavioral aspects, personality dimensions and Risk Perception of university motorcyclists. To reach the objective outlined, a study based on empirical data was carried out. Based on the descriptive method and qualitative analysis, it was possible to deepen the theme regarding the risk perception of university students involved in traffic accidents. It was concluded that there is a relationship between sociodemographic variables and behavioral aspects, personality dimensions and Risk Perception of university motorcyclists, with the observation that the personality trait influences the perception of risk, as well as cognition, emotion and decision making of motorcyclists, besides being a vector of influence in the behavior of risk, that can give rise to a picture of greater violence in the traffic, even with the occurrence of accidents.

Keywords: Personality trait; Perception of risk; Motorcyclists.

INTRODUÇÃO

A falta de condições das estradas e ruas e de consciência dos motoristas é o que gera, segundo Teixeira et al. (2012), o caos no trânsito, e que se torna um campo de batalha.

¹ Revista Psicologia: Ciência e Profissão. ISSN 1414-9893 (versão impressa) e ISSN 1982-3703 (versão online), Qualis Capes A2.

No decorrer deste artigo foi realizada a análise empírica acerca dos atos no trânsito que geram acidentes, constituindo essa uma análise relevante, como apontam Lima et al. (2009), em pesquisa com 310 acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás, atos irresponsáveis no trânsito e de falta de respeito com relação a sinalização/legislação como é o caso de dirigir sem habilitação. Esse é um dos principais problemas enfrentados pelo grupo de acadêmicos, o que demonstra similaridade entre os grupos de jovens universitários entre os estados de Goiás e Mato Grosso onde foi realizado o estudo aqui apresentado.

O comportamento de risco no trânsito vem a ser uma discussão que deve ser realizada de forma a permitir, especialmente aos jovens, uma avaliação de si e da situação vivenciada no trânsito, de acordo com os riscos e a violência existente, de modo a viabilizar um canal de conscientização sobre a forma adequada de comportamento no trânsito que possa ser seguro e gerar menor número de vítimas (Dickert; Slovic, 2011).

O indivíduo no trânsito se encontra em interação social que possibilita a sua compreensão sobre o espaço em que está inserido e quais as obrigações que lhe cabem para a convivência nesse ambiente. Nesse sentido, é possível esclarecer que a percepção de risco pode influenciar no comportamento ou na reação no momento em que, o indivíduo percebe o trânsito e toma as decisões sobre suas ações, podendo serem estas certas ou erradas.

Para Novo (2013, p.14) o risco psicológico “Integra um vasto conjunto de atividades, desde alimentação, lazer, comportamento sexual, uso de drogas, até o comportamento no trânsito, e que estão diretamente ligadas à percepção, cognição, emoção, tomada de decisão e aprendizagem em relação aos riscos”. Os fatores destacados sobre a percepção de risco, segundo Novo (2013, p.21), são: “familiaridade, probabilidade, consequência, magnitude, controle, benefícios, experiência anterior, valores e crenças, emoção, tomada de decisão e comportamento, todos relacionados com o risco”.

De acordo com Slovic (1987) a psicologia contribui para as pesquisas de percepção de risco, na medida em que se abordam os processos de tomada de decisão, probabilidade e avaliação que focam nas estratégias mentais utilizadas pelas pessoas em situações de incerteza.

O conceito de percepção de risco como apontam Thielen *et al.* (2008) passou a ser valorizado nos estudos envolvendo o comportamento humano e os riscos, devido às falhas

nos processos de comunicação de riscos e por falta de sucesso das orientações dadas por técnicos.

Assim, para Panichi e Wagner (2006) o sistema a percepção de riscos dos envolvidos no trânsito é um fator importante e, os acidentes de trânsito decorrem dos riscos que o ser humano aceita. A aceitação de riscos aumenta na mesma proporção em que aumenta a implementação de dispositivos de segurança, ou seja, no trânsito os riscos são permanentes.

Diversos estudos, como apresenta Rozestraten (2015) comprovam que uma das maiores causas de acidentes no trânsito é o comportamento de risco. Novo *et al.* (2015) mencionam uma pesquisa feita por Heinrich em 1930, a qual destacava que 88% dos acidentes são causados pelo fator humano. A partir dessa percepção, passa-se a intervir para prevenir e regular os impactos e danos de tal comportamento. No Brasil esta intervenção ocorre entre 1970 e 1980, com a formação de técnicos nas áreas de segurança, para prevenir acidentes.

O estudo de Hung e Huyen (2011) aponta que os erros mais comuns dos condutores são o excesso de velocidade, ultrapassagem perigosa, dirigir embriagado e o uso indevido de faixas. Os autores mencionam que acidentes relacionados às falhas técnicas são menos do que 1%, à infraestrutura são 1,8% e, ao comportamento inseguro 97%, e destes estes, 73% os motociclistas estão envolvidos.

Quanto a dificuldade que existe em relação às regras de trânsito, Ferreira comenta que:

Parece que “ser esperto” é sinônimo de tirar vantagem, chegar na frente, ser o primeiro. Não existe uma conscientização dos próprios usuários do trânsito em reconhecerem as regras de trânsito como uma forma de prevenção, portanto, é necessário o investimento dos órgãos públicos no processo de educação do trânsito, por intermédio de campanhas educativas bem elaboradas para que as normas sejam internalizadas pelas pessoas (FERREIRA, 2006, p.13).

Outra teoria mencionada na literatura quando se fala em riscos é a Teoria do Risco Zero, na qual para Thielen *et al.* (2008, p.133) a “percepção do risco (de acidente ou de sanção) é igual a zero na maior parte do tempo (risco subjetivo nulo), e que os acidentes seriam motivados pela diferença entre o risco objetivo (real) e o subjetivo”.

Risco objetivo ou risco real é aquele que pode ser mensurado, ao tratar dos acontecimentos e os aspectos estatísticos que envolvem a consequência dos fatos ocorridos, enquanto que o risco subjetivo está relacionado a percepção não especialista de leigos, e sim, um processo de percepção do que de fatos (Thielen *et al.*, 2008).

Na literatura são diversos os estudos realizados sobre a percepção de risco no trânsito. Destes, destacam-se o de Thielen *et al.* (2008) que trata da percepção de riscos no trânsito, comparando um grupo de motoristas infratores a um grupo de motoristas sem multas por excesso de velocidade, tendo como resultado que não há diferença de percepção de riscos entre os motoristas dos dois grupos.

Os estudos de MacGregor e Slovic (1999) e Soares (2011) constataam que os riscos intrínsecos à condução de veículos são percebidos pelos condutores como controláveis, familiares, pouco temidos, voluntários e de baixa magnitude. Em seu estudo, MacGregor e Slovic (1999) mencionam que no momento em que os motoristas acreditam que sua atividade está sob seu controle, acabam minimizando os perigos na direção. Este excesso de confiança e baixa percepção de risco detectadas nas pesquisas deixam clara a necessidade de intervenções para fortalecer a segurança e reduzir o excesso de confiança dos condutores. Nesse estudo ainda é destacado que os condutores jovens têm maior probabilidade de perceberem os riscos, portanto a seção seguinte traz esta percepção direcionada a este público.

Graziano *et al.* (2009) mencionam que dirigir um automóvel ou pilotar uma motocicleta geralmente altera significativamente o estilo de vida de um adolescente. É visto o comportamento de dirigir como a conquista da liberdade, independência dos familiares e oportunidades de se encontrar com os amigos.

E ainda, conforme citado por Ferreira *et al.* (2014), o aumento da sensação de poder, estima, independência e reconhecimento pelos pares, são comportamentos que motivam os jovens a dirigir acima dos limites de velocidade.

Quando se tratam, especificamente de acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, no estudo de Novo *et al.* (2015, p.1002), os autores concluem que: “os riscos de exceder a velocidade e falar ao celular enquanto dirige são subestimados quando comparados aos riscos de avançar o sinal vermelho e dirigir sob efeito de álcool”.

E ainda segundo Novo *et al.* (2015), os motociclistas julgam o excesso de velocidade como a infração mais cometida, menos arriscada, com maior capacidade de controle e com maiores benefícios.

Lima *et al.* (2009), em pesquisa com 310 acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás, concluíram que 80% destes alunos têm hábito de dirigir, dos quais 52,2% dirigem sem habilitação. Aproximadamente, 37% relataram envolvimento em acidentes de trânsito, por falta de atenção (69%), desrespeito à sinalização (27,8%) e excesso de velocidade (27%).

Os estudos já realizados com o público jovem indicam que é necessária uma atenção especial a este público no que se refere à educação no trânsito, principalmente, fortalecendo o comportamento de risco, ou seja, medo de se envolver em acidentes, uma vez que os jovens têm a tendência de serem pouco cientes dos riscos que correm ao cometerem infrações.

Para compreender os aspectos que envolvem o comportamento humano é relevante perceber a dinâmica das emoções e a relação das ações com a personalidade, nesse contexto, é possível analisar que observar a personalidade de um indivíduo e suas ações possibilitam também identificar aspectos que possam ser modificados a partir da própria intervenção da Psicologia, assim, como a educação (Costa, 2008), no caso específico desse estudo, a educação no trânsito.

Na busca por compreender os fatores da personalidade e do comportamento dos indivíduos no trânsito é relevante conceituar personalidade constituindo o entendimento de Hall et al. (2000, p.32) que: “[...] é aquilo que dá ordem e congruência a todos os comportamentos diferentes apresentados pelo indivíduo”.

Em outra definição tem-se segundo o que apontam Pervin e John (2004, p.23) que: “a personalidade representa aquelas características da pessoa que explicam padrões consistentes de sentimentos, pensamentos e comportamentos”.

Entende-se que Aaron T. Beck, que fundou a própria Terapia Cognitiva envolve-se na compreensão da personalidade e do comportamento a partir dos estudos Freudianos, utilizando-se assim, da Psicanálise como teoria para seus atendimentos clínicos e apresentação de resultados sobre os aspectos cognitivos que envolvem as percepções e ações dos indivíduos (Rocha, 2013).

Importante pontuar que a definição da perspectiva cognitiva comportamental se envolve como amplo contexto de conhecimento sobre os aspectos da personalidade do indivíduo, posto que não trabalha somente o comportamento, mas também, envolve os pensamentos e as emoções (Rocha, 2013). Nesse sentido, o conceito de personalidade se amplia ao observar que essa envolve a soma de ações, processos de pensamentos, reações que se ligam às emoções, necessidades motivacionais de cada pessoa e, a interação do indivíduo com o ambiente em que se encontra inserido, influenciando e sendo influenciado por ele (Beck; Alford, 2000). Compreende-se assim, que a concepção de Beck e Alford (2000, p.30) aponta que: “o comportamento humano normal teoricamente depende da capacidade de a pessoa compreender a natureza do ambiente social e físico dentro do qual ela está situada”. Assim, a personalidade, ou seja, as formas comportamentais que estão

presentes e predominam em um indivíduo, estão em acordo com os padrões cognitivos e afetivos, os quais, por conseguinte, se relacionam com suas crenças e geram o comportamento (Beck et al., 2017).

Conforme pontuam Lima et al. (2009), o ser humano age segundo a sua formação e processo de socialização. Neste sentido, pode-se analisar que o comportamento no trânsito está diretamente relacionado com características individuais de personalidade ou de determinantes sociais vivenciados no grupo, sendo ainda o homem um reflexo de seus processos cognitivos. Assim, a redução do número de vítimas no trânsito tem ligação com a consciência comportamental do homem e com o contexto social em que se desenvolveu enquanto ser humano e social.

