

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA**

**CARLOS FERNANDO NOVAIS ACOSTA**

**PERFIL DOS CONDUTORES NO TRÂNSITO DE ITAQUI-RS**

**ITAQUI**

**2017**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA**

**CARLOS FERNANDO NOVAIS ACOSTA**

**PERFIL DOS CONDUTORES NO TRÂNSITO DE ITAQUI**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Ciência e Tecnologia.

Orientador: Prof. Dr. Jonas Anderson Simões das Neves

**ITAQUI**

**2017**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos  
pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do  
Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais) .

A185p ACOSTA, CARLOS FERNANDO NOVAIS  
PERFIL DOS CONDUTORES NO TRÂNSITO DE ITAQUI / CARLOS  
FERNANDO NOVAIS ACOSTA.  
22 p.

Tese(Doutorado)-- Universidade Federal do Pampa,  
INTERDISCIPLINAR EM CIÊNCIA E TECNOLOGIA, 2017.  
"Orientação: JONAS ANDERSON SIMÕES DAS NEVES".

1. PERFIL DOS CONDUTORES DE TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE ITAQUI-  
RS. I. Título.

**Carlos Fernando Novais Acosta**

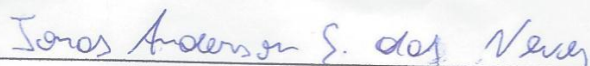
**PERFIL DOS CONDUTORES NO TRÂNSITO DE ITAQUI-RS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado Interdisciplinar em Ciência e Tecnologia da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Bacharel em Ciência e Tecnologia.

Orientador: Prof. Dr. Jonas Anderson Simões das Neves

Trabalho de conclusão de curso defendido e aprovado em: 27 de Junho de 2017

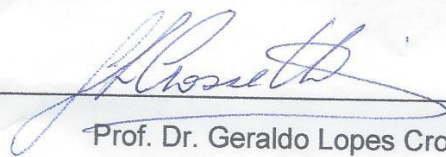
Banca Examinadora:



Prof. Dr. Jonas Anderson Simões das Neves

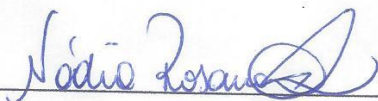
Orientador

UNIPAMPA



Prof. Dr. Geraldo Lopes Crossetti

UNIPAMPA



Prof.(a) Dr.(a) Nádya Rosana Fernandes de Oliveira

UNIPAMPA

Dedico este trabalho a minha família e a todos que contribuíram direta ou indiretamente em minha formação acadêmica.

## **Agradecimentos**

Agradeço a Deus pela vida, pela força, pela saúde para chegar até aqui.

À minha esposa, Elaine Belmonte Novais, às minhas filhas, Crislaine Belmonte Novais e Vitória Fernanda Belmonte Novais, pelo apoio e compreensão demonstrados até aqui.

Ao Prof. Jonas pela orientação nesse trabalho.

E aos demais professores e colegas que de uma forma ou de outra contribuíram para esta conquista.

## Resumo

O trânsito tem um importante papel na vida do ser humano, possibilitando através do mesmo desenvolver as mais diversas atividades decorrentes da vida humana. Desde muito cedo na vida o ser humano participa desse espaço, e na grande maioria, esse espaço é público, onde os comportamentos individuais devem ceder e dar espaço aos comportamentos coletivos. O objetivo do referido trabalho foi identificar o perfil dos condutores de trânsito na cidade de Itaquí, buscando identificar as atitudes e comportamentos que têm contribuído para a ocorrência de inúmeros acidentes de trânsito em nosso município, inclusive com vítimas fatais. Fazer relações entre os dados aqui levantados e aqueles obtidos através das revisões bibliográficas, além de sugerir ações para melhorar a qualidade do nosso trânsito e proporcionar mais segurança a todos os condutores. Foi aplicado um questionário com questões objetivas sobre o comportamento no trânsito, nas principais ruas do centro da cidade, escolhendo-se pessoas de forma aleatória e voluntária para responder sobre o assunto, além de uma revisão de literatura para obter o embasamento necessário para a elaboração do trabalho. Observou-se que o trânsito representa um alto risco a vida do ser humano, sendo mencionado em todos os trabalhos utilizados na revisão como um grave problema de saúde pública, onde a maioria aponta para dados desfavoráveis, como o aumento do número de vítimas em acidentes de trânsito nos próximos anos, aumento da frota de veículos e falta de ações na busca de soluções e enfrentamento das demandas pertinentes ao trânsito. Observou-se, através do referido trabalho, uma diferença de comportamento muito positiva quanto ao desempenho e comportamento dos condutores femininos, sendo possível analisarmos que na maioria dos resultados, as mulheres demonstraram ser mais prudentes, mais cautelosas em relação ao trânsito, enquanto que no público masculino os percentuais demonstraram uma menor preocupação com a segurança no trânsito. Sugere-se através desses resultados mais ações voltadas à conscientização dos condutores para proporcionar um trânsito mais seguro e responsável.

