

## COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO: UM ESTUDO COM UNIVERSITÁRIOS DE UM MUNICÍPIO DO SUL DO TOCANTINS

*BEHAVIOR OF RISK IN TRANSIT: A STUDY WITH UNIVERSITY OF A SOUTH OF TOCANTINS MUNICIPALITY*

Ellen Fernanda Klinger<sup>1</sup>, Vinícius Lopes Marinho<sup>2</sup>, Jeann Bruno Ferreira da Silva<sup>3</sup>, Thais Valadão Reis<sup>4</sup>, Kárita Pricilla Monteiro Campos<sup>4</sup>

### RESUMO

Os acidentes de trânsito são considerados uma das principais causas de morte no mundo, com impacto na sociedade em geral. O alto índice de vítimas fatais provocado por eles, sobretudo entre jovens, representa um problema de saúde pública que merece atenção. Estudos têm sido realizados em busca de explicações dos fatores relacionados à condução segura, bem como campanhas para a prevenção dos acidentes de trânsito. Desta forma, o artigo apresenta resultados de pesquisa realizada com o objetivo de investigar o comportamento de risco no trânsito em acadêmicos de uma universidade no sul do Tocantins. Para isso, foi efetuada pesquisa quantitativa descritiva, na qual foi aplicado questionário para identificação de comportamento de risco no trânsito em 362 acadêmicos dos quinze cursos oferecidos pela instituição. Dentre os resultados, averiguou-se que a faixa etária dos entrevistados variou entre 17 e 52 anos, com predomínio do sexo masculino (52%). Em relação aos comportamentos de risco, os mais frequentes foram: 1 - não uso do cinto de segurança, 2 - excesso de velocidade, 3 - uso do celular enquanto dirige e 4 - dirigir sob efeito de álcool. Dos comportamentos de risco investigados, o não uso do cinto de segurança apareceu com maior frequência. Os resultados sugerem que a intervenção no trânsito para a diminuição de acidentes deve ir além da fiscalização, abrangendo medidas educativas e preventivas.

**Palavra Chave:** Comportamento de risco; Acidentes; Trânsito.

### ABSTRACT

Traffic accidents are considered one of the main causes of death in the world, with an impact on society in general. The high rate of fatalities caused by them, especially among young people, represents a public health problem that deserves attention. Studies have been carried out in search of explanations of the factors related to safe driving, as well as campaigns for the prevention of traffic accidents. In this way, the article presents results of research carried out with the objective of investigating the risk behavior in traffic in academics of a university in the south of Tocantins. For this, a descriptive quantitative research was carried out, in which a questionnaire was applied to identify risky traffic behavior in 362 students from the fifteen courses offered by the institution. Among the results, it was found that the age group of the interviewees ranged between 17 and 52 years, with a predominance of males (52%). In relation to risk behaviors, the most frequent were: 1-I do not use the seat belt, 2-speed excess, 3-use of the cellular while driving and 4-driving under alcohol. Of the risk behaviors investigated, the non-use of the seatbelt has appeared more frequently. The results suggest that intervention in transit to decrease in accidents should go beyond supervision, covering educational and preventative measures.

**Key Words:** Risk behaviour; Accidents; Traffic.

<sup>1</sup>Docente do curso de Psicologia da Universidade de Gurupi, Psicóloga, Doutoranda em Psicologia (PUC-GO), Mestre em Distúrbios da Comunicação Humana (UFSM), [klingerellen@gmail.com](mailto:klingerellen@gmail.com)

<sup>2</sup>Docente do curso de Psicologia da Universidade de Gurupi, psicólogo, Doutorando em Ensino (UNIVATES) Mestre em Ciências da Saúde - UFT. [Vinicius.marinho22@gmail.com](mailto:Vinicius.marinho22@gmail.com)

<sup>3</sup>Docente do curso de Psicologia da Universidade de Gurupi, Psicólogo. Doutorando em Desenvolvimento Regional- UFT, Mestre em Ciências da Saúde - UFT.

<sup>4</sup>Egressa do Curso de Psicologia da Universidade de Gurupi, bolsista PIBIC - Propeq.