Neste estudo, a personalidade é estudada a partir de cinco traços, conforme avaliado no Big Five. Estes traços de personalidade são denominados como “Extroversão” que se denomina como a própria expansão do indivíduo, isto posto, indivíduos extrovertidos são ativos, entusiasmados, sociáveis, eloquentes e falantes; “Amabilidade” vem a ser a agradabilidade e sociabilidade do indivíduo; “Conscienciosidade” traduz como a falta de impulsividade ou vontade, envolve-se com o controle de impulsos; “Neuroticismo” é conhecida como a instabilidade emocional, isto posto, pontua-se que os neuróticos são em sua maioria nervosos, tensos e preocupados e, “Abertura” é chamada de cultura, imaginação ou intelecto (Benet-Martinez; John, 1998; Andrade, 2008).

O objetivo geral deste artigo foi analisar a relação entre as variáveis sociodemográficas e aspectos comportamentais, dimensões de personalidade e Percepção de Risco de motociclistas universitários. Os objetivos específicos foram: realizar uma análise descritiva dos dados sobre os acidentes de motocicletas entre os universitários; apresentar quais os traços de personalidade que sobressaem no grupo de universitários participantes do estudo e analisar se os traços de personalidades influenciam na percepção de risco dos universitários de Sinop-MT.

MÉTODOS

CAMPO DE ESTUDO

A pesquisa foi realizada em cinco instituições de ensino superior da Cidade de Sinop-MT.

PARTICIPANTES

Participaram deste estudo 327 estudantes universitários, que residem na cidade de Sinop-MT, de ambos os sexos, com faixa etária entre 18 e 40 anos e, que pilotam motocicleta.

INSTRUMENTOS

Foram aplicados três questionários: um sociodemográfico, composto por 19 perguntas (faculdade, sexo, faixa etária, escolaridade, estado civil, religião, profissão e dependentes); outro com perguntas sobre o comportamento no trânsito contendo 9 questões. Por fim, o questionário Big Five foi composto por 44 perguntas divididas em cinco constructos: Extroversão ($\alpha=0,88$), Amabilidade ($\alpha=0,79$), Conscienciosidade ($\alpha=0,82$), Neuroticismo ($\alpha=0,84$) e Abertura à Experiência ($\alpha=0,81$) (Benet-Martinez; John, 1998).

PROCEDIMENTOS

Esta pesquisa foi avaliada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Pontifícia Universidade Católica de Goiás e obteve o parecer consubstanciado de aprovação número: CAAE 62221816.3.0000.0037.

Depois da aprovação os participantes foram abordados em um primeiro contato com a pesquisadora que explicou do que se tratava o estudo e a forma com que iria ser realizado, sendo este contato realizado em sala de aula para o convite aos universitários a se dirigirem ao auditório. Já no auditório foi pedido a eles que participassem deste estudo, assim eles foram informados, no TCLE, sobre o objetivo da pesquisa, o caráter sigiloso da mesma e dos direitos do testando, conforme está descrito na Resolução 466/12. Ao recolher os TCLEs, foram entregues o instrumento de coleta de dados e explicado como deveria ser preenchido. A coleta de dados ocorreu de forma coletiva e em auditório. Criou-se o banco de dados e logo estes foram inseridos no programa *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS-18).

Realizou-se o teste de Shapiro-Wilk e observou-se que os dados apresentam normalidade, assim optou-se pelas análises paramétricas para este estudo. Assim,

utilizaram-se as análises descritivas e inferenciais. Portanto, realizaram-se neste estudo, análises descritivas (frequência, porcentagem, média, desvio padrão), assim como, análises inferenciais (Anova e correlação de Pearson).

RESULTADOS

De acordo com os dados analisados foi possível observar que dos participantes desta pesquisa, a maioria são das faculdades B e E (n=93; 28,4%); do sexo feminino (n=177; 54,1%); se encontra na faixa etária entre 18 e 25 anos (n=240; 73,4%); possui o curso superior incompleto (n=274; 83,8%); respondeu ser solteiro (n=244; 74,62%); possuem alguma religião (n=279; 85,3%), sendo a religião católica com maior destaque (n=166; 50,8%); a profissão é estudante (n=152; 46,5%); não possuem dependentes (n=255, 78,0%) em quando possui filhos diz ter somente um filho (n=36; 11,0%) (tabela 1).

Tabela 1 – Análise Descritiva dos Dados Sociodemográfico

Variáveis	N	%	
Faculdades	Faculdade A	71	21,71
	Faculdade B	93	28,44
	Faculdade C	3	0,92
	Faculdade D	67	20,49
	Faculdade E	93	28,44
	Total	327	100,0
Sexo	Feminino	177	54,1
	Masculino	148	45,3
	Total	325	99,4
	Dados ausentes	2	0,6
Faixa etária	entre 18 e 25 anos	240	73,4
	entre 26 e 35 anos	65	19,9
	entre 36 e 40 anos	16	4,9
	Total	321	98,2
	Dados ausentes	6	1,8
Escolaridade	Superior incompleto	274	83,8
	Superior completo	43	13,2
	Outros	7	2,1
	Total	324	99,1
	Dados ausentes	3	0,9
Estado civil	Solteiro	244	74,62
	casado e união estável	77	23,55

	separado ou divorciado	4	1,22
	Total	325	99,39
	Dados ausentes	2	0,61
Possui alguma religião?	Sim	279	85,3
	Não	47	14,4
	Total	326	99,7
	Dados ausentes	1	0,3
Se possui alguma religião qual?	Católica	166	50,8
	Evangélica	103	31,5
	Espírita	5	1,5
	Outra	6	1,8
	Total	280	85,6
	Dados ausentes	47	14,4
Qual é a sua profissão?	Estudante	152	46,5
	Empregado	139	42,5
	Empregador	4	1,2
	Autônomo	29	8,9
	Total	324	99,1
	Dados ausentes	3	0,9
Possui dependentes?	Sim	69	21,1
	Não	255	78,0
	Total	324	99,1
	Dados ausentes	3	0,9
Se possuir dependentes, quantos são?	somente 1	36	11,0
	entre 2 e 3	29	8,9
	entre 4 e 5	3	0,9
	mais de 5	2	0,6
	Total	70	21,4
	Dados ausentes	257	78,6

Fonte: Pesquisa (2017)

Ao avaliar os aspectos sociodemográficos relativos ao trânsito foi possível observar que, a maioria dos motociclistas estudantes possui carteira de habilitação (n=271; 82,9%), no modelo AB (n=250; 76,46%) e tirou carteira no espaço de tempo entre um a cinco anos (n=141; 43,12%) (tabela 2). Pode-se dizer a partir dos dados que a maioria dos estudantes pesquisados conhece e pratica sempre direção defensiva (n=211; 64,5%); e usa capacete (n=322; 98,47%); dirige após fazer usos de bebidas alcóolicas (n=148, 45,3%); não usa medicamentos que podem prejudicar a percepção ao dirigir (n=307; 93,9%); teve

permanência no hospital de um dia (n=107; 32,7%); e apresentou somente uma comorbidade provocada pelo acidente (n=152; 46,48%) (tabela 2).

Tabela 2 – Análise descritiva dos dados sociais relacionados ao trânsito

Variáveis		N	%
Possui carteira de habilitação?	Sim	271	82,9
	Não	52	15,9
	Total	323	98,8
	Dados ausentes	4	1,2
Que tipo de carteira de habilitação possui?	A	7	2,14
	B	4	1,22
	Ab	250	76,46
	C	3	0,92
	D	6	1,83
	E	3	0,92
	Total	273	83,5
	Dados ausentes	54	16,51
Há quanto tempo possui carteira de habilitação?	Menos de 1 ano	35	10,70
	Entre 1 e 5 anos	141	43,12
	Entre 6 e 10 anos	74	22,63
	Mais de 10 anos	20	6,12
	Total	270	82,57
	Dados ausentes	57	17,43
Conhece e pratica a direção defensiva?	Sim, sempre	211	64,5
	Sim, as vezes	78	23,9
	Não	20	6,1
	Total	309	94,5
	Dados ausentes	18	5,5
Você tem o hábito de usar capacete?	Sim, sempre	316	96,64
	Sim, as vezes	6	1,83
	Total	322	98,47
	Dados ausentes	5	1,53
Já teve situações de dirigir após ingerir bebida alcoólica?	Sim, sempre	14	4,3
	Sim, as vezes	148	45,3
	Não	161	49,2
	Total	323	98,8
	Dados ausentes	4	1,2
Toma algum tipo de medicamento, que possa prejudicar a sua percepção ao dirigir?	Sim, sempre	6	1,8
	Sim, as vezes	11	3,4
	Não	307	93,9
	Total	324	99,1
	Dados ausentes	3	,9
Número de eventos de acidentes de trânsito?	Somente 1	170	52,0
	Entre 2 e 3	121	37,0
	Entre 4 e 5	26	8,0
	Mais de 5	7	2,1

	Total	324	99,1
	Dados ausentes	3	,9
Número de dias de atestado médico devido aos acidentes?	Um dia	107	32,7
	Entre 2 e 5 dias	86	26,3
	Entre 6 e 10 dias	18	5,5
	Mais de 10 dias	71	21,7
	Total	282	86,2
	Dados ausentes	45	13,8
Presença de comorbidade decorrente de acidentes.	Uma	152	46,48
	Entre 2 e 3	25	7,65
	Entre 4 e 5	4	1,22
	Mais de 5	5	1,53
	Nenhuma	99	30,28
	Total	285	87,16
	Dados ausentes	42	12,84

Fonte: Pesquisa (2017)

Ainda sobre os aspectos sociodemográficos relativos ao comportamento no trânsito foi possível observar que a maioria dos estudantes motociclistas não soube se identificar, nem como vítima, nem como infrator em relação ao acidente de trânsito (n=150; 45,87%) e dentre àqueles que se identificou a maioria se identifica como vítima (n=130; 39,75%) (tabela 3).

Observou-se também, que a maioria destes estudantes já teve algum comportamento de risco (n=202; 61,8%); elencou como maior índice relativo a comportamento de risco “não respeitar a sinalização/legislação” e “outros atos irresponsáveis” ambos com (n=112; 34,25%); a maioria já teve algum comportamento de risco no trânsito (n=229; 70,03%); e apontou como comportamento de risco “outros atos irresponsáveis” sem citar quais (n=51; 15,6%); para garantir a segurança no trânsito os motociclistas deve respeitar a sinalização/legislação de trânsito (n=79; 24,16%); que participa do trânsito com atenção/cuidado (n=105; 32,1%); disse que são os atos responsáveis que vai reduzir a violência no trânsito (n=61; 18,7%) (n=50; 15,3%) (tabela 3).

Na sequência solicitou aos motociclistas responder o que ser um bom e mau motorista. A maioria destes respondeu que para ser bom motorista tem que respeitar sinalização/legislação (n=190; 58,1%); e para ser mau motorista tem que não respeitar sinalização/legislação (n=201; 61,47%). Levantou-se a experiência dos indivíduos que participaram do estudo de envolvimento nos acidentes de trânsito com a maioria não

sabendo responder (n=129; 39,45%), enquanto dentre os que responderam o índice mais relevante foi “outros atos irresponsáveis” (n=80; 24,46%).

