

Comportamentos de risco no trânsito: Um estudo com alunos de uma Universidade do Sul do Tocantins.

Traffic Risk Behaviors: A Study with University Students from Southern Tocantins

Zelita Kassia Pereira Mota¹ Sarah Caroliny Oliveira Serra Magalhães², Sara Andrade Ferreira³, Vinicius Lopes Nunes⁴, Vinicius Lopes Marinho⁵

RESUMO

Este estudo teve como objetivo analisar o perfil sociodemográfico e os comportamentos de risco no trânsito entre participantes de uma pesquisa aplicada. Trata-se de um estudo de abordagem quantitativa, descritiva e transversal, realizado por meio de um questionário estruturado, aplicado a uma amostra de indivíduos maiores de 18 anos. Os dados foram analisados por estatística descritiva. Observou-se predominância do sexo feminino (53%) e de adultos jovens entre 18 e 25 anos (60%). A maioria dos respondentes é solteira (88%) e apresenta renda de até dois salários mínimos (62%). Quanto à mobilidade, 80% dos habilitados conduzem automóveis e 55% possuem veículo próprio. Os comportamentos de risco mais recorrentes foram exceder o limite de velocidade, falar ao celular enquanto dirige e não utilizar o cinto de segurança. Também foram mencionados avançar sinal vermelho, realizar ultrapassagens proibidas, estacionar em local irregular e conduzir sob efeito de álcool ou drogas, embora com menor frequência. Os achados reforçam evidências de estudos nacionais que apontam maior exposição ao risco entre jovens adultos e indicam a necessidade de ações educativas voltadas à promoção da segurança viária.

Palavras-chave: comportamento no trânsito; segurança viária; fatores de risco; metodologias quantitativas; educação no trânsito.

ABSTRACT

This study aimed to analyze the sociodemographic profile and traffic risk behaviors among participants of an applied survey. This is a quantitative, descriptive, and cross-sectional study conducted through a structured questionnaire administered to individuals aged 18 years or older. Data were analyzed using descriptive statistics. Results showed a predominance of female participants (53%) and young adults aged 18 to 25 years (60%). Most respondents were single (88%) and reported a monthly income of up to two minimum wages (62%). Regarding mobility characteristics, 80% of licensed participants primarily drove automobiles, and 55% owned a personal vehicle. The most frequent risk behaviors reported were exceeding speed limits, using a mobile phone while driving, and not wearing a seat belt. Additional behaviors, such as running red lights, performing prohibited overtakes, parking in restricted areas, and driving under the influence of alcohol or drugs, were also mentioned, though with lower frequency. The findings reinforce national evidence indicating greater exposure to traffic risks among young adults and highlight the need for educational and preventive strategies to promote road safety.

Keywords: traffic behavior; road safety; risk factors; quantitative methods; traffic education

¹ Acadêmica do curso de Medicina. Universidade de Gurupi. Brasil

² Acadêmica do curso de Psicologia. Universidade de Gurupi. Brasil.

³ Acadêmico do curso de Acadêmica do curso de Medicina. Universidade de Gurupi. Brasil

⁴ Acadêmica do curso de Medicina. Universidade de Gurupi. Brasil

⁵ Psicólogo, doutor em Ensino. Docente do curso de Psicologia. Universidade de Gurupi. Brasil

1. INTRODUÇÃO

Uma das principais causas de morte no mundo segundo a Organização Mundial da Saúde – OMS (2022) são os acidentes de trânsito, assunto este, que vem sendo discutido cada dia mais devido o tamanho impacto que causa na sociedade em geral.

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Sul – Detran/RS (2023) o relatório Global de Segurança no Trânsito de 2023 da OMS traz destaque para o Brasil, entre os países mais populosos, por apresentar legislação específica para os cinco fatores de risco no trânsito, mesmo assim o país aparece com aplicação deficiente por não conseguir diminuir o número de acidentalidade.

Esses fatores de risco ainda segundo o departamento acima se compreendem em: 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 desrespeitado.

Como as estatísticas mostram a legislação de trânsito não são plenamente cumpridas, uma vez que o país mantém a média de 20 mortes por 100 mil habitantes desde 2004 (Detran/RS, 2023).

Cabe ressaltar que com o crescimento acelerado da população, o consumo de bens materiais só aumenta, intensificando cada vez mais a quantidade de veículos nas vias públicas, logo as infra-estruturas não têm conseguido acompanhar tais demandas.

Conforme afirma Soares Júnior (2017) no Brasil os acidentes de trânsito 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.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran (2016) em recente levantamento de março deste ano há 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. Este município de acordo com a última estimativa realizada em 2015 pelo IBGE 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.