## 1. INTRODUÇÃO

De acordo com dados do IBGE, a frota de veículos no Brasil em 2018 ultrapassa a marca de 100,7 milhões de unidades, somando todas as categorias no qual carros e motos passaram a ser compreendidos como bens indispensáveis para a locomoção no cenário internacional e nacional, tornando o trânsito complexo por uma gama de fatores, dentre eles o comportamento humano.

Trânsito refere-se a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (DENATRAN, 2016).

Acidente de trânsito é uma ocorrência casual ou ação involuntária que causa danos a pessoas ou coisas, e para isso participa pelo menos um veículo de uma via, a natureza do acidente e a consequência do acidente, dano material, lesões ou óbito (PANITZ, 2003). Uma das principais causas de morte no mundo são os acidentes de trânsito, assunto este que vem sendo discutido cada dia mais devido ao seu impacto na sociedade em geral (OMS, 2015).

Nos países de baixa e média renda, o impacto dos acidentes no trânsito no setor Saúde é significativo, gerando sobrecarga hospitais e setores de reabilitação, portanto, o trânsito é classificado pela OMS como um problema de Saúde Pública. Para a Organização das Nações Unidas - ONU a proclamar o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (WHO, 2015; 2016).

O Brasil conta com legislação específica para os fatores de risco no tráfego, o Código Brasileiro de Trânsito – CTB, contudo, ainda com aplicação deficiente por não conseguir diminuir o número de accidentalidade (OMS, 2015). Como os fatores de risco tem-se a não observância do uso de cinto de segurança, capacete, segurança para crianças, proibição de uso de álcool antes de dirigir e limite de velocidade. Todos esses passíveis de infração no Brasil quando desrespeitada (DETRAN, 2016).

Os acidentes de trânsito no Brasil são formados pelo rápido aumento no uso de veículos automotores para transporte, e por estar dentro de uma esfera político-cultural e de circulação que não estava programada para tais mudanças (SOARES JÚNIOR, 2007). O Ministério da Saúde (2015) aponta que foram registradas 37.306 vítimas fatais do trânsito e 204 mil pessoas ficaram feridas. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a falta de atenção (30,8% dos óbitos registrados); velocidade incompatível (21,9%); ingestão de

álcool (15,6%); desobediência à sinalização (10%); ultrapassagens indevidas (9,3%); e sono (6,7%) estão entre as principais causas dos acidentes com mortes ocorridos em 2016.

O município de Gurupi - TO possui 83.707 habitantes, desta forma a quantidade de veículos automotores equivale a 66% da população de Gurupi. Considerando o levantamento do censo feito pelo IBGE em 2010, que trouxe que 26.641 dos habitantes eram pessoas de 0 a 19 anos, a taxa de veículos automotores aumentaria para 96,9% da população adulta (IBGE, 2015). Em levantamento efetuado pelo Denatran em março de 2016, existem no Brasil 91.485.547 veículos emplacados, onde 618.673 pertencem ao estado do Tocantins, no qual 55.330 são do município de Gurupi/TO.

Estima-se que os acidentes de trânsito são causadores de alto impacto na saúde da população mundial, em que mais de 1,2 milhão de óbitos anualmente são registrados devido a tais acidentes. No Brasil, as maiores taxas de mortalidade por acidentes com veículos a motor foram encontradas em relação aos países da América, com elevados custos em termos de saúde pública (FILHO et al., 2017).

Em 2020, a Organização Mundial da Saúde (OMS) estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito e que entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. Ainda, dentre a população com menos de 44 anos, o acidente de trânsito é a principal causa de morte e invalidez (WILSON et al., 2010).

No Caderno Complementar – Mapa da Violência, o Tocantins aparece como o estado com maior índice de mortes em acidentes de trânsito, registrando 35,6 óbitos por 100 mil habitantes em 2008. No ano de 2011, Gurupi - TO ficou em segundo lugar em *ranking* de número de acidentes de automóvel por município, com a taxa de 45,7 vítimas por 100 mil habitantes (O GLOBO, 2011). Em levantamento estatístico de acidentes de trânsito realizado pela Polícia Militar Estadual do Tocantins – PM, no ano de 2016 o município de Gurupi registrou 932 acidentes, dos quais 8 com vítimas fatais. No primeiro semestre de 2017 foram registrados 591 acidentes de trânsito, 4 deles com óbito.