Tabela 3 – Análise descritiva dos dados sobre comportamento no trânsito

Variáveis	N	%	
Tipo de envolvimento em acidentes de trânsito	Vítima	130	39,75
	Infratores	27	8,26
	Não identificou	150	45,87
	Vítima/infrator	20	6,12
Neste estudo, considera-se o risco como um perigo eminente que pode apresentar ameaça física a um indivíduo ou ao meio em que o mesmo se encontra inserido. Você já teve algum comportamento que você considere como de risco?	Sim	202	61,8
	Não	110	33,6
	Total	312	95,4
	Dados ausentes	15	4,6
O que entende por comportamento de risco associado ao trânsito?	Não respeitar a sinalização/legislação	112	34,25
	Alta velocidade	13	3,98
	Dirigir sob efeito de alguma substância psicoativa	21	6,42
	Outros atos irresponsáveis	112	34,25
	Disputas no trânsito	5	1,53
	Desatenção/descuido	14	4,28
	Direção perigosa	34	10,40
	Total	311	95,11
	Dados ausentes	16	4,89
	Já teve algum comportamento no trânsito que você considere de risco?	Sim	229
Não		90	27,52
Total		319	97,55
Dados ausentes		8	2,45
Já teve algum comportamento no trânsito que você considere de risco?	Não respeitar sinalização/legislação	22	6,73
	Alta velocidade	38	11,62
	Dirigir sob efeito de alguma substância psicoativa	23	7,03
	Direção perigosa	21	6,42
	Outros atos irresponsáveis	51	15,60
	Desatenção/descuido	10	3,06
	Total	165	50,46
	Dados ausentes	162	49,54
Que fatores poderiam garantir a segurança no trânsito?	Diminuir disputas	2	0,61
	Conscientização de condutores/pedestres	64	19,57
	Respeitar sinalização/legislação	79	24,16
	Atos responsáveis	63	19,28

	Direção defensiva	22	6,73
	Aumento de guardas/fiscalização/manutenção	37	11,31
	Atenção/cuidado	49	14,98
	Total	316	96,64
	Dados ausentes	11	3,36
	Transporte para trabalho/estudo	2	,6
	Respeito por sinalização/legislação	45	13,8
	Atos responsáveis	55	16,8
	Ciclista	4	1,2
	Condutor	105	32,1
	Pedestre	10	3,1
	Não soube responder	17	5,2
	Direção defensiva	17	5,2
	Atenção/cuidado	34	10,4
	Não participo	5	1,5
	Total	294	89,9
	Dados ausentes	33	10,1
	Evitando disputas	49	15,0
	Respeitando sinalização/legislação	50	15,3
	Atos responsáveis	61	18,7
	Conscientização de condutores/pessoas	21	6,4
	Atenção/paciência/cuidado	39	11,9
	Direção defensiva	20	6,1
	Não participo	3	,9
	Total	243	74,3
	Dados ausentes	84	25,7
	Respeitando sinalização/legislação	190	58,1
	Direção defensiva	28	8,6
	Atos responsáveis	59	18,0
	Conscientização condutor/pedestre	4	1,2
	Atenção/cuidado	30	9,2
	Total	311	95,1
	Dados ausentes	16	4,9
	Não respeitar sinalização/legislação	201	61,47
	Outros atos irresponsáveis	60	18,35
	Alta velocidade	12	3,67
	Dirigir sob efeito de substâncias psicoativas	5	1,53
	Direção perigosa	22	6,73
	Desatenção/descuido	4	1,22
	Atos violentos	6	1,83
	Total	310	94,80
	Dados ausentes	17	5,20
	Não respeitar a sinalização/legislação	7	2,14

Quais as suas experiências de envolvimento nos acidentes de trânsito?	Outros atos irresponsáveis	80	24,46
	Dirigir sob efeito de substâncias psicoativas	8	2,45
	Violência no trânsito	1	0,31
	Traumático/triste/ruim	32	9,79
	Não soube responder	129	39,45
	Alta velocidade	18	5,50
	Condição desfavorável da via	6	1,83
	Desatenção/descuido	12	3,67
	Cortar a preferencial	29	8,87
	Total	322	98,47
Dados ausentes	5	1,53	

Fonte: Pesquisa (2017)

De acordo com os dados relativos aos traços de personalidade pode-se constatar que neste grupo sobressaem os traços de abertura a mudança ($M=3,65$; $DP=0,540$) e amabilidade ($M=3,64$; $DP=0,566$). E os traços que aparecem menos são os de neuroticismo ($M=2,86$; $DP=0,710$) (tabela 4).

Tabela 4 – Análise descritiva dos traços de personalidade

Variáveis	N	dados faltosos	M	DP	Min	Máx
Abertura a mudanças	289	38	3,65	0,540	2	5
Conscienciosidade	285	42	3,61	0,590	1	5
Extroversão	284	43	3,45	0,623	2	5
Amabilidade	277	50	3,64	0,566	2	5
Neuroticismo	277	50	2,86	0,710	1	5

Fonte: Pesquisa (2017)

Ao analisar as correlações em relação as variáveis de comportamento no trânsito e os traços de personalidade observou-se que o “tempo que possui carteira de motorista” influencia no “número de eventos de acidentes de trânsito do qual o sujeito se envolveu” ($n=269$; $r=0,172$; $p=0,005$) de forma positiva, ou seja, quanto mais tempo tem que tirou a carteira de motorista, maior o número de envolvimento em acidentes (tabela 5).

Observou-se também correlação negativa significativa entre o “número de envolvimento em acidentes de trânsito”, com “já ter dirigido após ter consumido bebida alcoólica” ($n=322$; $r=-0,136$; $p=0,014$) ou “usado medicamentos que possam prejudicar a percepção” ao dirigir apresentaram-se ($n=323$; $r=-0,135$; $p=0,015$). Ou seja, quanto mais se utiliza de bebidas alcoólicas ou de medicamentos que alteram a percepção, mais o sujeito se envolve em acidentes de trânsito. Ao avaliar o traço de personalidade de

“abertura a mudanças”, este apresentou correlação estatística significativa negativa com “o número de eventos de acidentes de trânsito que se envolveu” (n=286; r=-0,143; p=0,016), ou seja, quanto mais se aplica o traço de abertura a mudanças, menos a pessoa se envolve em acidentes de trânsito (tabela 5).

Em relação ao traço de personalidade “conscienciosidade” constatou-se que existe correlação estatística significativa negativa com “conhecer e praticar direção defensiva” (n=275; r=-0,154; p=0,010) e positiva com “já estive em situação de dirigir após ter ingerido bebida alcóolica” (n=282; r=0,204; p=0,001). Estes dados indicam que os indivíduos que tem o traço de personalidade de “conscienciosidade” sobressaindo conhecem menos as práticas de direção defensiva e já tiveram envolvidos em acidentes de trânsito por dirigir sob o efeito de bebidas alcóolicas (tabela 5).

Tabela 5 – Análise correlacional das variáveis de comportamento no trânsito e os traços de personalidade

Variáveis		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1.Há quanto tempo possui carteira de habilitação?	r	1												
	p													
	N	270												
2.Conhece e pratica a direção defensiva?	r	-,076	1											
	p	,216												
	N	264	309											
3.Você tem o hábito de usar capacete?	r	,032	-,008	1										
	p	,598	,884											
	N	269	307	322										
4.Já teve situações de dirigir após ingerir bebida alcoólica?	r	-,080	-,005	-,030	1									
	p	,189	,929	,589										
	N	270	309	320	323									
5.Toma algum tipo de medicamento, que possa prejudicar a sua percepção ao dirigir?	r	,059	-,067	,028	-,051	1								
	p	,337	,242	,618	,361									
	N	270	309	321	322	324								
6.Número de eventos de acidentes de trânsito?	r	,172**	,016	,044	-,136*	-,135*	1							
	p	,005	,778	,433	,014	,015								
	N	269	308	321	322	323	324							
7.Número de dias de atestado médico devido aos acidentes?	r	,091	-,005	,017	-,047	-,054	,105	1						
	p	,164	,936	,778	,431	,368	,080							
	N	236	269	279	281	281	282	282						
8.Presença de comorbidade decorrente de acidentes.	r	-,116	,016	,089	,021	,070	,005	,001	1					
	p	,073	,798	,134	,723	,241	,929	,982						
	N	238	271	282	283	284	285	279	285					
9.Abertura à mudanças	r	,017	-,092	-,092	,098	-,004	-,143*	-,040	,096	1				
	p	,793	,129	,122	,099	,947	,016	,536	,129					
	N	237	272	285	285	286	286	247	250	289				
10.Conscienciosidade	r	,118	-,154*	-,033	,204**	,065	-,034	,012	,054	,336**	1			
	p	,068	,010	,587	,001	,278	,571	,846	,399	,000				
	N	238	275	281	282	283	282	248	248	259	285			

11.Extroversão	r	-,096	-,022	,011	,044	,071	,006	-,064	,046	,324**	,267**	1		
	p	,144	,714	,852	,465	,236	,924	,323	,474	,000	,000			
	N	235	272	280	281	281	281	242	245	261	257	284		
12.Amabilidade	r	,023	-,046	-,031	,282**	,040	-,071	-,054	,066	,163**	,302**	,145*	1	
	p	,724	,462	,611	,000	,512	,239	,408	,311	,010	,000	,022		
	N	233	263	272	274	274	274	238	241	250	248	250	277	
13.Neuuroticismo	r	-,139*	,053	,004	-,130*	-,160**	-,024	-,022	-,107	-,050	-,273**	-,094	-,390**	1
	p	,034	,395	,952	,032	,008	,691	,732	,097	,420	,000	,139	,000	
	N	232	264	274	275	275	275	240	242	257	250	247	241	277

****.** A correlação é significativa no nível 0,01 (2 extremidades).

*****. A correlação é significativa no nível 0,05 (2 extremidades).

Fonte: Pesquisa (2017)

Observou-se que o traço de personalidade de “amabilidade” apresentou correlação estatística significativa positiva com “já se envolveram em acidentes de trânsito por ter ingerido bebida alcóolica” (n=274; r=0,282; p=0,000). Estes dados apontam que quando sobressai no sujeito o traço de personalidade “amabilidade” é mais fácil o sujeito se envolver em acidentes de trânsito por ingerir bebidas alcóolicas (tabela 5).

Já o traço de personalidade “neuroticismo” apresentou correlação estatística significativa negativa com “tempo que possui a habilitação” (n=232; r=-0,139; p=0,034), “se já dirigiu alcoolizado” (n=275; r=-0,130; p=0,032) e “se toma algum tipo de medicamento que pode prejudicar a percepção ao dirigir” (n=275; r=-0,160; p=0,008). Estes dados apontam que quando sobressai o traço de personalidade “neuroticismo” o motociclista possui menos tempo de habilitação, ele tende a não ingerir bebida alcóolica, além de não dirigir usando medicamentos que influenciam na percepção (tabela 5).

Ao comparar os traços de personalidade com estar em condição de “vítima, infrator, vítima/infrator, ou não saber se é vítima ou infrator” foi possível observar que não há diferença estatística significativa entre os tipos de personalidade e a forma de envolvimento em acidentes de trânsito, embora as médias sejam diferentes (tabela 6).

Tabela 6 – Comparação de médias entre traços de personalidade e tipo de envolvimento em acidentes de trânsito

Variáveis	N	M	DP	Intervalo de confiança de 95% para média		F	p
				Limite inferior	Limite superior		
Amabilidade	Vítima	111	3,24	0,576	3,13	3,35	
	Infratores	25	3,12	0,666	2,85	3,39	
	Não identificou	129	3,05	0,571	2,95	3,15	2,530
	Vítima/infrator	14	3,00	0,555	2,68	3,32	,058

	Total	279	3,13	0,586	3,06	3,20		
Abertura a mudanças	Vítima	116	3,65	0,608	3,53	3,76		
	Infratores	24	3,46	0,588	3,21	3,71		
	Não identificou	129	3,66	0,606	3,55	3,76	1,674	0,173
	Vítima/infrator	20	3,40	0,681	3,08	3,72		
	Total	289	3,62	0,613	3,55	3,69		
Conscienciosidade	Vítima	118	3,64	0,634	3,53	3,76		
	Infratores	22	3,50	0,740	3,17	3,83		
	Não identificou	128	3,63	0,615	3,52	3,73	1,651	0,178
	Vítima/infrator	17	3,29	0,920	2,82	3,77		
	Total	285	3,60	0,656	3,53	3,68		
Extroversão	Vítima	116	3,35	0,663	3,23	3,48		
	Infratores	26	3,31	0,736	3,01	3,60		
	Não identificou	124	3,42	0,639	3,31	3,53	0,597	0,617
	Vítima/infrator	18	3,22	0,943	2,75	3,69		
	Total	284	3,37	0,678	3,29	3,45		
Neuroticismo	Vítima	112	2,76	0,830	2,60	2,91		
	Infratores	22	2,86	0,640	2,58	3,15		
	Não identificou	126	2,78	0,747	2,65	2,91	0,543	0,653
	Vítima/infrator	17	3,00	0,866	2,55	3,45		
	Total	277	2,79	0,780	2,70	2,88		

Fonte: Teste Anova

Os motoristas que têm sobressaindo o traço de personalidade de “Amabilidade” tiveram maior média para a categoria que indica que eles se nomeiam como vítima nos acidentes (N=111; M=3,24; DP=0,576), embora não apresente diferença estatística significativa em relação aos que se percebem como “infratores”, “vítimas/infratores”, e “não saber falar” (F=2,530; p=0,058) (tabela 6).