Palavras-chave: Perfil dos condutores, Acidentes de trânsito, Veículos e Saúde Pública.

## **Abstract**

The transit has an important role in the life of the human being, making possible through it to develop the most diverse activities resulting from human life. From very early in life the human being participates in this space, and in the great majority this space is public, where the individual behaviors must yield and give space to the collective behaviors. The objective of this work was to identify the profile of traffic drivers in the city of Itaquí, seeking to identify the attitudes and behaviors that have contributed to the occurrence of numerous traffic accidents in our city, including fatalities, to make relationships between the data here and those obtained through bibliographic reviews, besides suggesting actions to improve the quality of our traffic and to provide more safety to all drivers. It was applied a questionnaire with objective questions about the behavior in the traffic, in the main streets of the center of the city, choosing people of random and voluntary form to answer on the subject, besides a review of literature to obtain the basement necessary for the elaboration of the work . It was observed that traffic represents a high risk to human life, being mentioned in all the works used in the revision as a serious public health problem, where the majority points to unfavorable data, such as the increase in the number of victims in accidents of traffic in the coming years, an increase in the fleet of vehicles and lack of actions in the search for solutions and coping with these demands. A significant and positive difference in the performance and behavior of female drivers was observed through the study, and it was possible to analyze that in the majority of the results, women were shown to be more cautious, more cautious in relation to traffic, whereas in the male audience the Percentages have shown less concern about traffic safety. It is suggested through these results more actions aimed at raising the awareness of drivers to provide safer and responsible traffic.

**Keywords:** Drivers' Profile, Traffic Accidents, Vehicles and Public Health.



## Sumário

1. Introdução.....	10
2. Materiais e Métodos.....	13
3. Perfil dos motoristas Itaquenses.....	15
4. Conclusão.....	19
5. Referências.....	20
6. Anexos.....	22

## 1. Introdução

O trânsito nas vias terrestres é um dos principais modais de transporte no Brasil e exerce um papel fundamental na vida do ser humano, atendendo a uma necessidade constante e indispensável no seu cotidiano entre a casa e o trabalho, assim como para outras atividades.

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º Considera-se trânsito 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.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito. Código de Trânsito Brasileiro(CTB)1998.

Mesmo tendo esse papel importante, o trânsito é cenário de muitos acidentes. De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS) 2015, só no Brasil, em 2015, ocorreram mais de 41 mil mortes por acidentes de trânsito e, segundo dados do Ministério da Saúde (2015), mais de 200 mil pessoas ficaram feridas, sendo considerado um grave problema de saúde pública. Esses episódios geram altos custos ao governo, como despesas hospitalares e indenizações, além dos impactos sociais, com as lesões permanentes e perdas familiares.

Ainda segundo a OMS (2015), os acidentes de trânsito são a principal causa de mortes entre pessoas de 18 a 39 anos de idade, ficando a frente de doenças infecciosas e suicídios, sendo que a maior prevalência de acidentes ocorre com pessoas do sexo masculino.

Um estudo realizado pela OMS (2009) possibilitou uma ação denominada “Década de Ações para a Segurança no Trânsito”. O referido estudo aponta que em 2009 ocorreram, no mundo, 1,3 milhões de mortes no trânsito e mais de 50 milhões de pessoas ficaram com sequelas (traumas e lesões). O estudo ainda ressalta que, se nada for feito para diminuir esse problema de saúde pública, aproximadamente 1,9 milhão de jovens deverão perder a sua vida em acidentes de trânsito até o ano de 2020.