Sobre o perfil do condutor envolvido em acidentes, estudos apontam que a faixa etária predominantemente associada é de jovens entre 15 e 24 anos, acometidos por causas relacionadas a maior exposição ao risco, pouca experiência na condução, assumir maiores riscos na direção de veículos, alta velocidade, maior impulsividade, realizar manobras arriscadas e uso de álcool (ANDRADE, 2003; O'BRIEN, 2006; CABRAL, 2011). Aditivamente, os comportamentos de risco no trânsito fazem-se presentes com

elevada frequência entre os estudantes universitários, estando diretamente relacionados com o envolvimento em acidentes que provocam vítimas (COLICCHIO, 2010).

Diante disso, essa pesquisa justifica-se devido à alta presença de vítimas em acidentes de trânsito nesse município, visto que este assumiu o segundo lugar num ranking de âmbito nacional, bem como a constituição da população desta, com universitários, uma vez que as estimativas assinalam os jovens como principais a apresentarem comportamentos de risco no trânsito. Espera-se que esse estudo possa contribuir a uma identificação da atual conjuntura que permeia o trânsito dessa cidade. Desta maneira, questiona-se que se o campo de risco no trânsito tem maior incidência na faixa etária entre 18 e 30 anos, então, os universitários caracterizam esse perfil, e que dentre os principais comportamentos de risco estão: falar ao celular dirigindo, consumo de bebida alcoólica, não utilizar cinto de segurança ou capacete.

## 2. MATERIAIS E MÉTODOS

Tratou-se de um estudo quantitativo, descritivo, transversal, realizado no período de janeiro a setembro de 2017 com 362 alunos de uma Universidade de um Município do Sul do Tocantins. Em levantamento realizado junto reitoria da IES, verificou-se que no semestre de realização da pesquisa a mesma contava com 3.992 (três mil novecentos e noventa e dois) alunos distribuídos em 15 cursos ofertados.

Para cálculo amostral utilizou-se a fórmula proposta por Barbetta (2002). Para tal cálculo, foi estabelecida a frequência de comportamento de risco no trânsito de acordo com a empregada em estudo de Lima (2009), 45,5 (quarenta e cinco e meio), um nível de confiança de 95% (expresso em números de desvio padrão) e um erro de até 5%. Desta forma, obteve-se o número de 362 alunos. Após a amostra ser selecionada, foi efetuada uma estratificação por cursos, sendo submetida a uma seleção aleatória por sorteio.

Adotaram-se como critérios de inclusão: ser acadêmico matriculado em um dos cursos de graduação da instituição, ser condutor de veículo automotor e consentir com sua participação no estudo. Os de exclusão estavam relacionados àqueles que não atenderam aos critérios anteriormente mencionados, como: não estar matriculado em curso da IES, não ser condutor de veículo automotor, não aceitar participar do estudo e não assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética e Pesquisa com Seres Humanos, conforme a resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde, com número do Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) 64386317.9.0000.5518.

A coleta de dados foi realizada nas salas de aula da IES. A mesma ocorreu durante uma pausa nas aulas, que foram previamente combinadas com os professores de cada curso, assim apresentou-se a proposta da pesquisa e posteriormente convite para participação da mesma. Em seguida, foi entregue o Termo de Consentimento e após a assinatura foi realizada aplicação de um questionário para caracterização do perfil sociodemográfico e identificação dos comportamentos de risco no trânsito, adaptado de Soares Júnior (2007).

Para análise dos dados foi utilizada a estatística descritiva simples, (frequência e porcentagem) através do software SPSS – Statistical Package for the Social Sciences versão 20.0 para Windows.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados obtidos decorrentes da aplicação do Questionário de Investigação de Comportamento de Risco no Trânsito apontam a caracterização sociodemográfica dos participantes (**Tabela 1**), bem como apresentam as multas recebidas pelos mesmos (**Tabela 2**).