Quando sobressai o traço de personalidade de “Abertura a Mudança”, os motoristas apresentaram com maior média para categoria de se avaliam na situação de “vítima nos acidentes, ou de infratores, ou ambas” (N=129; M=3,66; DP=0,606), no entanto, estes dados não apresentem diferença estatística significativa (F=1,674; p=0,173) (tabela 6).

Os motoristas que o traço de personalidade de “Conscienciosidade” sobressai tiveram maior média para categoria vítima nos acidentes (N=118; M=3,64; DP=0,634), entretanto, estes dados não apresentaram diferença estatística significativa em relação aos que se percebem como “infratores”, “vítimas/infratores”, e “não saber falar” (F=1,651; p=0,178) (tabela 6).

Quando o traço de personalidade de “Extroversão” sobressai, os dados apresentaram maior média para a categoria de não saber identificar se está em situação de “vítima nos acidentes, ou de infrator, ou ambas” (N=124; M=3,42; DP=0,639), no entanto,

estes dados não apresentem diferença estatística significativa ($F=0,597$; $p=0,617$) (tabela 6).

Os motoristas que têm sobressaindo o traço de personalidade de “Neuroticismo” apresentaram maior média como vítima/infrator nos acidentes ($N=17$; $M=3,00$; $DP=0,866$), embora não apresente diferença estatística significativa em relação aos que se percebem como “infratores”, “vítimas/infratores”, e “não saber falar” ($F=0,543$; $p=0,653$) (tabela 6).

DISCUSSÕES

Como se observa a maioria dos participantes do estudo que apontaram ter sofrido acidentes são jovens, realidade essa, presente segundo os estudos de Palu (2013), que aponta serem os jovens os que se envolvem mais em acidentes de trânsito sejam enquanto vítimas ou infratores. Muito embora a maioria dos pesquisados possuam carteira pode-se analisar elevado o índice de motociclistas, que responderam não ter carteira, tendo em vista que ter habilitação é o primeiro ponto a ser observado para motoristas e motociclistas, sendo um ato irresponsável participar do trânsito enquanto condutor sem o devido registro.

Pode-se conceituar direção defensiva segundo Ferro (2014, p.7) como àquela que constitui um conjunto de: “[...] técnicas e procedimentos cuja finalidade é capacitar o condutor a dirigir com o máximo de eficiência e segurança, evitando acidentes e colisões, mesmo em condições adversas ou diante de ações incorretas de outros condutores ou pedestres”.

De acordo com Ferro (2014, p.40): “usar sempre os equipamentos de segurança, como capacete com viseira”, dessa forma, compreende-se que o capacete para os motociclistas constitui um dos principais equipamentos de segurança, para a sua proteção.

Foi observado neste estudo que, existem fatos geradores do desrespeito às leis de trânsito e à própria vida envolvendo motociclistas e, segundo Novo et al. (2015, p.1002): “os riscos de exceder a velocidade e falar ao celular enquanto dirige são subestimados quando comparados aos riscos de avançar o sinal vermelho e dirigir sob efeito de álcool”.

Importa comentar que se o indivíduo não compreende ou aceita os seus erros, pode gerar um ambiente ainda mais inseguro no trânsito. Ao tratar sobre esta abordagem Ferreira (2009) esclarece que a percepção de risco, somente alcança seu objetivo de

reduzir a violência no trânsito a partir de um comportamento adequado, com expectativa positiva quanto ao ter compreensão sobre a importância de respeitar a sinalização/legislação e efetivamente ter este comportamento, bem como, a observação analítica e crítica de sua participação no trânsito.

Em estudo de Lima et al. (2009), com 310 acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás, concluíram que 80% destes alunos têm hábito de dirigir, dos quais 37% relataram envolvimento em acidentes de trânsito. No presente estudo o risco é um perigo iminente que pode apresentar ameaça física a um indivíduo, foi questionado se os participantes do estudo. Quando questionados o que entendem por comportamento de risco associado ao trânsito, as respostas com maior índice foram.

A alta velocidade foi a especificação mais apresentada neste estudo, enquanto que na pesquisa realizada por Toroyan (2009), o fato de alguns motociclistas não respeitar a legislação de trânsito, especialmente, no quesito excesso de velocidade apresenta características de otimismo irreal, os quais acreditam que suas ações não os colocam em risco, tendo em vista que suas ações são controladas e não causarão acidentes.

Faz-se importante comentar, que neste estudo, o fato de que o conhecimento/consciência da sinalização/legislação de trânsito, por vezes não condiz com as características psicológicas e comportamentais dos motociclistas, por isso, como explicam Silva et al. (2011), é importante conhecer a forma de participação destes no trânsito e, identificar os fatores/acontecimentos que geram a violência e o elevado número de casos de acidentes.

Observou-se que a maioria respondeu que participa como condutor, o que se analisa dessa resposta é que a maioria dos pesquisados não compreendeu a pergunta, pois a questão tinha conotação de levantamento comportamental, com ou sem risco e não enquanto modo de participação no trânsito, dessa forma, pode-se esclarecer que essa questão não trouxe os dados comportamentais efetivos a serem levantados.

A consciência do que é ser um bom ou mau motociclista tem relação com a percepção de risco no trânsito, a qual se fundamenta na teoria da ação racional (*Theory of Reasoned Action*) e na teoria da ação planejada (*Theory of Planned Behaviour*), neste sentido, Panichi e Wagner (2006) apresentam dentre os fatos que podem gerar insegurança e comportamento inadequado no trânsito a exposição a condução de risco e o envolvimento em acidentes, de modo que os condutores precisam compreender que não são apenas sujeitos que sofrem risco no trânsito, mas que também são fonte deste quadro a partir de seu comportamento.

Considerou-se neste estudo que a variável “tempo que possui carteira de motorista” influencia no comportamento que gera o “número de eventos de acidentes de trânsito do qual o sujeito se envolveu” de forma positiva, esse fato vem ao encontro da concepção de Hall et al. (2000) e Pervin e John (2004) de que a personalidade está diretamente ligada aos acontecimentos que envolvem os indivíduos devido a padrões de sentimentos, pensamentos e comportamentos.

O “número de acidentes de trânsito” foi uma variável que neste estudo apresentou correção negativa significativa com a variável “já ter dirigido após ter consumido bebida alcoólica” ou “usado medicamentos que possam prejudicar a percepção”, isto porque a teoria da personalidade que se fundamenta na Teoria Cognitiva tem como principais informações as respostas pessoais que envolvem os sistemas cognitivo, afetivo, motivacional e comportamental em um certo ambiente, com tais sistemas interagindo entre si durante o processo da informação que envolvem a percepção, interpretação e atribuição de significados de forma a permitir encontrar respostas para um evento, adaptada ou não ao contexto analisado (Weishaar; Beck, 2006).

Pode-se assim ponderar que o uso de álcool e medicamentos estão relacionados com o maior número de casos de acidentes, devido a alteração da percepção de risco de acidentes, ou seja, usar substâncias que possam reduzir a capacidade de percepção é uma ação de risco, que precisa ser reduzida a partir de intervenções educativas no trânsito.

Observou-se no estudo que os indivíduos que têm o traço de personalidade de “Conscienciosidade” sobressaindo conhecem menos a prática da direção defensiva e se envolvem mais em acidentes de trânsito por dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas, neste sentido, é relevante pontuar que a conscienciosidade tem relação com o controle de impulsos (Benet-Martinez; John, 1998).

As discussões assentam o entendimento de que os traços de personalidade estão diretamente relacionados com as ações dos indivíduos no trânsito, com relação a percepção de risco e, podem influenciar positiva ou negativamente na ocorrência de acidentes com os motociclistas. Aponta-se ainda relevante confirmar o entendimento de que a personalidade, isto significa dizer o comportamento predomina no indivíduo, segundo seus padrões cognitivos e afetivos, os quais se relacionam com suas crenças que são as forças que geram o comportamento (Beck et al., 2017).

CONCLUSÃO

Ao fazer uma análise descritiva dos dados sobre os acidentes de motocicletas entre os universitários, foi observado que a maioria dos indivíduos dos grupos analisados não souberam se identificar nem como vítimas e nem como infratores no trânsito, porém, dentre os que se identificaram a maioria considerou-se vítima, muito embora a maioria desses estudantes tivesse assumido que possuíram em algum momento um comportamento de risco no trânsito, o que pode ser vetor do acidente ocorrido, com o comportamento de “não respeitar a sinalização/legislação” e “outros atos irresponsáveis” constituindo os principais comportamentos de risco no trânsito, segundo os próprios universitários.

Foi observado que o número de acidentes de trânsito com os motociclistas pesquisados tem relação com o uso de álcool e medicamentos, bem como, o não conhecimento das práticas de direção defensiva e a falta de respeito à sinalização/leis de trânsito podem ser causas do comportamento de risco e do aumento do número de acidentes no trânsito.

Quando se levantou os traços de personalidades dos universitários de Sinop-MT observou-se que os traços que sobressaem são abertura e mudança e amabilidade, bem como, o traço que menos se destacou no grupo foi o neuroticismo, é importante comentar que existe relação desses traços de personalidade e o comportamento de risco no trânsito.

Concluiu-se ainda que os traços de personalidades influenciam na percepção de risco dos universitários de Sinop-MT no trânsito, com a ocorrência de comportamentos mais inseguros no trânsito segundo alguns traços, assim, quanto mais se aplica a abertura a mudança, menor é o envolvimento do indivíduo em acidentes de trânsito; o traço de personalidade “conscienciosidade” é característica de indivíduos que menos conhecem a direção defensiva e mais se envolveram em acidentes de trânsito por dirigir sob efeito de bebidas alcoólicas; o traço de personalidade “amabilidade” também gera facilidade para o indivíduo se envolver em acidentes de trânsito por ingerir bebidas alcoólicas e, por fim, o traço de personalidade “neuroticismo” faz com que o motociclista tenha como características possuir habilitação há menos tempo, não ingerir bebida alcoólica ou dirigir sob efeito de medicamentos que influenciam sua percepção.

Depois de realizar o estudo com dados empíricos e analisadas as informações foi possível alcançar o objetivo geral ou primário desse artigo, trazendo a relação entre as variáveis sociodemográficas e aspectos comportamentais, dimensões de personalidade e

Percepção de Risco de motociclistas universitários, concluindo-se que o traço de personalidade influencia na percepção de risco dos motociclistas, bem como, em seu comportamento de risco, que possam efetivamente gerar maior violência no trânsito com a ocorrência de acidentes.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Josemberg Moura de. *Evidências de validade do inventário dos cinco grandes fatores de personalidade para o Brasil*. Tese (Doutorado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações) – Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, Brasil, 2008.

BECK, Aaron T.; ALFORD, Brad A. *O poder integrador da terapia cognitiva*. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artes Médicas Sul, 2000.

BECK, Aaron t.; DAVIS, Denise D.; FREEMAN, Arthur. *Terapia cognitiva dos transtornos da personalidade*. 3. ed. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artmed, 2017.

BENET-MARTINEZ, V.; JOHN, O. P. Los Cinco Grandes across cultures and ethnic groups: Multi-trait multi-method analyses of the Big Five in Spanish and English. *Journal of Personality and Social Psychology*. 75, 729-750, 1998.