A OMS, pelo seu ranking de avaliação, apontou o Brasil como o 33º país com o trânsito mais perigoso do mundo, ficando em 3º lugar no continente

Americano. Segundo Mendonça (2017), hoje o trânsito brasileiro mata entre 50 e 60 mil pessoas por ano, deixando outras 630 mil pessoas com invalidez permanente, gerando um custo de mais de 3,3 bilhões de reais em indenizações. A taxa de mortalidade anual no Brasil é de 23,4 para cada 100.000 habitantes. Em nível mundial os índices mais altos são na Líbia com 73,4 mortes anuais por cada 100.000 habitantes e na Tailândia, com 36,2 mortes para cada 100.000 habitantes. Em alguns países da Europa, como se tem regras mais rígidas relativas ao trânsito, como Reino Unido, Suécia, Holanda, Noruega e Espanha -, esse índice é menor que 4 mortes por cada 100.000 habitantes.

De acordo com o relatório elaborado pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) 2015, no ano de 2016 ocorreram 20.994 acidentes só nas rodovias federais, deixando 21.439 feridos graves e 6.905 mortos. Registros do MS (2011), apontam que a região Sudeste do Brasil é a líder em número de acidentes com mortes. Os custos com os acidentes de trânsito geram um gasto total aos cofres públicos, na casa dos 40 bilhões de reais por ano, segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)2015.

Os acidentes de trânsito no Brasil matam aproximadamente 43 mil pessoas por ano, de acordo com os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (Datasus, 2017), representando uma das principais causas de morte no país. Os acidentes nas rodovias federais respondem por cerca de 20% dessas mortes (8.227 mortes em 2014), com cerca de 26 mil feridos graves por ano, com fortes impactos sobre o orçamento público e a renda das famílias atingidas.

O estado do Rio Grande do Sul, segundo o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN/RS) 2017, tem 1.627.805 condutores de trânsito femininos e 3.196.509 condutores masculinos, somando um total de 4.824.034 condutores de trânsito para uma frota de 6.450.292 veículos automotores. Nos últimos 10 anos a frota de veículos teve um crescimento de 66,1%, sendo o automóvel e as motocicletas os veículos que aparecem em maior quantidade. Estes números apontam um crescimento em ambos os dados, ou seja, números de condutores e frota de veículos.

No Rio Grande do Sul, registrou-se ainda um aumento no número de infrações e de acidentes de trânsito com vítimas fatais e lesões, porém a média de

mortes anuais no trânsito, de 15,4 mortes para cada 100.000 habitantes, está abaixo da média Nacional, que é 23,4. Da mesma forma, as infrações mais comuns entre os condutores gaúchos estão relacionadas a problemas com a habilitação (falta de posse, categoria diferente, cassação ou suspensão), consumo de álcool e excesso de velocidade (DETRAN, 2017).

Na cidade de Itaqui/RS os números relativos ao trânsito são considerados desproporcionais, pois segundo os dados levantados junto ao DETRAN, o município possuía uma frota de 17.051 veículos registrados até abril de 2017, sendo que o número de condutores habilitados nas diferentes categorias de habilitação somavam, até abril de 2017, um total de 12.703, sendo que o município de Itaqui tem uma população de 38.820 habitantes.

O número de infrações registradas no município, segundo dados do DETRAN/RS em 2016 foi de 5.793. Outro dado muito importante levantado nos referidos registros refere-se ao número de acidentes com vítimas fatais entre 2007 a 2016, quando 53 pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito em Itaqui. Diante dessas informações e do elevado número de acidentes que ocorrem no município de Itaqui/RS, estabeleceu-se como principal objetivo da pesquisa a identificação do perfil dos condutores no trânsito desta cidade.

## **2. Materiais e Métodos**

O trabalho teve embasamento em revisões de literatura de artigos científicos e busca de dados via internet nos órgãos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) em âmbito nacional, estadual e municipal. Foram extraídos dados referentes ao trânsito, condutores e acidentes de trânsito.