**Tabela 1.** Distribuição dos participantes segundo características sociodemográficas

Variável	Categorias	N	%
Sexo	Masculino	188	52%
	Feminino	174	48%
Estado Civil	Solteiro	292	80,60%
	Casado	61	16,80%
	Divorciado	8	2,40%
	Abstenção	1	0,30%
Faixa etária	17-22	218	60%
	23-28	91	25%
	29-34	34	9,30%
	35-40	12	3,30%
	41-46	3	0,90%
	47-52	3	0,90%
	Abstenção	1	0,30%

Renda mensal/Salário Mínimo	<1salário	16	4,41%
	0-1,5	117	32,30%
	02 a 05 salários	116	32%
	06 a 09 salários	23	6,35%
	10 a 22 salários	19	5,24%
	Abstenção	71	19,60%
Tempo habilitado/Anos	<1 ano	43	12,90%
	01 a 05 anos	187	56,10%
	06 a 10 anos	57	17,10%
	11 a 15 anos	18	5,40%
	16 – 20 anos	6	1,80%
	26 – 30 anos	4	1,20%
	Abstenções	3	0,90%
	Sem CNH	44	13,20%
Categoria da CNH	A	11	3,30%
	B	61	16,80%
	AB	235	65%
	AC	3	0,60%
	AD	3	0,60%
	Abstenção	6	1,20%
	Não habilitado	43	11,90%
Tipo de veículo conduzido	Carro	120	33,14%
	Motocicleta	69	16,80%
	Outros	2	0,40%
	Carro e moto	159	43,90%
	Carro, moto e outros	5	1%
	Abstenção	7	1,40%

Fonte: autoria própria

Em relação à faixa etária dos acadêmicos entrevistados, 60% (n= 218) possuem idade entre 17 e 22 anos; 25% (n= 91) com idade entre 23 e 28 anos; 9,3% (n= 34) entre 29 e 34 anos; 3,3% (n=12) entre 35 e 40 anos; 0,9% (n= 3) entre 41 e 46 anos; 0,9% (n= 3) 47 a 52 anos e; 0,3% (n= 1) se abstiveram.

Quanto ao sexo, dos 362 acadêmicos entrevistados, maioria 52% (n= 188) está evidenciada pelo sexo masculino e; 48% (n= 174) são do sexo feminino. Sobre o estado civil, dos 362 acadêmicos entrevistados, 80,6% (n= 292) são solteiros; 16,8% (n= 61) são casados; 2,4% (n= 8) são divorciados e; 0,3% (n= 1) se abstiveram.

Sobre a renda mensal, representada em salário mínimo<sup>1</sup>, dos 362 acadêmicos entrevistados, aqueles que recebem menos que um (<1) estão representados em 4,41% (n= 16); 32,3% (n= 117) recebem de 0 à 1,5 (um salário e meio); 32% (n= 116) recebem de 2 à 5 salários; 6,35% (n= 23) recebem de 6 à 9 salários; 5,24% (n= 19) recebem de 10 à 22 salários e; 19,6% (n= 71) se abstiveram. Já acerca da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), a maioria declarou não possuir CNH, evidenciada pelo percentual de 87,3% (n= 316), enquanto 12,7% (n=46) declararam possuir CNH.

Em relação ao tempo/período (representado por anos), dos 362 acadêmicos entrevistados, 12,9% (n= 43) possuem CNH há menos de 1 ano (<1); 56,1% (n=187) entre 1 e 5 anos; 17,1% (n= 57) entre 6 e 10 anos; 5,4% (n=18) entre 11 e 15 anos; 1,8% (n= 6) entre 16 e 20 anos; 1,2% (n= 4) entre 26 e 30 anos; 0,9% (n= 3) se abstiveram e; 13,2% (n= 44) não possuem CNH. Quanto a idade em que iniciou a condução de veículo automotor, dos 362 acadêmicos entrevistados, a maioria, 56% (n= 203) iniciaram aos 18 anos; 23,5% (n= 85) entre 19 e 22 anos; 7% (n= 26) entre 23 e 31 anos; 1% (n= 4) se abstiveram e; 12% (n= 44) não são habilitados.

Os jovens tendem a apresentar, como agravantes sabidamente conhecidos que aumentam o risco de ocorrência de acidentes, uma menor experiência na condução de veículos, maior impulsividade, necessidade de se destacar no seu grupo, maior consumo de bebidas alcoólicas e drogas e maior tendência a exceder os limites de velocidade e desrespeitar as normas de trânsito (COLICCHIO, 2010).