COSTA, Carla Filomena César Dias da. *As emoções morais: a vergonha, a culpa, e as bases motivacionais do ser humano*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Lisboa, Portugal, 2008.

DICKERT, Stephan; SLOVIC, Paul. Unstable values in lifesaving decisions. *Frontiers. Psychology*, n.2, p.1-3, 2011.

FERREIRA, Cintia Campos. *Acidentes motocicleta-carro: um estudo das representações sociais no trânsito em Goiânia*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia-Goiás, Brasil, 2006.

FERREIRA, Felipe Ferreira de. *Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais*. Dissertação (Engenharia da Produção) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-Rio Grande do Sul, Brasil, 2009.

FERREIRA, Paulo Cesar Pegas; SANTOS, Marcio Peixoto de Sequeira; NASSI, Carlos David. Análise comportamental de motociclistas brasileiros no trânsito urbano. *ANPAT. XXVIII Congresso de Pesquisa e ensino em Transportes*. Curitiba- Paraná, 2014.

FERRO, Delson Luiz Bastos. *Segurança no trânsito*. Paranoá-Distrito Federal: 2ª Promotoria de Justiça Criminal e dos Delitos de Trânsito do Paranoá, 2014.

GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

HALL, Calvin S.; LINDZEY, Gardner; CAMPBELL, John B. *Teorias da personalidade*. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artmed, 2000.

HUNG, Khuat Viet; HUYEN, Le Thu. *Education influence in traffic safety: a case study in Vietnam*. International Association of Traffic and Safety Sciences. New York: Elsevier, 2011.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LE BOEDEC, K. Sensitivity and specificity of normality tests and consequences on reference interval accuracy at small sample size: a computer-simulation study. *Vet Clin Pathol*. v.45, n.4, p.648-656, 2016.

LIMA, Maria Luísa. *Percepção de riscos ambientais*. Contextos Humanos e Psicologia Ambiental. Lisboa, 2005.

LIMA, Ywys Everly Pereira de Oliveira; PEREIRA, Caroline Alves; MELO, Cláudia Camila Rodrigues de; TONHÁ, Suzann Delayne de Souza; OLIVEIRA, Valéria Rodrigues C.; PINHO, Fábria Maria Oliveira; PINHO, Lícia Maria Oliveira. Comportamentos de jovens no trânsito: um inquérito entre acadêmicos de enfermagem. *Rev. Eletr. Enf.* [online]. 11(1):110-116, 2009.

MACGREGOR, D. G.; SLOVIC, P. Percepção de risco e comportamento na direção: lições para melhorar a segurança de tráfego em países emergentes. *Abramet*. 50-59, 1999.

NOVO, Cassiano Ferreira. *Percepção de risco de motociclistas infratores*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba-Paraná, Brasil, 2013.

NOVO, Cassiano Ferreira; SOARES, Diogo Picchioni; MIOLA, Jéssica Carla de Souza; THIELLEN, Iara Picchioni. Percepção de risco do motociclista infrator. *Psicologia: Ciência e Profissão*. 35(4):991-1006, 2015.

PALU, Ligia Aparecida. *O custo social dos acidentes com motocicletas e sua correlação com os índices de trauma*. Dissertação (Curso de Mestrado em Clínica Cirúrgica) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil, 2013.

PANICHI, Renata Maria Dotta; WAGNER, Adriana. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*, v.40, n.2, p.159-166, 2006.

PERVIN, Lawrence A.; JOHN, Oliver P. *Personalidade: teoria e pesquisa*. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artmed, 2004.

ROCHA, Natália Quintela. *A teoria da personalidade na terapia cognitiva de Aaron Beck*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil, 2013.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 2015.

SILVA, Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos; LIMA, Maria Luiza Carvalho de; MOREIRA, Rafael da Silveira; SOUSA, Wayner Vieira de; CABRAL, Amanda Priscila de Santana. Estudo espacial da mortalidade por acidentes com motocicleta em Pernambuco. *Rev. Saúde Pública*. São Paulo. 45(2):409-15, 2011.

SLOVIC, Paul. Perception of risk. *Science*, v.236, p.280-285, 1987.

SOARES, Diogo Picchini. *Percepção de risco do motorista de ônibus em Curitiba*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba-Paraná, Brasil, 2011.

TEIXEIRA, Ricardo Jammes; CALIXTO, Rangel; PINHEIRO, Ana Claudia Duarte. *O reflexo da lei seca nos acidentes de trânsito em Londrina*. (2012). Disponível em: <http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_II/capitulo_4_seguranca_publica/4_11.pdf>. Acesso em: 10 Maio 2017.

THIELEN, Iara Picchioni; HARTMANN, Ricardo Carlos; SOARES, Diogo Picchioni. Percepção de risco e excesso de velocidade. *Cadernos de Saúde Pública*, v.24, n.1, p.131-139, 2008.

TOROYAN, Tami. *Global status report on road safety: time for action*. World Health Organization, 2009.

WEISHAAR, M. E.; BECK, Aaron T. Cognitive Theory of Personality and Personality Disorders. In: S. Strack (Ed.), *Differentiating normal and abnormal personality* (2nd ed., pp. 113-135). New York: Springer Publishing Co, 2006.

CONSIDERAÇÕES FINAIS DA TESE

A percepção de risco dos universitários de Sinop-MT no que se referem aos acidentes de trânsito com motocicleta tem os traços de personalidades como um dos principais fatores, bem como, o uso de medicamentos e álcool junto à direção, além do não conhecimento sobre o que é direção defensiva e desrespeito à sinalização/legislação de trânsito. Estes são fatores que geram o elevado número de acidentes de trânsito com motocicletas, por isso é importante a execução de estudos e palestras de conscientização dos motociclistas, nos programas de prevenção de acidentes.

Observou-se que os universitários motociclistas que são vítimas de acidentes de trânsito em Sinop-MT possuem melhor noção dos riscos, do que os universitários infratores, muito embora a maioria que se identificou enquanto vítima/infrator, tenha se apresentado como vítima.

No que se referem aos principais elementos comportamentais dos motociclistas vítimas ou infratores de Sinop-MT, observou-se que esses são o uso de álcool e medicamentos, a não observação da sinalização/legislação de trânsito e a alta velocidade.

Segundo a avaliação dos traços de personalidade de universitários motociclistas que sofreram acidentes de Sinop-MT pode-se concluir que os traços que sobressaem são abertura e mudança e amabilidade, enquanto que os traços que aparecem menos são os de neuroticismo.

Concluiu-se, ao se comparar os traços de personalidade com a percepção de risco associada ao trânsito de universitários motociclistas, vítimas ou infratores em acidentes de Sinop-MT, que quanto mais os universitários utilizam bebidas alcoólicas ou medicamentos, mais possuem sua percepção e capacidade de julgamento alterados e tornam-se mais sujeitos a se envolver em acidentes. E quanto mais é aplicado o traço de abertura a mudanças, menos a pessoa se envolve em acidentes de trânsito; os universitários com traços de personalidade conscienciosidade conhecem menos as práticas de direção defensiva e já tiveram envolvidos em acidentes de trânsito, por dirigir sob o efeito de bebidas alcólicas; os que possuem traço de personalidade amabilidade são mais sujeitos a se envolver em acidentes de trânsito por ingerir bebidas alcólicas e, por fim, os universitários motociclistas com traço de personalidade neuroticismo possuem menos tempo de habilitação, não dirigem após o uso de bebidas alcólicas e medicamentos.

Quando questionados sobre a sua participação no trânsito e redução da violência os universitários não compreenderam o questionamento, pois a questão tinha conotação

de levantamento comportamental, com ou sem risco e não enquanto modo de participação no trânsito, dessa forma, pode-se analisar que essa questão não trouxe os dados comportamentais efetivos a serem levantados, o que pode sugerir uma limitação da pesquisa, pois não foi possível avaliar efetivamente a percepção dos universitários motociclistas vítimas ou infratores em acidentes quanto a sua participação no trânsito e na redução da violência.

Outra limitação da pesquisa foi relacionada ao número de participantes, tendo em vista que a amostra seria de 360 pessoas, porém, o término do estudo foi realizado com 327 universitários. 33 indivíduos avaliaram complexo o questionário e, por isso, desistiram da participação e nenhuma forma de constrangimento ou punição lhes foi imposta, visto que a liberdade de participação foi um dos pontos essenciais da relação da pesquisadora com os pesquisados.

Concluiu-se que a hipótese 1 foi confirmada, tendo em vista que o elevado número de acidentes com motocicletas no trânsito está ligado à percepção de risco dos jovens no trânsito. Enquanto que a hipótese 2 não foi confirmada posto que a realidade de acidentes com os universitários motociclistas de Sinop-MT não foi identificada tendo em vista que os mesmos não compreenderam a questão que tinha como objetivo identificar se os referidos jovens têm uma percepção de risco relacionada aos acidentes de trânsito reduzida.

Ao encerrar esse estudo compreende-se a relevância de novas pesquisas empíricas entre os universitários motociclistas de Sinop-MT, de forma a possibilitar efetivamente a identificação se os jovens têm percepção de risco relacionada aos acidentes de trânsito, de forma a viabilizar a execução de programas de redução de acidentes, visto que esse constitui um problema real encontrado na cidade analisada.

REFERÊNCIAS GERAIS

ANDRADE, Josemberg Moura de. *Evidências de validade do inventário dos cinco grandes fatores de personalidade para o Brasil*. Tese (Doutorado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações) – Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, Brasil, 2008.

ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio; BRAGA, Gabriel Pereira; MOREIRA, Jemima Herrero; BOTELHO, Fábio Martins Nardo. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. *Rev. Ass. Med. Bras*, v.49, n.4, p.439-44, 2003.

ASSAILLY, Jean-Pascal. *Lesjeunesetle risque: une approche psychologique de l'accident*. Paris: Vigot, 1997.

BACON, Francisco. *Novum Organum ou verdadeiras indicações acerca da interpretação da natureza*. Pará de Minas: M&M Editores, 2003.

BASTOS, Yara Gerber Lima; ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v.21, n.3, p.815-822, 2005.

BECK, Aaron T.; ALFORD, Brad A. *O poder integrador da terapia cognitiva*. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artes Médicas Sul, 2000.

BECK, Aaron t.; DAVIS, Denise D.; FREEMAN, Arthur. *Terapia cognitiva dos transtornos da personalidade*. 3. ed. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artmed, 2017.

BECK, Ulrich. *La sociedad del riesgo*. Barcelona: Ediciones Paidós Ibérica, 2002.

BENET-MARTINEZ, V.; JOHN, O. P. Los Cinco Grandes across cultures and ethnic groups: Multi-trait multi-method analyses of the Big Five in Spanish and English. *Journal of Personality and Social Psychology*. 75, 729-750, 1998.

BLEY, Juliana Zilli *et al.* *Comportamento seguro: A psicologia da segurança no trabalho e a educação para prevenção de doenças e acidentes*. Curitiba-Paraná: Artesã, 2014.

BLEY, Juliana Zilli; TURBAY, Julio César Ferri; CUNHA JUNIOR, Odilon. Comportamento seguro - ciência e senso comum na gestão dos aspectos humanos em saúde e segurança no trabalho. *Revista CIPA*, São Paulo, n.311, p.84-94, 2005.

BURTON, Ian; KATES, Robert W.; WHITE, Gilbert F. (1993). *The environment as hazard*. New York: Guildford, 1993.

CARDOZO, Marcelo. *Percepção de riscos ambientais de trabalhadores catadores de materiais recicláveis em um aterro controlado do Município de Duque de Caxias*. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) – Fiocruz, Rio de Janeiro, Brasil, 2009.

CARMO, Teresinha Mendonça do. *Acidentes de trânsito e produção de sentidos*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, Mato Grosso do Sul, Brasil, 2010.

CAVALCANTE, Sylvia; FRANCO, Márcio Flávio Amorim. Profissão perigo: Percepção de risco à saúde entre os catadores do Lixão do Jangurussu. *Revista Mal-estar e Subjetividade*, Fortaleza, v.7, n.1, p.211-231, 2007.