Buscaram-se dados mundiais através da OMS, referentes ao ranking para verificação da posição em que se encontra o país em relação ao número de acidentes e vítimas fatais. Dos órgãos de trânsito nacionais, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), obteve-se dados sobre o número de veículos e condutores habilitados no país até o mês de abril de 2017. No site da PRF foram levantados dados relativos aos acidentes de trânsito nas rodovias federais, número de vítimas fatais e número de infrações cometidas. No DETRAN/RS, buscou-se dados referentes à frota de veículos no estado do RS, número de condutores habilitados e acidentes de trânsito com vítimas fatais. Outro levantamento realizado no DETRAN buscou levantar dados referentes ao trânsito na fronteira oeste do Rio Grande do Sul.

No município de Itaqui, através da Divisão de trânsito de Itaqui, (DITRAN, 2017), foram levantados dados referentes ao trânsito do município, visando obter informações relacionadas ao número de acidentes ocorridos nesse município.

Foi desenvolvido ainda um projeto de extensão, denominado como “Maio Amarelo: Ação de Conscientização no trânsito de Itaqui”, baseado no movimento mundial de conscientização e ações referentes ao trânsito, intitulada Maio Amarelo, criado no Brasil, no ano de 2011, tendo como base o mês de maio, por ter sido o mês onde fora assinado pela ONU um acordo mundial para redução de acidentes de trânsito, estipulando para isso uma década entre os anos de 2010 e 2020.

referido projeto obteve apoio da DITRAN e do Centro de Formação de Condutores(CFC MORÓCA), sendo distribuídos, durante a ação, materiais educativos de conscientização e aplicando-se um questionário autoaplicado com questões sobre o comportamento dos condutores nas diversas situações decorrentes do trânsito, como obediência à sinalização, respeito às normas de trânsito e uso dos equipamentos obrigatórios. Foram incluídos na pesquisa pessoas de ambos os sexos, com idade superior a 18 anos e que se identificaram como condutores de veículos automotores, porém preservando-se a identidade dos respondentes.

O projeto de extensão e o respectivo questionário foram realizados nas principais ruas do centro da cidade, onde foram escolhidas pessoas aleatoriamente para responder de maneira voluntária as questões do mesmo. Os resultados dos questionários foram analisados com a utilização do método de estatística descritiva simples em %.

Da mesma forma, para que se tivesse uma amostra representativa para o município de Itaqui estabeleceu-se, a partir do software *open epi*, que seriam necessários 96 questionários para que a pesquisa tivesse um grau de confiança de 95%, com uma margem de erro de 10%. Igualmente, considerando a possibilidade de problemas no preenchimento, foram aplicados um total de 114 questionários, dos quais 100% foram utilizados.

### **O perfil dos motoristas Itaquienses**

Com a aplicação dos questionários e com dados obtidos através do DETRAN e da DITRAN foi possível identificar o comportamento dos condutores no trânsito no município de Itaqui. Os resultados foram alcançados por meio das respostas dadas de maneira voluntária às questões sobre o comportamento e atitudes no trânsito itaquiense.

Foram aplicados 114 questionários, sendo desse total 65 pessoas do sexo masculino e 49 do sexo feminino. Esse número total ultrapassou a amostra mínima de 96 questionários, com base na população itaquiense.

Das 49 mulheres, 20.40% não possuem CNH (carteira nacional de habilitação) enquanto entre os condutores masculinos o percentual é de 9.23%.

Quadro 1- Perfil dos condutores no trânsito de Itaqui .