Corroborando, conforme Wilde (2005) os jovens são mais propensos à aceitação do risco, o que justificaria tal perfil. Os resultados sugerem que a intervenção no trânsito para a diminuição de acidentes deve ir além da fiscalização, abrangendo a educação entre os jovens e prevenção.

Sobre a categoria da CNH, dos 362 acadêmicos entrevistados, 3,3% (n= 11) possuem categoria A; 16,8% (n= 61) categoria B; 65% (n= 235) categoria AB; 0,6% (n= 3) categoria AC; 0,6% (n= 3) categoria AD; 1,2% (n= 6) se abstiveram e; 11,9% (n=43) não são habilitados.

Sobre o tipo do veículo conduzido, dos 362 acadêmicos entrevistados, 33,14% (n= 120) conduzem carro; 16,8% (n=69) conduzem motocicleta; 0,4% (n= 2) outros; 43,9% (n=

<sup>1</sup> Atualmente o salário mínimo do Brasil está no valor de R\$ 1.044,00 (um mil e quarenta e quatro reais).  
Fonte: <https://g1.globo.com/economia/noticia/salario-minimo-em-2019-veja-o-valor.ghtml>.

159) conduzem carro e moto; 1% (n= 5) conduzem carro, moto e outros; 1,4% (n= 7) se abstiveram.

Em contraste aos dados inferidos acima, nos países asiáticos, predominam os acidentes envolvendo motos e bicicletas, ambos de maneira uniforme. O que se observa é que o veículo de duas rodas ganha cada vez mais aceitação e aprovação desta população, por ser ágil, de baixo custo, somando-se as facilidades de pagamento tornando possível um crescimento proporcional maior em relação aos demais veículos a motor (CALIL et al., 2009).

Sobre a situação do veículo conduzido, dos 362 acadêmicos entrevistados, a maioria, 64,6% (n= 234) declaram conduzir o próprio veículo; 2% (n= 7) conduzem o veículo da empresa; 27,9% (n= 101) veículo dos pais; 0,4% (n= 2) veículo próprio, empresa e pais; 0,6% (n= 3) próprio e empresa; 0,6% (n= 3) próprio e empresa; 2,4% (n= 9) próprio e pais; 0,4% (n= 2) empresa e pais e; 0,8% (n= 4) se abstiveram.

Sobre a influência da cultura no perfil da nova classe média brasileira, estudo publicado em 2014 retrata que a maioria dos entrevistados possuem veículos automotores e que atribuem tal aquisição às facilidades de acesso a crédito oferecidas pelas empresas (MACEDO, SALES & REZENDE, 2014).

Em relação à distância percorrida por semana (em quilômetros), 40% (n= 145) percorrem entre 0 e 50 km por semana; 27,9% (n= 131) percorrem entre 51 e 150 km; 14,6% (n= 53) percorrem entre 151 e 300 km; 7,7% (n= 28) percorrem mais que 300 km e; 1,4% (n= 5) se abstiveram.

A **tabela 2** (abaixo) apresenta a natureza das multas recebidas, bem como a expressa em percentuais a prevalência destas.

**Tabela 2.** Apresentação de multas recebidas pelos participantes

Variável	Categorias	N	%
Acadêmicos multados	Sim	285	78,70%
	Não	74	27,90%
Motivo da Multa recebida	Avançar o semáforo vermelho	6	1,20%
	Excesso de velocidade	34	9,40%
	Uso do celular	5	1%
	Estacionar em local proibido	14	3,80%
	Desrespeitar a sinalização	1	0,20%
	Sem CNH	4	0,80%
	Infringir normas de segurança	6	1,20%



Sem documentação do veículo	3	0,60%
Retorno em local proibido	1	0,20%
Documento irregular	2	0,40%
Ultrapassar em local proibido	2	0,40%
Abstenção	4	0,80%
Nunca foi multado	278	76,70%

Fonte: autoria própria

Ao serem questionados se já foram multados, dos 362 acadêmicos entrevistados, a maioria, 78,7% (n= 285) afirmaram que sim; 27,9% (n= 74) afirmaram que nunca foram multados e; 0,8% (n= 4) se abstiveram.