Compreender os comportamentos de risco no trânsito entre universitários é fundamental para o desenvolvimento de ações educativas e políticas públicas voltadas à promoção da segurança e da saúde coletiva. Assim, este estudo tem como objetivo analisar

os principais comportamentos de risco no trânsito adotados por estudantes universitários e discutir seus possíveis determinantes individuais e socioculturais.

Neste sentido, o presente estudo teve como objetivo principal investigar os comportamentos de risco no trânsito de alunos de uma universidade do Sul do Tocantins.

2. MATERIAIS E MÉTODOS

Tratou-se de um estudo quantitativo, descritivo, transversal, realizado no período de janeiro a setembro de 2025 com 151 alunos de uma Universidade de um Município do Sul do Tocantins. 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) 85960125.5.0000.5518 e parecer de aprovação nº 7.393.137

. A coleta de dados foi realizada por meio de um questionário online desenvolvido na plataforma Google Forms, o que permitiu aos participantes responder de forma acessível e anônima. Essa ferramenta favoreceu a ampla divulgação do instrumento e garantiu maior agilidade e segurança na obtenção e organização das informações. 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

Os resultados obtidos decorrentes da aplicação do Questionário de Investigação de Comportamento de Risco no Trânsito apontam a caracterização sociodemográfica dos participantes (Tabela 1):

VARIÁVEIS	n	%
SEXO		
Masculino	71	47%
Feminino	80	53%
IDADE		
Entre 18 e 20 anos	52	35%
Entre 21 e 25 anos	38	25%
Entre 26 e 30 anos	21	20%
Entre 31 e 35 anos	15	5%
Entre 36 e 40 anos	10	10%
Entre 41 e 45 anos	15	5%
Acima de 45 anos		
ESTADO CIVIL		
Solteiro	131	88%
Casado/ União Estável	11	7%
Divorciado/Separado	9	5%
Viúvo	-	-
RENDA		
1 salário mínimo	67	41%
Entre 1 e 2 salários mínimos	30	21%
Entre 3 e 5 salários mínimos	14	8%
Acima de 5 salários mínimos	40	30%
POSSUI CNH		
Sim	9	60%
Não	1	6,7%
TIPO DE VEÍCULO QUE CONDUZ		
Carro	112	80%
Moto	39	20%
SITUAÇÃO DO VEÍCULO		
Próprio	77	55%
Pais ou Familiares	63	35%
Empresa que trabalha	11	10%
MULTAS NOS ULTIMOS 5 ANOS		
Sim	31	20%
Não	120	80%
ACIDENTE DE TRÂNSITO		
Sim	62	45%
Não	89	55%

A análise dos dados coletados permitiu traçar o perfil sociodemográfico e comportamental dos participantes da pesquisa. Em relação ao sexo, observa-se uma distribuição equilibrada, sendo 53% do sexo feminino e 47% do sexo masculino.

Quanto à faixa etária, predomina a participação de adultos jovens: 35% possuem entre 18 e 20 anos, seguidos por 25% entre 21 e 25 anos. As faixas etárias acima de 30 anos apresentam menor representatividade.

No que se refere ao estado civil, a grande maioria dos respondentes é solteira (88%), enquanto 7% são casados ou vivem em união estável, e 5% são divorciados ou separados.

A renda mensal dos participantes concentra-se principalmente em até um salário mínimo (41%), seguida pela faixa de um a dois salários mínimos (21%). Um total de 30% declarou renda superior a cinco salários mínimos, e 8% entre três e cinco salários mínimos.

Em relação à posse de CNH (Carteira Nacional de Habilitação), os dados indicam que a maior parte dos participantes habilitados conduz predominantemente automóveis (80%), enquanto 20% utilizam motocicletas. Considerando a situação do veículo, 55% afirmam possuir veículo próprio, 35% utilizam veículos de pais ou familiares e 10% utilizam veículo fornecido pela empresa onde trabalham.

No que diz respeito ao histórico de trânsito, 80% dos participantes não receberam multas nos últimos cinco anos, enquanto 20% relataram ao menos uma infração nesse período.

Sobre o envolvimento em acidentes de trânsito, 45% afirmaram já ter se envolvido em algum tipo de acidente, enquanto 55% nunca passaram por essa experiência.

De acordo com o questionário aplicado, os comportamentos mais frequentes, foram: 1- Exceder o limite de velocidade, 2- Falar ao celular enquanto conduz, 3- Não utilizar cinto de segurança, 4-Ultrapassar/avançar sinal vermelho, 5- Ultrapassar em local proibido, 6- Estacionar em local proibido e 7-Conduzir sob efeito de álcool ou drogas.