		F 18-39	F 40-59	F 60+	M18-39	M40-59	M60+	Total
Possui Habilitação	Sim	28(79,6%)	9(90%)		26(92,9%)	29(93,6%)	4(66,7%)	97(85,0%)
	Não	10(20,4%)	1(10%)		2(7,1%)	2(6,4%)	2(33,3%)	17(14,9%)
Usa cinto de segurança	Sim	30(61,2%)	6(12,2%)	1(2,04%)	13(20%)	24(36,9%)	4(6,1%)	78(68,4%)
	Não	1 (2,04%)	1(2,04%)		3(4,6%)	1(1,5%)	1(1,5%)	7(6,1%)
	Às vezes	7 (14,2%)	3(6,1%)		12(18,4%)	6(9,2%)	1(1,5%)	29(25,4%)
Uso de cinto pelos passageiros	Sim	27(55,1%)	4(8,1%)	1(2,04%)	14(21,5%)	21(32,3%)	3(4,6%)	70(61,4%)
	Não	3 (6,1%)	3(6,1%)		7(10,7%)	6(8,6%)	3(4,6%)	22(19,2%)
	Às vezes	8 (16,3%)	3(6,1%)		7(10,7%)	4(5,7%)		22(19,2%)
Revisão regular do veículo	Sim	29(59,1%)	4(8,1%)	1(2,04%)	21(32,3%)	25(38,4%)	4(6,1%)	84(73,6%)
	Não	2(4,08%)	3(6,1%)		4(6,1%)	2(3,07%)	1(1,5%)	12(10,5%)
	Às vezes	7(14,2%)	3(6,1%)		3(4,6%)	4(5,7%)	1(1,5%)	18(15,7%)
Conhece todos os sinais de trânsito	Sim	24(48,9%)	5(10,2%)	1(2,04%)	17(26,1%)	23(35,3%)	2(3,07%)	72(63,1%)
	Não	6(12,2%)	2(4,08%)		6(9,2%)	3(4,6%)	2(3,07%)	19(16,6%)
	Às vezes	8(16,3%)	3(6,1%)		5(7,6%)	5(7,6%)	2(3,07%)	23(20,1%)
Respeita os sinais de trânsito	Sim	35(71,4%)	5(10,2%)	1(2,04%)	23(35,3%)	26(40%)	4(6,1%)	94(82,4%)
	Não	0	2(4,08%)		2(3,07%)	2(3,07%)	2(3,07%)	8(7,01%)
	Às vezes	3(6,1%)	3(6,1%)		3(4,6%)	3(4,6%)		12(10,5%)
Preferência aos pedestres na faixa	Sim	36(73,4%)	4(8,1%)	1(2,04%)	23(35,3%)	29(44,6%)	4(6,1%)	97(85,0%)
	Não	0	2(4,08%)		2(3,07%)	0	2(3,07%)	6(5,2%)
	Às vezes	2(4,08%)	4(8,1%)		3(4,6%)	2(3,07%)		11(9,6%)
Usa celular enquanto dirige	Sim	12(24,4%)	3(6,1%)	0	6(9,2%)	2(3,07%)	1(1,5%)	24(21,0%)
	Não	18(36,7%)	4(8,1%)	1(2,04%)	15(23,07%)	22(33,8%)	3(4,6%)	63(55,2%)
	Às vezes	8(16,3%)	3(6,1%)	0	7(10,7%)	7(10,7%)	2(3,07%)	27(23,6%)
Considera-se educado no trânsito	Sim	30(61,2%)	6(12,2%)	1(2,04%)	20(30,7%)	26(40%)	1(1,5%)	84(73,6%)
	Não	4(8,1%)	1(2,04%)		2(3,07%)	1(1,4%)	1(1,5%)	9(7,8%)
	Às vezes	4(8,1%)	3(6,1%)		6(9,2%)	4(6,1%)	4(6,1%)	21(18,4%)
Ultrapassa com segurança	Sim	34(69,3%)	7(14,2%)	1(2,04%)	25(38,4%)	27(41,5%)	5(7,6%)	99(86,8%)
	Não	2(4,08%)	1(2,04%)		1(1,5%)	2(3,07%)	1(1,5%)	7(6,1%)
	Às vezes	2(2,04%)	2(4,08%)		2(3,07%)	2(3,07%)		8(7,01%)
Dirige após beber ou ingerir medicamentos	Sim	4(8,1%)	3(6,1%)	0	5(7,6%)	1(1,5%)	1(1,5%)	14(12,2%)
	Não	31(63,2%)	5(10,2%)	1(2,04%)	19(29,2%)	24(36,9%)	5(7,6%)	85(74,5%)
	Às vezes	3(6,1%)	2(4,08%)		4(6,1%)	6(8,6%)		15(13,1%)
Obedece os limites de velocidade	Sim	30(61,2%)	7(14,2%)	1(2,04%)	15(23,07%)	20(30,7%)	2(3,07%)	75(65,7%)
	Não	2(4,08%)	0		3(4,6%)	3(4,6%)	3(4,6%)	11(9,6%)
	Às vezes	6(12,2%)	3(6,1%)		10(15,3%)	8(12,3%)	1(1,5%)	28(24,5%)