Sobre o motivo da multa, dos 362 acadêmicos entrevistados, 1,2% (n= 6) afirmaram foram multados por avançar o semáforo vermelho; 9,4% (n= 34) por excesso de velocidade; 1% (n= 5) pelo uso do celular; 3,8% (n= 14) por estacionar em local proibido; 0,2% (n= 1) por desrespeitar a sinalização; 0,8% (n= 4) por dirigir sem CNH; 1,2% (n= 6) por infringir normas de segurança; 0,6% (n= 3) por dirigir sem a documentação do veículo; 0,2% (n= 1) por realizar retorno em local proibido; 0,4% (n= 2) por dirigir com documentação irregular; 0,4% (n= 2) por ultrapassar em local proibido; 0,8% (n= 4) se abstiveram e; 76,7% afirmaram nunca terem sido multados.

Ao serem questionados se que já sofreram acidentes de trânsito, 41,4% (n= 150) afirmaram que sim; 57,7% (n= 209) afirmaram que não e; 0,6% (n= 3) se abstiveram. Apesar da maioria dos entrevistados ter declarado que nunca sofreu acidentes de trânsito, o percentual de 41,4% é considerado como dado significativo que expressa a realidade local.

Em pesquisa sobre segurança veicular na Suécia realizada por Stigson & Hill (2009), os dados apontaram para o fato de o fator humano ser o principal responsável pela ocorrência de acidentes de trânsito. Entretanto, é importante ressaltar o papel de outras variáveis, tais como as condições das vias de circulação e dos veículos, que podem potencializar as consequências das falhas humanas.

Como o comportamento do condutor no envolve fenômenos como motivação, personalidade, dentre muitos outros, portanto, diminuir acidentes no trânsito engloba um desafio multidisciplinar que “é desenvolver modelos e teorias que englobem todos estes processos psicológicos visando sua aplicabilidade para diminuir danos ao convívio social no trânsito” (HOFFMANN, 2005, p. 22).

De acordo com o questionário, os comportamentos mais frequentes foram: 1 - não uso do cinto de segurança, 2 - excesso de velocidade, 3 – uso do celular enquanto dirige e 4 – dirigir sob efeito de álcool. Em relação ao não uso do cinto de segurança, 16% dos entrevistados afirmaram que este comportamento sempre ocorre, 14% frequentemente, 19% às vezes, 21% raramente, 27% nunca e 3% se abstiveram em responder.

Sobre o excesso de velocidade, 5% dos entrevistados afirmaram que este comportamento sempre ocorre, 17% frequentemente, 31% às vezes, 32% raramente, 13% nunca e 2% se abstiveram em responder.

Resultados semelhantes também foram encontrados nas pesquisas realizadas por Soares Junior (2007), em que os dados afirmam que motoristas de 17 a 30 anos com frequência abusam da velocidade, assim os jovens são mais propensos à aceitação do risco, o que justificaria tal perfil. Em pesquisa acerca do perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito no município de Marília - SP em 2012, 67,3% eram homens e 53,3% encontravam-se na faixa etária de 20-39 anos (BIFFE et al., 2017).

Em se tratando do uso do celular enquanto dirige, 4% dos entrevistados afirmaram que este comportamento sempre ocorre, 6% frequentemente, 19% às vezes, 32% raramente, 38% nunca e 1% se abstiveram. O percentual de acadêmicos que afirmaram sempre dirigir sob efeito de álcool foi 3%, frequentemente 3%, às vezes 14%, raramente 19%, nunca 60% e 1% se abstiveram em responder.

Como o trânsito contempla não somente aspectos mecânicos, mas também o fator humano envolvido, ao se pensar em redução de acidentes a forma mais eficaz de formar os cidadãos para esta relação é a educação para o trânsito, ao invés das medidas somente punitivas (SOARES JR, 2007).

De modo complementar, Soares e Thielen (2012) consideram que a educação para a segurança no trânsito oferece ferramentas adequadas para solucionar o problema crescente dos acidentes, mas é preciso recorrer a novas metodologias para a comunicação de riscos, como métodos que promovam a discussão e percepção dos condutores e futuros condutores. Para tal intento preventivo, a demanda de intervenção multifatorial e interdisciplinar.