CHAUVIN, Bruno; HERMAND, Danièle; MULLET, Etienne. Risk perception and personality facets. *Risk Analysis*, v.27, n.1, 2007.

CHEVITARESE, Leandro; PEDRO, Rosa Maria Leite Ribeiro. Risco, poder e tecnologia: As virtualidades de uma subjetividade pós-humana. *Anais do Seminário Internacional de Inclusão Social e as Perspectivas Pós-estruturalistas de Análise Social*. Recife: CD-ROM, 2005.

COSTA, Carla Filomena César Dias da. *As emoções morais: a vergonha, a culpa, e as bases motivacionais do ser humano*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Lisboa, Portugal, 2008.

CRESWELL, Jonh W. *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. 2. ed. Porto Alegre-RS: Artmed, 2010.

CRISTO E SILVA, Fábio Henrique Vieira de; GÜNTHER, H Hartmut. Psicologia do trânsito: De onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia*, v.17, n.1, p.163-175, 2009.

CUFFA, Marina de. *A percepção e comportamento de risco de beber e dirigir: um perfil do universitário de Curitiba*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil, 2012.

DATASUS – DEPARTAMENTO DE INFORMÁTICA DO SUS. *Estatísticas vitais*. Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php?area=0205&id=6940&VObj=http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10>>. Acesso em: 20 out. 2016.

DEERY, Hamish. A. Hazard and risk perception among young novice drivers. *Journal of Safety Research*. v.30, n.4, p.225-236, 1999.

DEJOURS, Chirstophe. *A loucura do trabalho: estudo de psicopatologia do trabalho*. São Paulo: Cortez, 2015.

DICKERT, Stephan; SLOVIC, Paul. Unstable values in lifesaving decisions. *Frontiers. Psychology*, n.2, p.1-3, 2011.

DINIZ, Eugênio Paceli Hatem; ASSUNÇÃO, Ada Ávila; LIMA, Francisco de Paula Antunes. Por que os motociclistas profissionais se acidentam? Riscos de acidentes e estratégias de prevenção. *Revista Brasileira de Saúde Ocupacional*, v.30, n.111, p.41-50, 2005.

DOUGLAS, Mary; WILDAVSKY, Aaron. *Risk and culture – an essay on selection of technological and environmental dangers*. Berkeley: University of California Press, 1982.

ENGSTRÖM, Inger; GREGERSEN, Nils Petter; HERNETKOSKI, Kati; KESKINEN, Esko; NYBERG, Anders. *Young novice drivers, driver education and training: literature review*. Linköping: Swedish National Road and Transport Research Institute, 2003

EPSTEIN, Seymour. Integration of the cognitive and the psychodynamic unconscious. *American Psychologist*, n.49, p.709-724, 1994.

FERREIRA, Cintia Campos. *Acidentes motocicleta-carro: um estudo das representações sociais no trânsito em Goiânia*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica de Goiás, Goiânia-Goiás, Brasil, 2006.

FERREIRA, Felipe Ferreira de. *Fatores de risco em acidentes envolvendo motocicletas em vias urbanas: a percepção dos condutores profissionais*. Dissertação (Engenharia da Produção) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-Rio Grande do Sul, Brasil, 2009.

FERREIRA, Paulo Cesar Pegas; SANTOS, Marcio Peixoto de Sequeira; NASSI, Carlos David. Análise comportamental de motociclistas brasileiros no trânsito urbano. *ANPAT. XXVIII Congresso de Pesquisa e ensino em Transportes*. Curitiba- Paraná, 2014.

FERRO, Delson Luiz Bastos. *Segurança no trânsito*. Paranoá-Distrito Federal: 2ª Promotoria de Justiça Criminal e dos Delitos de Trânsito do Paranoá, 2014.

FONSECA, Jairo Simon de; MARTINS, Gilberto de Andrade. *Curso de estatística*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

FREITAS, Carlos Machado de. A contribuição dos estudos de percepção de riscos na avaliação e no gerenciamento de riscos relacionados aos resíduos perigosos. In: SISINNO, Cristina Lucia Silveira; OLIVEIRA, Rosália Maria de. (Org.). *Resíduos sólidos, ambiente e saúde: uma visão multidisciplinar*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2006.

FREITAS, Carlos Machado de; GOMEZ, Carlos Minayo. Technological risk analysis from the perspective of the social sciences. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, v.III, n.3, p.485-504, 1997.

FURTADO, Odair. *Conferência - espaço público: direito de todos*. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (Org.). *Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos*. Brasília-Distrito Federal: CFP, p.27-41, 2010.

GIL, Antonio Carlos. *Como elaborar projetos de pesquisa*. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GRAZIANO, F. et al. *The role of parents and friends in adolescent risk driving: how they drive and think about risk driving. Accident, analysis and prevention*. Henry Bédad and Geraud Delashmit Editors. New York: Nova Science Publishers Inc., 2009.

GUILAM, Maria Cristina Rodrigues. *O conceito de risco: sua utilização pela epidemiologia, engenharia e ciências sociais*. Dissertação (Mestrado em Epidemiologia) – ENSP/Fiocruz, Rio de Janeiro, Brasil, 1996.

GUIVANT, Julia S. A trajetória das análises de risco: da periferia ao centro da teoria social. *Cadernos de Pesquisa*. v.46, n.14, p.3-38, 1998.

HALL, Calvin S.; LINDZEY, Gardner; CAMPBELL, John B. *Teorias da personalidade*. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artmed, 2000.

HOLLNAGEL, Erik; WOODS, David D.; LEVESON, Nancy. Resilience engineering: concepts and precepts. Massachusetts Institute of Technology. *Aldershot: Ashgate Publishing*, 2006.

HUNG, Khuat Viet; HUYEN, Le Thu. *Education influence in traffic safety: a case study in Vietnam*. International Association of Traffic and Safety Sciences. New York: Elsevier, 2011.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo de 2010*. Disponível em: <<http://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 5 nov. 2016.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Pesquisa nacional por amostra de domicílios*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/pesquisas/pesquisa_resultados.php?id_pesquisa=40>. Acesso em: 10 nov. 2016a.

JUNCAL, Kleide Santos de Almeida. *Comportamento de risco e acidentes de trânsito*. Dissertação (Mestrado em Gestão Educação e Segurança no Trânsito) – Instituto a Vez do Mestre, Iúna, Espírito Santo, Brasil, 2009.

KOLLURU, Rao V. *Risk Assessment and management: a Unified Approach*. In: KOLLURU, Rao V.; BARTELL, Steven M.; PITBLADO, Robin M.; STRICOFF, Scott. *Risk assessment and management handbook: For environmental, health and safety professionals*. Boston-Massachusetts: McGraw Hill, 1996.

LAGREGA, Michael D.; BUCKINGHAM, Phillip.; EVANS, Jaffrey C. *Hazardous Waste and Management*. McGraw-Hill International-Editions, 2010.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Fundamentos de metodologia científica*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

LE BOEDEC, K. Sensitivity and specificity of normality tests and consequences on reference interval accuracy at small sample size: a computer-simulation study. *Vet Clin Pathol*. v.45, n.4, p.648-656, 2016.

LIMA, Maria Luísa. Factores sociais na percepção de riscos. *Revista da Associação Portuguesa de Psicologia*. *Psicologia*, v.XII, n.1, p.11-28, 1998.

LIMA, Maria Luísa. *Percepção de riscos ambientais*. Contextos Humanos e Psicologia Ambiental. Lisboa, 2005.

LIMA, Ywys Everly Pereira de Oliveira; PEREIRA, Carolline Alves; MELO, Cláudia Camila Rodrigues de; TONHÁ, Suzann Delayne de Souza; OLIVEIRA, Valéria Rodrigues C.; PINHO, Fábria Maria Oliveira; PINHO, Lícia Maria Oliveira. Comportamentos de jovens no trânsito: um inquérito entre acadêmicos de enfermagem. *Rev. Eletr. Enf.* [online]. 11(1):110-116, 2009.

LOWRANCE, William W. *Of acceptable risk: Science and the determination of safety*. Los Altos, CA: William Kaufman, 1976.

LUND, Ingunn Olea; RUNDMO, Torbjörn. Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Science*, v.47, n.4, p.547-553, 2009.

MACGREGOR, D. G.; SLOVIC, P. Percepção de risco e comportamento na direção: lições para melhorar a segurança de tráfego em países emergentes. *Abramet*. 50-59, 1999.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2009.

MASCARENHAS, Claudio Henrique Meira; AZEVEDO, Leonardo Malta; NOVAES, Vilmary Silva. Lesões músculo esqueléticas em motociclistas vítimas de acidente de trânsito. *C&D-Revista Eletrônica da Fainor, Vitória da Conquista*, v.3, n.1, p.78-94, jan./dez, 2010.

MATOS, Raphael Henrique de Fernandes. *Estudo exploratório das relações de trabalho como fator de influência do comportamento humano no trânsito: caso do motofrete*. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Faculdade de Tecnologia da Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, Brasil, 2007.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 2015.

MEYER, Philippe. *O olho e o cérebro: biofilosofia da percepção visual*. Trad. Roberto Ferreira. São Paulo: UNESP, 2002.

MOURA, Nara Núbia de. *Percepção de risco do uso de agrotóxicos: O caso dos produtores de São José de Ubá – Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil, 2005.

NAVARRO, Marcus Vinícius Teixeira. *Conceito e controle de riscos a saúde em radiodiagnóstico: Uma abordagem de vigilância sanitária*. Tese (Doutorado em Saúde Coletiva) – Universidade Federal da Bahia, Salvador-Bahia, Brasil, 2007.

NAVARRO, Marli B. M. de Albuquerque; CARDOSO, Telma Abdalla de Oliveira. Percepção de risco e cognição: Reflexão sobre a sociedade de risco. *Ciências e Cognição*, Rio de Janeiro, v.6, n.1, p.67-72, 2005.

NOVO, Cassiano Ferreira. *Percepção de risco de motociclistas infratores*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba-Paraná, Brasil, 2013.

NOVO, Cassiano Ferreira; SOARES, Diogo Picchioni; MIOLA, Jéssica Carla de Souza; THIELLEN, Iara Picchioni. Percepção de risco do motociclista infrator. *Psicologia: Ciência e Profissão*. 35(4):991-1006, 2015.

OCDE – ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES. *Programme sintégrés de sécurité routière*. Paris: OCDE, 1984.

OLIVEIRA, Nelson Luiz Batista de; SOUZA, Regina Marcia Cardoso de. Retorno às atividades produtivas de motociclistas vítimas de acidentes de trânsito. *Acta Paulista enfermagem*, São Paulo, v.19, n.03, jul/set. 2006.

PALMA, Maria Teresa Moriés Mendes. *A prossecução dos estudos: o papel da personalidade na tomada de decisão*. Tese (Mestre em Psicologia Aplicada) – ISPA – Instituto Universitário Ciências Psicológicas, Sociais e da Vida, Portugal, 2012.

PALU, Lígia Aparecida. *O custo social dos acidentes com motocicletas e sua correlação com os índices de trauma*. Dissertação (Curso de Mestrado em Clínica Cirúrgica) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil, 2013.

PANICHI, Renata Maria Dotta; WAGNER, Adriana. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Interamerican Journal of Psychology*, v.40, n.2, p.159-166, 2006.

PASSOS, Jaime Lúcio Ribeiro; SOUZA, Nilton Jaime de; RIGHI, Thiago. *Os impactos causados pelas estações transmissoras de sinais de radiofrequência – Estudo de caso região da Avenida Paulista, Pacaembú e Sumaré*. Tese (Doutorado em Gestão Ambiental e Negócios do Setor Energético) – Instituto de Eletrotécnica e Energia, São Paulo, Brasil, 2007.