Todos os entrevistados relataram conduzir algum tipo de veículo, sendo este dado relevante neste trabalho, pois segundo levantamento junto ao DETRAN, as infrações mais cometidas no RS são as do artigo 162,163 e 164 do CTB (Código de Trânsito Brasileiro, 1998), referindo-se à falta de habilitação, habilitação com categoria diferente, cassada, suspensa e o não uso de próteses

Em relação ao uso do cinto de segurança, sendo um equipamento de uso obrigatório para condutores e passageiros, previsto no artigo 65 do CTB (1998), entre os condutores femininos da faixa etária entre 18 e 39 anos o uso do cinto de segurança é maior, com percentual de 77%, enquanto no grupo masculino a faixa etária que mais usa o equipamento de segurança é de 40 a 59 anos, representando 47% da amostra masculina.

O uso do cinto de segurança pelos passageiros reduz em até 75% o risco de morte, segundo a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres, 2015). Segundo levantamento quanto ao uso do cinto de segurança pelos passageiros, ambos os grupos de condutores apresentaram as mesmas características, ou seja, cobram o uso do equipamento. Cabe ressaltar que a responsabilidade pelos passageiros é do condutor, ficando o mesmo sujeito às penalidades previstas no CTB (1998) para a infração de não usar devidamente o cinto de segurança.

Fazer revisões periódicas no veículo de caráter preventivo representa uma economia de até 70%. A conservação do veículo através das revisões periódicas é uma preocupação maior pela população feminina entre 18 e 39 anos, referindo-se a 69% da amostra, enquanto que nos condutores masculinos houve uma homogeneidade entre as faixas etária, perfazendo um total de 76,9% do total.

O conhecimento dos sinais de trânsito pelos condutores baseia-se no aprendizado durante o processo de habilitação, porém muitos dos sinais existentes no CTB (1998) não são encontrados nas vias da nossa cidade. Dessa forma, o conhecimento fica restrito a parte teórica do processo de habilitação, enquanto que nas vias públicas de nosso município a sinalização encontrada com mais frequência são os semáforos e de parada obrigatória. O conhecimento dos sinais de trânsito chega a 65% no público feminino, enquanto que no grupo masculino o percentual é de 64,9%, sendo portanto considerado um resultado homogêneo.

O respeito aos sinais de trânsito é uma das atitudes mais importantes no cotidiano dos condutores, sendo que o desrespeito aos mesmos constitui infração



de trânsito, ficando o condutor sujeito às penalidades previstas no CTB (1998). Em Itaquí, 83% do grupo feminino respeita a sinalização, enquanto que entre os condutores masculinos, essa atitude chega a 81.5%.

A faixa de pedestre é um local específico de travessia dos pedestres, tendo o condutor o dever de dar a preferência. No trânsito itaquense, segundo o estudo realizado, 87% dos condutores femininos cumprem esse dever, sendo que entre os condutores masculinos, 86% tem essa atitude, ficando evidente o alto percentual de respeito aos pedestres quando sobre a faixa sinalizada de travessia dos mesmos.

Hoje o celular é um equipamento utilizado por quase todas as pessoas nos mais diversos lugares, inclusive no trânsito enquanto dirigem. Segundo pesquisa do NHTSA (Departamento de Trânsito dos Estados Unidos, 2015), a possibilidade de ocorrer acidente de trânsito aumenta em até 400% quando o condutor fala ao telefone enquanto dirige. De acordo com os dados levantados através do questionário aplicado, 51% das condutoras fazem o uso do celular, sendo que entre os homens o percentual é de 62%. Esses dados são bem significativos, causando preocupação, uma vez que o uso de celular enquanto dirige diminui o grau de atenção dos condutores, atitude esta indispensável para a segurança no trânsito.