Em específico sobre as contribuições da psicologia, visto que o trânsito envolve o comportamento humano, Sampaio e Tanaka (2011) ressaltam que a participação dos psicólogos em estudos e na prática não se restrinja a avaliação dos candidatos para obtenção da CNH, mas também na estruturação de programas de intervenções como oficinas psicoeducativas para a conscientização e sensibilização sobre condução segura.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dos comportamentos de risco, o não uso do cinto de segurança foi o mais frequente apontado pelos entrevistados. Este fenômeno pode possuir elevada ocorrência na região sul do Tocantins não só devido a eventual fiscalização por parte das autoridades competentes, mas pelo fato de o jovem assumir os riscos ao volante de maneira inconsequente.

Os resultados sugerem que a intervenção no trânsito para a diminuição de acidentes deve abranger a adoção de medidas preventivas e educativas entre os jovens. Estas medidas podem desdobrar-se em campanhas na mídia televisiva, radiodifusão, blitz educativas e campanhas de conscientização no próprio Centro Universitário, bem como projetos de extensão multidisciplinares.

Nesse sentido, uma alternativa é a criação de ações preventivas e educativas para tentar reduzir o número de acidentes no trânsito (SILVA; DAGOSTIM, 2006). O artigo 74 do CTB estabelece que a educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Adiante, no artigo 76 define a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito (BRASIL, 1997).

Sugere-se que novos estudos sejam realizados à fim de investigar o comportamento do jovem no trânsito, tendo em vista que esta população tem sofrido maiores impactos em se tratando de acidentes de trânsito que envolvem vítimas fatais.

#### REFERÊNCIAS

ANDRADE, S.M.; et al. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. *Rev Assoc Med Bras.*; v. 49, n. 4, p. 439-44, 2003.

BARBETTA, P.A. **Estatística Aplicada às Ciências Sociais**, Ed. UFSC, 5ª Edição, 2002.

BIFFE, C. R. F. et al. Perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito em Marília, São Paulo, 2012. *Epidemiol. Serv. Saúde*, Brasília, v. 26, n. 2, p. 389-398, jun. 2017 . Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2237-96222017000200389&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2237-96222017000200389&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 05 dez. 2017.

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro*: instituído pela Lei nº 9503, de 23 de setembro de 1997. 3. ed. Brasília, DF: Denatran, jun. 2008. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>>. Acesso em: 23 maio 2017.

\_\_\_\_\_. (Brasil). *Censo demográfico 2010: Resultados da amostra - características da população*. 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=170950&idtema=90&search=tocantins|gurupi|censo-demografico-2010:-resultados-da-amostra-caracteristicas-da-populacao->>>. Acesso em: 15 mai. 2017.

CABRAL, A. P. de S.; SOUZA, W. V. de; LIMA, M. L. C. de. Serviço de Atendimento Móvel de Urgência: um observatório dos acidentes de transportes terrestre em nível local. *Rev. bras. Epidemiol.*, v. 14, n. 1, pp. 03-14, mar. 2011.

CALIL, A. M. et al . Mapping injuries in traffic accident victims: a literature review. *Rev. Latino-Am. Enfermagem*, v. 17, n. 1, p. 120-125, fev. 2009 . Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-11692009000100019&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-11692009000100019&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 25 nov. 2017.

COLICCHIO, D. et al. Comportamento no trânsito entre estudantes de medicina. *Revista da Associação Médica Brasileira*, v. 56, n. 5, p. 535-540, 2010.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. *Estatística: Frota*. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.htm>>. Acesso em: 14 out. 2017.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL. *OMS divulga Relatório Global de Segurança no Trânsito 2013*. 2013. Disponível em: <<http://www.detran.rs.gov.br/decadars/?p=1655>>. Acesso em: 16 mai. 2017.

FILHO, M. M.; CARVALHO, C. R.; GARCIA, E. de P. Fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito entre universitários. *Ciência & Saúde*, v. 10, n. 2, p. 62-70, abr.-jun., 2017. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/faenfi/article/view/24205>>. Acesso em: 18 fev. 2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo demográfico: resultados preliminares - São Paulo*. Rio de Janeiro; 2017.