PERVIN, Lawrence A.; John, Oliver P. *Personalidade: teoria e pesquisa*. Porto Alegre-Rio Grande do Sul: Artmed, 2004.

PINHEIRO, José Q. Psicologia Ambiental brasileira no início do século XXI. Sustentável? In: YAMAMOTO, Oswaldo Hajime; GOUVEIA, Valdiney Velôso. (Orgs.). *Construindo a psicologia brasileira: desafios da ciência e da prática*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2013.

POFFO, Íris Regina Fernandes. *Percepção de riscos e comportamento da comunidade diante de acidentes ambientais em áreas portuárias de Santos e de São Sebastião*. Tese (Pós-Doutorado em Psicologia Clínica) – Pontifícia Universidade Católica-PUC, São Paulo, Brasil, 2011.

PRF – POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL. *PRF e Ipea apresentam relatório sobre custos sociais em acidentes de trânsito*. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/noticias/nacionais/prf-e-ipea-apresentam-relatorio-sobre-custos-sociais-em-acidentes-de-transito>>. Acesso em: 17 abr. 2017

REAL, Márcia Valle. *A informação como fator de controle de riscos no transporte rodoviário de produtos perigosos*. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Tráfego) – Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil, 2000.

RENN, O. *Risk governance: coping with uncertainty in a complex world*. London: Earthscan, 2008.

ROCHA, Natália Quintela. *A teoria da personalidade na terapia cognitiva de Aaron Beck*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, Minas Gerais, Brasil, 2013.

RODRIGUES, Aroldo; ASSMAR, Eveline Maria Leal; JABLONSKI, Bernardo. *Psicologia social*. 20. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

ROSA, Celso Nunes. *Custos da perda de uma vida e médico-hospitalares nos acidentes de trânsito*. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre-Rio Grande do Sul, Brasil, 2006.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU, 2015.

SHORT JR., James F. The social fabric at risk: Toward the social transformation of risk analysis. *American Sociological Review*, Ohio, n.49, p.711-725, 1984.

SILVA, Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos; LIMA, Maria Luiza Carvalho de; MOREIRA, Rafael da Silveira; SOUSA, Wayner Vieira de; CABRAL, Amanda Priscila de Santana. Estudo espacial da mortalidade por acidentes com motocicleta em Pernambuco. *Rev. Saúde Pública*. São Paulo. 45(2):409-15, 2011.

SILVA, Paul Hindenburg Nobre de Vasconcelos; LIMA, Maria Luiza Carvalho de; MOREIRA, Rafael da Silveira; SOUSA, Wayner Vieira de; CABRAL, Amanda Priscila de Santana. Estudo espacial da mortalidade por acidentes com motocicleta em Pernambuco. *Rev. Saúde Pública*. São Paulo. 45(2):409-15, 2011.

SILVA, Renata Saldanha; SCHLOTTFELDT, Carlos Guilherme; ROZENBERG, Mariana Prates; SANTOS, Mariana Teles; LELÉ, Álvaro José. Replicabilidade do Modelo dos Cinco grandes Fatores em medidas da personalidade. *Mosaico: estudos em psicologia*, v.1, n.1, p.37-49, 2007.

SILVEIRA, Jocelaine Martins da, SILVARES, Edwiges Ferreira de Mattos; MARTON, Simone Aparecida. Programas preventivos de comportamentos anti-sociais: Dificuldades na pesquisa e na implementação. *Revista Estudos de Psicologia*, PUC-Campinas, v.20, n.3, p.59-67, 2003.

SJÖBERG, Lennart. Factors in risk perception. *Risk analysis*. 20(1), 1-11, 2000.

SJÖBERG, Lennart. Worry and risk perception. *Risk analysis*, v.18, n.1, p.85-93, 1998.

SJÖBERG, Lennart; MOEN, Bjørg-Elin; RUNDMO, Torbjørn. *Explaining risk perception: an evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Trondheim-Noruega: Norwegian University of Science and Technology, Department of Psychology, 2004.

SLOVIC, Paul. Going beyond the red book: The sociopolitics of risk. *Human and Ecological Risk Assessment*. Oregon, USA. 9(05), 1-10, 2003.

SLOVIC, Paul. Perception of risk. *Science*, v.236, p.280-285, 1987.

SLOVIC, Paul. Perceptions of risk: Reflections on the psychometric paradigm. *Social Theories of Risk*. Krimsky & Golding Ed. Praeger, London, UK. Cap. 5, p. 117-132, 1992.

SLOVIC, Paul. *The perception of risk*. Trowbridge, UK: Earthscan, 2000.

SLOVIC, Paul; FISCHHOFF, Baruch; LICHTENSTEIN, Sarah. Perceived risk and quantitative safety goals for nuclear power. *Transactions of the American Nuclear Society*, n.35, p.400-401, 1980.

SOARES, Diogo Picchini. *Percepção de risco do motorista de ônibus em Curitiba*. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba-Paraná, Brasil, 2011.

SOUZA, Edinilza Ramos de; MINAYO, Maria Cecília de Souza; MALAQUIAS, Juaci Vitória. *Violência no trânsito: expressão da violência social*. In: BRASIL – MINISTÉRIO DA SAÚDE. Impacto da violência na saúde dos brasileiros, série B. Brasília: Textos Básicos de Saúde. Brasília-Distrito Federal: Ministério da Saúde, p.279-312, 2005.

TAGIURI, Renato; PETRULLO, Luigi. *Person perception and interpersonal Behaviour*. California-EUA: *Standfort University Press*, 1965.

TEIXEIRA, Ricardo Jammes; CALIXTO, Rangel; PINHEIRO, Ana Claudia Duarte. *O reflexo da lei seca nos acidentes de trânsito em Londrina*. (2012). Disponível em: <http://www.escoladegoverno.pr.gov.br/arquivos/File/formulacao_e_gestao_de_politicas_publicas_no_parana/volume_II/capitulo_4_seguranca_publica/4_11.pdf>. Acesso em: 10 Maio 2017.

THIELEN, Iara Picchioni. *Percepções de motoristas sobre excesso de velocidade no trânsito de Curitiba - Paraná, Brasil*. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis-Santa Catarina, 2002.

THIELEN, Iara Picchioni; HARTMANN, Ricardo Carlos; SOARES, Diogo Picchioni. Percepção de risco e excesso de velocidade. *Cadernos de Saúde Pública*, v.24, n.1, p.131-139, 2008.

TOROYAN, Tami. *Global status report on road safety: time for action*. World Health Organization, 2009.

VIAS SEGURAS. *Anuários estatísticos do DETRAN*. Disponível em: <http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_denatran/anuarios_estatisticos_do_denatran>. Acesso em 12 nov. 2016.

WASELFISZ, Julio Jacobo. *Mapa da violência 2013: acidentes de trânsito e motocicletas*. Rio de Janeiro: Flacso Brasil, 2013.

WEISHAAR, M. E.; BECK, Aaron T. Cognitive Theory of Personality and Personality Disorders. In: S. Strack (Ed.), *Differentiating normal and abnormal personality* (2nd ed., pp. 113-135). New York: Springer Publishing Co, 2006.

WEYMAN, A.; KELLY, C. J. *Risk perception and risk communication: A review of the literature*. HSE – Health and Safety Executive. Sheffield: UK, 2005.

WHO – WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Global Status Report on Road Safety: Time for Action* World Health Organization. Geneva: WHO, 2009.

WIEDEMANN, Peter M. *Introduction risk perception and risk communication*. Jülich: Programme Group Humans; Environment, Technology (MUT), Research Centre Jülich, 1993.

WILDE, Gerald J. S. *Target risk*. Ontario: PDE Publications/Castor & Columba, 2001.

WILDE, Gerald J. S. *O limite aceitável de risco: uma nova Psicologia sobre segurança e saúde*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

APÊNDICE I – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE DE CUIABÁ-UNIC *CAMPUS* AEROPORTO

Eu, Vânia Aparecida da Silva Figueiredo do Couto, Doutoranda da PUC – Pontifícia Universidade Católica do Curso de Psicologia área de concentração Clínica e Saúde, sob orientação do Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, venho por meio desta para solicitar a aprovação da presente instituição para que seja executada a pesquisa de campo intitulada: "Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito com Motocicletas", que tem como propositura: identificar, descrever e analisar fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta.

Assim, gostaria de ter acesso aos universitários desta Renomada Instituição, na data de 01 de agosto de 2016 a 30 de novembro de 2016, para que estes possam participar de um estudo no âmbito acadêmico, sendo que os mesmos terão a liberdade de participar da pesquisa, a partir da adesão ao estudo posterior a assinatura de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.

Gostaria de deixar aqui meu agradecimento antecipado a esta Instituição, pois a mesma estará incentivando a pesquisa em Sinop-MT, o que torna-se um importante instrumento de construção de conhecimento.



Francianne Baroni Zandonadi
DIRETORIA ACADÊMICA
UNIC SINOP-MT

APÊNDICE II – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE DE CUIABÁ-UNIC *CAMPUS INDUSTRIAL*

Eu, Vânia Aparecida da Silva Figueiredo do Couto, Doutoranda da PUC – Pontifícia Universidade Católica do Curso de Psicologia área de concentração Clínica e Saúde, sob orientação do Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, venho por meio desta para solicitar a aprovação da presente instituição para que seja executada a pesquisa de campo intitulada: "Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito com Motocicletas", que tem como propositura: Identificar, descrever e analisar fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta.

Assim, gostaria de ter acesso aos universitários desta Renomada Instituição, na data de 01 de agosto de 2016 a 30 de novembro de 2016, para que estes possam participar de um estudo no âmbito acadêmico, sendo que os mesmos terão a liberdade de participar da pesquisa, a partir da adesão ao estudo posterior a assinatura de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.

Gostaria de deixar aqui meu agradecimento antecipado a esta Instituição, pois a mesma estará incentivando a pesquisa em Sinop-MT, o que torna-se um importante instrumento de construção de conhecimento.



Franciane Baroni Zandonadi
Diretora Acadêmica da Unic Sinop Industrial
UNIC SINOP-MT

APÊNDICE III – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO-UNEMAT

Eu, Vânia Aparecida da Silva Figueiredo do Couto, Doutoranda da PUC – Pontifícia Universidade Católica do Curso de Psicologia área de concentração Clínica e Saúde, sob orientação do Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, venho por meio desta para solicitar a aprovação da presente instituição para que seja executada a pesquisa de campo intitulada: "Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito com Motocicletas", que tem como propositura: identificar, descrever e analisar fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta.

Assim, gostaria de ter acesso aos universitários desta Renomada Instituição, na data de 01 de agosto de 2016 a 30 de novembro de 2016, para que estes possam participar de um estudo no âmbito acadêmico, sendo que os mesmos terão a liberdade de participar da pesquisa, a partir da adesão ao estudo posterior a assinatura de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.

Gostaria de deixar aqui meu agradecimento antecipado a esta Instituição, pois a mesma estará incentivando a pesquisa em Sinop-MT, o que torna-se um importante instrumento de construção de conhecimento.



MARLON MALTZADU CUNHA
Diretor Unemat
UNEMAT - Campus de Sinop
R. Presidente Dutra, 1.100

APÊNDICE IV – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO-UFMT

Eu, Vânia Aparecida da Silva Figueiredo do Couto, Doutoranda da PUC – Pontifícia Universidade Católica do Curso de Psicologia área de concentração Clínica e Saúde, sob orientação do Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, venho por meio desta para solicitar a aprovação da presente instituição para que seja executada a pesquisa de campo intitulada: "Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito com Motocicletas", que tem como propositura: identificar, descrever e analisar fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta.

Assim, gostaria de ter acesso aos universitários desta Renomada Instituição, na data de 01 de agosto de 2016 a 30 de novembro de 2016, para que estes possam participar de um estudo no âmbito acadêmico, sendo que os mesmos terão a liberdade de participar da pesquisa, a partir da adesão ao estudo posterior a assinatura de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.