A educação no trânsito é um ponto muito importante porque contribui para a segurança do mesmo, gerando gestos de cortesia e harmonia entre os usuários das vias públicas. Porém, segundo Tebaldi e Ferreira (2004) os condutores têm alto índice de agressividade, descarregando no trânsito todas as tensões e emoções. Cerca de 75% dos condutores femininos em Itaquí consideram-se educados no trânsito, taxa que é de 73% entre os condutores masculinos.

O uso de bebidas alcoólicas e a condução de veículos de forma simultânea são hábitos constantes entre a população brasileira, de acordo com estudo de Balchieri (2011), com dados obtidos do “Levantamento Nacional Domiciliar sobre Padrões de Consumo de Álcool”, Secretaria Nacional Antidrogas,(SENAD, 2007), realizado em 143 cidades brasileiras. Este estudo indica ainda que o percentual de pessoas que dirigem logo após consumir bebida alcoólica chega a 43% entre os homens e a 9% entre as mulheres. A lei número 12.760 (2012) popularmente

conhecida como “Lei seca”, proíbe o uso de qualquer substância que afete a capacidade psicomotora dos condutores.

Ao se analisar os dados provenientes dos questionários referentes ao município de Itaqui, identificou-se um percentual sobre a condução de veículo após o consumo de álcool pelos condutores femininos de 6,1%, enquanto que no público masculino esses dados chegam a 26%. A relação entre os dois estudos aponta uma diferença entre os percentuais masculinos e femininos, porém observou-se uma diversidade regional, comparando os dois estudos, podendo esse ser um dos fatores determinante para tal diferença.

Uma das infrações mais cometidas pelos condutores no RS, segundo DETRAN (2017) refere-se ao excesso de velocidade. De acordo com Filho (2004), os carros fabricados no país desenvolvem velocidade até 3 vezes mais que a permitida pela legislação brasileira. No trânsito itaquense, 24,5 % dos condutores femininos desrespeitam os limites de velocidade, enquanto que no grupo de condutores masculinos o percentual é de 43%, sendo possível perceber uma larga diferença entre os sexos, de forma que as mulheres se demonstraram mais prudentes neste quesito, apontado como a principal causa de acidentes de trânsito no país.

Desta forma, após analisar os diferentes elementos apontados como indicadores do perfil dos condutores no trânsito de Itaqui, chegou-se aos seguintes resultados, expostos no quadro

Diante dos dados levantados e apresentados na tabela acima, foi possível identificar algumas diferenças entre homens e mulheres na condição de condutores de trânsito. A maioria dos aspectos preventivos de acidentes, voltados à segurança do trânsito, teve um índice mais elevado nos dados relacionados aos condutores femininos. Por outro lado, os aspectos negativos, que mais contribuem para o ocorrência de acidentes de trânsito, criando situações de riscos, tiveram um maior percentual para o lado masculino. Foi possível identificar através do estudo uma diferença de comportamento entre os condutores femininos e masculinos em relação aos cuidados indispensáveis à segurança no trânsito, justificando assim a maior ocorrência de acidentes envolvendo condutores masculinos, inclusive com elevado número de vítimas fatais.

## **5. Conclusão**

Com base no referido estudo, observou-se uma preocupação em relação ao trânsito por todos os órgãos referenciados que serviram de base para este trabalho, assim como nos conteúdos utilizados como revisão, onde se buscou embasar o tema do mesmo.

Tanto os órgãos nacionais, internacionais e estudos da revisão bibliográfica relataram números alarmantes relativos ao trânsito, decorrentes do comportamento humano, entre outros aspectos, como o elevado número de infrações de trânsito, por exemplo, para caracterizar os acidentes de trânsito como um grave problema de saúde pública.

O trânsito nas vias terrestres foi citado diversas vezes, e, na maioria delas, referiu-se ao mesmo como aspecto negativo relacionado ao grande número de mortes em função dos acidentes, número de vítimas fatais e a confirmação de que a maior ocorrência de acidentes está entre os condutores masculinos.

De acordo com os dados observados, cabe ressaltar uma diferença entre o comportamento feminino e masculino, em relação ao trânsito, justificando a menor ocorrência de acidentes de trânsito envolvendo mulheres quando na condução de veículos.

Diante dos resultados obtidos, em relação ao perfil dos condutores de Itaqui, onde essas mesmas diferenças foram observadas, sugere-se que ações de conscientização sejam realizadas, especialmente para os condutores masculinos, visando assim termos o nosso trânsito local mais humanizado e mais seguro.