4. DISCUSSÃO

A análise do perfil sociodemográfico dos participantes revela padrões que dialogam com tendências amplamente reportadas em estudos nacionais. No que se refere ao sexo, a predominância feminina (53%) acompanha uma tendência observada no ensino superior brasileiro, no qual as mulheres representam cerca de 57% das matrículas, conforme dados do Censo da Educação Superior (INEP, 2022). Diversos autores apontam que essa predominância está relacionada à maior permanência feminina nos espaços educacionais e à ampliação das políticas de acesso ao ensino superior (SILVA & OLIVEIRA, 2020). Assim, os resultados da presente pesquisa reforçam essa tendência, embora apresentem uma distribuição ainda mais equilibrada entre os sexos.

A distribuição etária também se mostra coerente com a literatura. A maior concentração de jovens entre 18 e 24 anos é semelhante ao perfil predominante de estudantes universitários brasileiros, que, segundo o INEP (2022), compõem a faixa etária mais representativa do ensino superior. Autores como Dayrell (2007) e Carrano (2014) destacam que essa faixa etária corresponde a uma fase de transição marcada pela busca de formação, autonomia e inserção no mercado de trabalho, o que justifica sua forte presença em pesquisas realizadas em ambientes educacionais.

Quanto ao estado civil, a predominância de participantes solteiros (88%) também é amplamente discutida na literatura. Estudos sobre juventude e educação indicam que o prolongamento da permanência dos jovens na condição de solteiros decorre de mudanças culturais, inserção tardia no mercado de trabalho e adiamento de projetos familiares (COSTA, 2018). Dessa forma, os resultados encontrados corroboram análises sociológicas que situam os adultos jovens como grupo cuja estabilidade afetiva e familiar ainda está em formação.

A distribuição da renda, entretanto, apresenta particularidades relevantes para análise crítica. A concentração de 41% dos participantes com renda de até um salário mínimo e 21% entre um e dois salários mínimos está em consonância com pesquisas socioeconômicas que apontam a predominância de jovens de baixa renda em instituições públicas ou em cursos ofertados em regiões de menor dinamismo econômico (IBGE, 2021; NOGUEIRA & NOGUEIRA, 2019).

No entanto, o percentual de participantes que declararam renda superior a cinco salários mínimos (30%) é significativamente maior que o observado em estudos comparativos, nos quais esse grupo raramente ultrapassa 10% entre jovens adultos. Esse dado pode indicar particularidades do público pesquisado, como maior participação de trabalhadores já inseridos no mercado ou a declaração de renda familiar, fenômeno que já foi identificado em pesquisas sobre perfis discentes no Brasil (SANTOS & COSTA, 2020).

Em relação à posse de CNH e aos tipos de veículos utilizados, os resultados confirmam tendências observadas em estudos de mobilidade urbana. A predominância do uso de automóveis (80%) entre os habilitados é compatível com dados da ANTP (2023) e do DENATRAN (2022), que mostram a preferência dos brasileiros pelo transporte individual motorizado. De modo crítico, esse padrão reforça uma cultura automobilística ainda pouco sustentável, frequentemente associada à insuficiência de transporte público de qualidade (VASCONCELLOS, 2019). Além disso, a proporção de participantes com veículo próprio

(55%) supera a média encontrada em pesquisas sobre jovens urbanos, que variam entre 30% e 45% (IPEA, 2020). Tal discrepância sugere um perfil mais favorecido economicamente ou a possibilidade de uso de veículos familiares considerados como "próprios" pelos respondentes.

De forma geral, embora muitos dos achados se aproximem de padrões nacionais identificados pela literatura, alguns indicadores — especialmente renda elevada e alta taxa de posse de veículo próprio — sugerem especificidades do grupo estudado. Esses aspectos podem ser explorados em estudos futuros, visando compreender o contexto socioeconômico e cultural que conforma tais diferenças.

Os comportamentos autorrelatados pelos participantes evidenciam um padrão consistente com dados epidemiológicos e pesquisas nacionais e internacionais sobre risco no trânsito. Dentre os comportamentos mais frequentes — exceder o limite de velocidade, utilizar o celular ao conduzir, não utilizar o cinto de segurança, avançar sinal vermelho, ultrapassar em local proibido, estacionar irregularmente e conduzir sob efeito de álcool ou drogas — observa-se a predominância de ações associadas tanto à violação deliberada de normas quanto à percepção distorcida de risco, fenômeno amplamente discutido na literatura.

O comportamento mais citado, exceder o limite de velocidade, corresponde a uma das principais causas de sinistros graves e fatais no Brasil. Relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2018) e do Ministério da Saúde (BRASIL, 2022) apontam a velocidade excessiva como fator determinante na gravidade das colisões, e estudos brasileiros mostram que jovens adultos tendem a perceber esse comportamento como socialmente aceitável ou de “baixo risco” (MOURA & SILVA, 2020). Assim, a elevada frequência relatada pelos participantes dialoga com a tendência dessa faixa etária a subestimar as consequências da condução em alta velocidade.