Gostaria de deixar aqui meu agradecimento antecipado a esta Instituição, pois a mesma estará incentivando a pesquisa em Sinop-MT, o que torna-se um importante instrumento de construção de conhecimento.



Diretor Universidade Federal do Mato Grosso
Marco Antonio Araújo Pinto
Pró-Reitor
Port. GR 930/2012 - S/MPÉ 7415991
UFMT - CAMPUS SINOP

APÊNDICE V – SOLICITAÇÃO DE APROVAÇÃO PARA EXECUÇÃO DE PESQUISA NA FACULDADE DE SINOP-FASIPE

Eu, Vânia Aparecida da Silva Figueiredo do Couto, Doutoranda da PUC – Pontifícia Universidade Católica do Curso de Psicologia área de concentração Clínica e Saúde, sob orientação do Prof. Dr. Sebastião Benício da Costa Neto, venho por meio desta para solicitar a aprovação da presente instituição para que seja executada a pesquisa de campo intitulada: "Percepção de Risco dos Universitários de Sinop-MT sobre Acidentes no Trânsito com Motocicletas", que tem como propositura: identificar, descrever e analisar fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta.

Assim, gostaria de ter acesso aos universitários desta Renomada Instituição, na data de 01 de agosto de 2016 a 30 de novembro de 2016, para que estes possam participar de um estudo no âmbito acadêmico, sendo que os mesmos terão a liberdade de participar da pesquisa, a partir da adesão ao estudo posterior a assinatura de um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.

Gostaria de deixar aqui meu agradecimento antecipado a esta Instituição, pois a mesma estará incentivando a pesquisa em Sinop-MT, o que torna-se um importante instrumento de construção de conhecimento.



Prof. Dr. Denise Mamoni
Diretora Acadêmica
FASIPE/FASIP

Diretor Fasipe

APÊNDICE VI – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO/TCLE AOS ACADÊMICOS DE SINOP/MT

Você está sendo convidado para ser participante voluntário na pesquisa intitulada: “PERCEPÇÃO DE RISCO DOS UNIVERSITÁRIOS DE SINOP - MT SOBRE ACIDENTES NO TRÂNSITO COM MOTOCICLETAS”, a qual tem por objetivo primário: Identificar, descrever e analisar fatores constituintes da percepção de risco de universitários de Sinop-MT quanto aos acidentes de trânsito com motocicleta, enfocando a condição epidemiológica desta realidade.

No caso de sua aceitação para participar deste estudo é preciso que assine no final deste documento, sendo que o mesmo é em duas vias, ficando uma para você pesquisado e outra para a pesquisadora Vania Aparecida da Silva Figueiredo do Couto. Se não aceitar participar do estudo, não sofrerá nenhuma forma de punição ou prejuízo, sendo que se tiver alguma dúvida sobre a pesquisa, estas podem ser dirimidas a partir do seu contato direto com o Comitê de Ética em Pesquisa da Pontifícia Católica de Goiás (PUC/GO).

A sua participação neste estudo é muito importante e sua ação será a de responder a um questionário composto por vinte questões a ser aplicado pela pesquisadora, sendo que em nenhum momento sofrerá qualquer prejuízo ou correrá risco de passar por constrangimento relativo a alguma das questões levantadas em relação aos dados pessoais. Todavia, caso apresente algum transtorno de ordem psicológica diretamente relacionado com a presente pesquisa será encaminhado para o serviço de psicologia da Própria Instituição UNIC-Universidade de Cuiabá *campus* Aeroporto de Sinop/MT, sendo que todos os custos desde transporte até o tempo dispensado para o tratamento serão reembolsados pela pesquisadora. No que se relaciona a qualquer forma de indenização, caso o senhor/(a) venha a sentir-se prejudicado(a) de alguma forma, devido a esta pesquisa, cabe-lhe o direito de buscar o manto protetor da justiça e o que for decidido judicialmente será ampla e irrestritamente acatado pela pesquisadora.

Ainda devido a importância de sua participação serão garantidos o anonimato e o sigilo absoluto das informações, bem como, os dados coletados com as suas respostas as questões que formam um questionário para a pesquisa, estes serão utilizados unicamente para a elaboração de um estudo científico.

Quanto aos esclarecimentos acima citados, aceito participar da pesquisa.

Sinop, MT, ___/___/_____.

Assinatura do/a Voluntário/a Assinatura do/a Pesquisadora

Pesquisador Responsável: Vania Aparecida da Silva Figueiredo do Couto

Endereço: Rua K2, nº 45 – Redondo da Rua das Rosas – Bairro Setor Residencial Sul - Sinop-Mato Grosso – CEP: 78.550-053.

E-mail: psicofigueiredocouto@bol.com.br

Orientador: Sebastião Benício da Costa Neto

E-mail: sebastiaobenicio@gmail.com

Comitê de Ética e Pesquisa da Pontifícia Católica de Goiás (PUC/ GO). Localizado na Avenida Universitária 1.069, Setor Universitário, Goiânia-Goiás Área IV(Bloco da Reitoria), Caixa Postal 86- CEP 74605-010. Fone: (62) 3946-1512; Fax: (62) 3946-1070; e-mail: cep@pucgoias.edu.br.

Assinatura do pesquisador principal:

Vania Aparecida da Silva Figueiredo do Couto

APÊNDICE VII – QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO

1. Sexo

- feminino
- masculino

2. Faixa etária

- entre 18 e 25 anos
- entre 26 e 35 anos
- entre 35 e 40 anos

3. Grau de escolaridade

- fundamental incompleto
- fundamental completo
- ensino médio incompleto
- ensino médio completo
- superior incompleto
- superior completo
- outro. Qual? _____

4. Estado civil

- solteiro
- casado
- união estável
- separado/divorciado
- viúvo

5. Possui alguma religião?

- sim
- não

6. Se possui alguma religião qual?

- católica
- evangélica
- espírita
- outra. Qual? _____

7. Qual é a sua profissão?

- estudante
- empregado
- empregador
- autônomo

8. Possui dependentes?

- sim
- não

9. Se possuir dependentes, quantos são?

- somente 1
- entre 2 e 3
- entre 4 e 5
- mais de 5

10. Possui carteira de habilitação?

- sim
- não

11. Que tipo de carteira de habilitação possui?

- A
- B
- AB
- C
- D
- E

12. Há quanto tempo possui carteira de habilitação?

- menos de 1 ano
- entre 1 e 5 anos
- entre 6 e 10 anos
- mais de 10 anos

13. Conhece e pratica a direção defensiva?

- sim, sempre
- sim, às vezes
- não

14. Você tem o hábito de usar capacete?

- sim, sempre
- sim, às vezes
- não

15. Já teve situações de dirigir após ingerir bebida alcoólica?

- sim, sempre
- sim, às vezes
- não

16. Toma algum tipo de medicamento, que possa prejudicar a sua percepção ao dirigir?

- sim, sempre
- sim, às vezes
- não

17. Número de eventos de acidentes de trânsito?

- somente 1
- entre 2 e 3
- entre 4 e 5
- mais de 5

18. Número de dias de atestado médico devido aos acidentes?

- 1 dia
- entre 2 e 5 dias
- entre 6 e 10 dias
- mais de 10 dias

19. Presença de comorbidade decorrente de acidentes.

- 1
- entre 2 e 3
- entre 4 e 5
- mais de 5

APÊNDICE VIII – QUESTIONÁRIO SOBRE COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

1. Neste estudo, considera-se o risco como um perigo iminente que pode apresentar ameaça física a um indivíduo ou ao meio em que o mesmo se encontra inserido. Você já teve algum comportamento que você considere como de risco?

2. O que entende por comportamento de risco associado ao trânsito?

3. Já teve algum comportamento no trânsito que você considere de risco?

4. Que fatores poderiam garantir a segurança no trânsito?

5. Como você participa no trânsito?

6. Como você participa na redução da violência?

7. Para você o que é ser um bom motociclista?

8. Para você o que é ser um mau motociclista?

9. Quais as suas experiências de envolvimento em acidentes de trânsito?

APÊNDICE IX – DESENHO DO ESTUDO

O presente projeto pretende avaliar a percepção de risco dos universitários de Sinop -MT sobre acidentes no trânsito com motocicletas. É um estudo do tipo transversal e será desenvolvido por meio de pesquisas exploratórias e descritivas. Os dados serão coletados por meio de questionários no horário de aula e os participantes deverão estar de acordo com a pesquisa mediante a assinatura do termo de consentimento livre e esclarecido (TCLE). A população alvo do estudo composta por universitários de ambos os sexos, que possuam motocicletas, CNH e são ou foram vítimas de acidentes de trânsito, sendo oriunda das instituições superiores alva do estudo, a Universidade de Cuiabá – UNIC Aeroporto e Industrial; Universidade Estadual do Mato Grosso – UNEMAT; Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT e Faculdade de Sinop – FASIPE, todas as instituições com *campus* em Sinop-MT. A amostra será composta por 385 (trezentos e oitenta e cinco) participantes, com percentual de 95% de confiança e 5% de erro amostral. As concentrações serão expressas em média e Desvio Padrão – DP, com as comparações avaliadas estatisticamente significativas quando $p < 0,05$. Para análise de associação entre as variáveis o presente estudo utilizará a Análise Multivariada ou de Cluster. Aponta-se ainda que para a análise da escala será utilizado nesse estudo o coeficiente de correlação de Pearson. O estudo seguirá os princípios éticos descritos na Resolução 466/12 – CNS/MS.

ANEXO I – INVENTÁRIO DAS CINCO DIMENSÕES DA PERSONALIDADE BIG FIVE

Abaixo existem características que se encontram nas Cinco Dimensões da Personalidade Big Five, sendo que estas podem ou não lhe dizer respeito. Por favor, escolha um dos números que melhor expresse a sua opinião em relação às suas características de personalidade, não existindo respostas certas ou erradas, para isso solicito a cada um que responda com sinceridade utilizando a seguinte escala:

Discordo Totalmente	Discordo	Não Concordo e nem Discordo	Concordo	Concordo Totalmente
1	2	3	4	5

Nº	Eu me vejo como alguém que...	1	2	3	4	5	6
01	É conservador, comunicativo						
02	Às vezes é frio e distante						
03	Tende a ser crítico com os outros						
04	É minucioso e detalhista no trabalho						
05	É assertivo, não teme expressar o que sente						
06	Insiste até concluir a tarefa ou o trabalho						
07	É depressivo, triste						
08	Gosta de cooperar com os outros						
09	É original, tem sempre novas ideias						
10	É temperamental, muda de humor facilmente						
11	É inventivo, criativo						
12	É reservado						
13	Valoriza o artístico, o estético						
14	É emocionalmente estável, não se altera facilmente						
15	É prestativo e ajuda os outros						
16	É, às vezes, tímido e inibido						
17	Pode ser um tanto descuidado						
18	É amável, tem consideração pelos outros						
19	Tende a ser preguiçoso						
20	Faz as coisas com eficiência						
21	É relaxado, controla bem o stress						
22	É facilmente distraído						
23	Mantém-se calmo nas situações tensas						
24	Prefere trabalho rotineiro						
25	É curioso sobre muitas coisas diferentes						
26	É sociável, extrovertido						
27	É geralmente confiável						
28	É, às vezes, rude (grosseiro) com outros						
29	É cheio de energia						
30	Começa discussões, disputas, com os outros						
31	É um trabalhador de confiança						
32	Faz planos e segue-os à risca						
33	Tem uma imaginação fértil						
34	Fica tenso com frequência						
35	É engenhoso, alguém que gosta de analisar profundamente as coisas						
36	Fica nervoso facilmente						

37	Gera muito entusiasmo						
38	Tende a ser desorganizado						
39	Gosta de refletir, brincar com as ideias						
40	Tem capacidade de perdoar, perdoa fácil						
41	Preocupa-se muito com tudo						
42	Tende a ser quieto, calado						
43	Tem poucos interesses artísticos						
44	É sofisticado em artes, música ou literatura						