GLOBO, O. *Acidentes de Trânsito: Tocantins é o estado mais violento*. 2011. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/politica/acidentes-de-transito-tocantins-o-estado-mais-violento-2797558>>. Acesso em: 23 mai. 2017.

HOFFMANN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, v. 1, n. 1, p. 17-24, Jul./Dez. 2005. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>>. Acesso em: 12 de dez. 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. (Brasil). *Gurupi: Informações completas*. 2015. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=170950&search=tocantins|gurupi>>. Acesso em: 15 mai. 2017.

- LIMA, Y. E. P. de O. et al. Comportamentos de jovens no trânsito: um inquérito entre acadêmicos de enfermagem. **Rev. eletrônica enferm**, v. 11, n. 1, p. 110-116, 2009. Disponível em: <[https://www.fen.ufg.br/fen\\_revista/v11/n1/pdf/v11n1a14.pdf](https://www.fen.ufg.br/fen_revista/v11/n1/pdf/v11n1a14.pdf)>. Acesso em: 30 mai. 2017.
- MACEDO, S. B.; SALES, A. P.; REZENDE, D. C. O perfil da nova classe média e a influencia do capital cultural. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**, v. 8, n. 4, 2014.
- O'BRIEN, M.C., et al. Single question about drunkenness to detect college students at risk for injury. **Acad Emerg Med**. V.13, n. 6, p. 629-636, 2006.
- OMS - ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. *Relatório global sobre o estado da segurança viária 2015*: Sumário. Genebra: WHO; 2015. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_POR.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_POR.pdf?ua=1)>. Acesso em: 15 mai. 2017.
- PANITZ, M. A. *Dicionário técnico*: português-inglês. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003.
- SAMPAIO, M. H. de L.; NAKANO, T. de C. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: revisão de pesquisas brasileiras. **Psicol. teor. prat**, v. 13, n. 1, p. 15-33, 2011. Disponível em: <[http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1516-36872011000100002&lng=pt&nrm=iso](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872011000100002&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 13 dez. 2017.
- SILVA, F. G.; DAGOSTIN, C. G. A relevância de produzir conhecimento social e científico sobre o comportamento humano no trânsito. **Estudos de Psicologia**, v. 11, n. 1, p. 115-118, jan./abr. 2006. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-294X2006000100014&lang=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-294X2006000100014&lang=pt)>. Acesso em: 17 fev. 2020.
- SOARES JÚNIOR, R. da C. *Comportamento de risco no trânsito dos motoristas em Campo Grande - MS*. 2007. 104 f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Curso de Programa de Pós-Graduação, Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2007. Disponível em: <<http://site.ucdb.br/public/md-dissertacoes/8026-comportamento-de-risco-no-transito-de-motoristas-em-campo-grande-ms.pdf>>. Acesso em: 15 mai. 2017.
- SOARES, D. P.; THIELEN, I. P. Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador. **Psicol. cienc. prof.**, Brasília, v. 32, n. 3, p. 730-743, 2012. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98932012000300016&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000300016&lng=pt&nrm=iso)>. Acesso em: 05 dez. 2017.
- STIGSON, H.; HILL, J. Use of car crashes resulting in fatal and serious injuries to analyze a safe road transport system model and to identify system weaknesses. **Traffic injury prevention**, v. 10, n. 5, p. 441-450, 2009.
- WILDE, G. J. S. *O limite aceitável de risco*: uma nova psicologia de segurança e de saúde. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

WILSON, C. et al. Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. **Cochrane the Cochrane Library**, v. 11, 2010. Disponível em: <[http:// www.update-software.com/BCP/WileyPDF/EN/CD004607.pdf](http://www.update-software.com/BCP/WileyPDF/EN/CD004607.pdf)>. Acesso em: 17 fev. 2020.

WHO - World Health Organization. *Global status report on road safety 2015*. Geneva: WHO, 2015. Disponível em: <[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/)> Acesso em: 05 de dez. 2017.

\_\_\_\_\_. *Global status report on road safety: time for action*. Geneva: WHO, 2009. Disponível em: <[http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44122/1/9789241563840\\_eng.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44122/1/9789241563840_eng.pdf)>. Acesso em: 05 de dez. 2017.