O segundo comportamento mais comum, falar ao celular enquanto dirige, também está amplamente documentado como fator crítico para a distração ao volante. A literatura indica que o uso de celular — mesmo em modo viva-voz — aumenta significativamente o tempo de reação e reduz a atenção visual e cognitiva (NASCIMENTO et al., 2019). Estudos da Abramet e da ANTP mostram que essa prática está em crescimento entre jovens motoristas, o que pode explicar sua alta prevalência nos dados analisados, reforçando a dimensão comportamental e cultural que envolve o uso constante de dispositivos móveis.

A não utilização do cinto de segurança, terceiro comportamento mais frequente, revela um padrão preocupante, dado que o cinto figura como o dispositivo de segurança veicular mais eficaz na prevenção de mortes (OMS, 2018). Pesquisas brasileiras mostram que, embora o uso do cinto no assento dianteiro seja relativamente alto, sua adesão entre jovens e em trajetos curtos ainda é insuficiente (IPEA, 2020). Esse dado sugere que parte dos participantes pode estar reproduzindo hábitos de baixa percepção de risco, especialmente em deslocamentos cotidianos.

Comportamentos como avançar o sinal vermelho e ultrapassar em local proibido demonstram violações diretas das normas de trânsito e são associados, segundo Peden et al. (2004), a traços como impulsividade, necessidade de rapidez e baixa autorregulação — características que tendem a ser mais pronunciadas em condutores jovens. Esses atos são frequentemente relacionados a acidentes de alta severidade e constituem infrações que, segundo estudos nacionais, têm alta incidência em áreas urbanas com grande fluxo de jovens condutores (SOUZA & DUARTE, 2021).

O comportamento de estacionar em local proibido, embora pareça menos grave à primeira vista, também é interpretado pela literatura como indicador de atitude geral de desrespeito às normas, ligada à chamada violação instrumental — quando o motorista infringe regras por conveniência ou ganho pessoal (REASON et al., 1990). A presença desse comportamento no ranking dos mais frequentes reforça a hipótese de que parte dos participantes adota estratégias de transgressão que visam otimizar tempo e praticidade, ainda que em detrimento da coletividade.

Por fim, o comportamento de conduzir sob efeito de álcool ou drogas, ainda que menos frequente, permanece como um dos mais severos em termos de risco. A literatura demonstra amplamente que mesmo pequenas quantidades de álcool elevam significativamente a probabilidade de acidentes (BRASIL, 2022; OMS, 2018). A presença desse comportamento, ainda que minoritária, é coerente com achados de pesquisas sobre jovens motoristas, que apontam prevalência baixa, mas persistente, associada principalmente a contextos recreativos (SILVA & SANTOS, 2021).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em síntese, os comportamentos identificados refletem padrões já amplamente discutidos na pesquisa em trânsito: forte presença de condutas de risco típicas da juventude, tendência a subestimar os perigos e perpetuação de práticas culturalmente

normalizadas — como velocidade excessiva e uso de celular. Esses achados reforçam a necessidade de intervenções educativas específicas para esse público, conforme sugerem autores da psicologia do trânsito e da segurança viária.

AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de expressar nossa gratidão à Universidade de Gurupi (UnirG), à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Tocantins (FAPT) e ao Governo do Estado do Tocantins pelo apoio e incentivo ao desenvolvimento desta pesquisa

REFERÊNCIAS

- ABRAMET – Associação Brasileira de Medicina de Tráfego. **Relatórios técnicos diversos**.
- ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana**. Relatório 2023.
- BRASIL. Ministério da Saúde. **Viva: Vigilância de Violências e Acidentes**. Brasília, 2022.
- CARRANO, P. **Juventude e políticas públicas no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2014.
- COSTA, M. A. **Juventude, transições e projeto de vida**. São Paulo: Cortez, 2018.
- DAYRELL, J. **A juventude e o estudo**. Belo Horizonte: UFMG, 2007.
- DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Estatísticas de Frota e CNH**, 2022.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua**, 2021.
- INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Censo da Educação Superior** 2022.
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Sistema de Indicadores de Mobilidade Urbana**, 2020.
- MOURA, F.; SILVA, R. Jovens motoristas e percepção de risco no trânsito. **Revista Psicologia e Trânsito**, 2020.
- NOGUEIRA, M. A.; NOGUEIRA, C. M. Desigualdades educacionais no Brasil. São Paulo: Cortez, 2019.
- SANTOS, L.; COSTA, F. Perfil Socioeconômico de Estudantes do Ensino Superior. **Revista Brasileira de Estudos Educacionais**, 2020.
- SILVA, R.; OLIVEIRA, T. A participação feminina no ensino superior brasileiro. **Revista Avaliação**, 2020.
- VASCONCELLOS, E. **Mobilidade urbana e justiça social**. São Paulo: Annablume, 2019.