## 6. Referências Bibliográficas

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). ANTT fiscaliza uso de cinto de segurança em transporte de passageiros de BH in **Radar Nacional**. 2015. Disponível em: <http://www.radarnacional.com.br>. Acesso em: junho de 2017.

BACCHIERI, G., BARROS, A., J., D. **Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: Muitas mudanças e poucos resultados**. Instituto Federal Sul-rio-grandense, Pelotas, RS, Brasil; 2011.

Código de Trânsito Brasileiro (CTB). **LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm). Acesso em: junho de 2017.

Departamento Estadual de Trânsito- Rio Grande do Sul (DETRAN/RS). **Perfil dos condutores do RS, Condutores do RS, Infrações no RS, Diagnóstico de 2017**. Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br>. Acesso em; junho de 2017.

FILHO,R., V., P. **Aspectos da educação de trânsito decorrentes das proposições das teorias da segurança- Problemas e Alternativas**. Departamento Nacional de Trânsito/DENATRAN, Distrito Federal, Brasil; 2004.

FILHO,R.,V.,P. **Morbimortalidade no trânsito limitações dos processos educativos e contribuições do paradigma da promoção da saúde ao contexto brasileiro**. Laboratório de Ensino e Aprendizagem em Transportes, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (Ceftru), Universidade de

Brasília, Brasília-Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde; 2009.

IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). **Custos socioeconômicos dos acidentes de trânsito.** Disponível em: [http://www.vias-seguras.com/os\\_acidentes/custo\\_dos\\_acidentes\\_de\\_transito](http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/custo_dos_acidentes_de_transito). Acesso em: junho de 2017.

MARIN, L., QUEIROZ Z., M., S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral.** Campinas, SP: Departamento de Medicina Preventiva e Social, Faculdade de Ciências Médicas, Universidade Estadual de Campinas; 2000.

MENDONÇA, A., P. O Trânsito no Brasil mata mais do que as guerras ao redor do mundo. Disponível em: <http://economia.estadao.com.br>, 2017.

OMS ( Organização Mundial de Saúde)2010. **Estudo da Organização Mundial da Saúde sobre mortes por acidentes de trânsito em 178 países é base para década de ações para segurança.** Disponível em: <http://www.senado.gov.br>. Acesso; junho de 2017.

PRF ( Polícia Rodoviária Federal)2017. **Mortes em rodovias federais caíram 6,8% em 2016.** Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/>. Acesso: junho de 2017.

TEBALDI, E., FERREIRA, V., R., T. Comportamento no trânsito e causas de agressividade. **Revista de Psicologia da Unc**, vol.2, n.1, p.15-22; 2004.

**.Anexo**

**Questionário sobre comportamento no trânsito na cidade de Itaqui/RS.**

**Idade: Sexo: Masculino ( ) Feminino ( ) Possui habilitação? Sim( )Não ( )**

**1-Eu uso cinto de segurança? ( ) sim ( ) não ( ) às vezes**

**2-Exijo que as pessoas no meu carro usem cinto? ( ) sim ( ) não  
( ) às vezes**

**3-Eu faço regularmente a revisão do meu veículo? ( ) sim ( ) não  
( ) às vezes**

**4-Eu conheço todos os sinais de trânsito? ( ) sim ( ) não ( ) às vezes**

**5-Eu respeito os sinais de trânsito? ( ) sim ( ) não ( ) às vezes**

**6-Eu dou preferência ao pedestre na faixa de segurança? ( ) sim ( ) não  
( ) às vezes**

**7-Eu falo ao celular enquanto estou dirigindo?( )sim ( )não ( ) às vezes**

**8-Eu me considero um motorista educado? ( ) sim ( ) não ( ) às vezes**

**9-Eu ultrapasso com segurança? ( ) sim ( ) não ( ) às vezes**

**10-Eventualmente dirijo após beber mais que o permitido por lei ou sob  
efeito de remédios?**

**( ) sim ( ) não ( ) às vezes**

**11-Eu obedeço aos limites de velocidade? ( ) sim ( ) não ( ) às vezes**