

Comportamentos de jovens no trânsito: um inquérito entre acadêmicos de enfermagem¹**Youths' behaviors in the traffic: a survey among academics of nursing****Conductas de juventudes en el tránsito: un estudio entre académicos de enfermería**

Ywys Everly Pereira de Oliveira Lima^I, Carolline Alves Pereira^{II}, Cláudia Camila Rodrigues de Melo^{III},
Suzann Delayne de Souza Tonhá^{II}, Valéria Rodrigues C. Oliveira^{III},
Fábia Maria Oliveira Pinho^{IV}, Lícia Maria Oliveira Pinho^V

^I Pesquisa do Programa de Iniciação Científica da Universidade Católica de Goiás (BIC/UCG) no período 08/2006 a 07/2007, vinculado ao projeto "Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um estudo entre jovens universitários".

^I Graduanda de Enfermagem da UCG e bolsista de Iniciação Científica BIC/UCG, Email: ywysenfermagem@yahoo.com.br

^{II} Graduandas de Fisioterapia da UCG e bolsistas de Iniciação Científica BIC/UCG,

^{III} Fisioterapeuta. Mestre, Docente e Coordenadora do curso de Fisioterapia do Departamento de Enfermagem, Fisioterapia da UCG. Email: vrco@terra.com.br

^{IV} Médica Doutora, Docente do Departamento de Medicina da UCG. Email: [fabi@ucg.br](mailto:fabia@ucg.br)

^V Enfermeira Mestre, Docente do Departamento de Enfermagem, Fisioterapia e Nutrição da UCG, Goiânia-GO. Email: licia@ucg.br

RESUMO

Os acidentes de trânsito (AT) constituem-se em importante problema de saúde pública pela elevada morbi-mortalidade e por ocasionarem altos custos sociais e econômicos. Realizou-se, portanto, um estudo epidemiológico e transversal em Goiânia, Goiás, em 2006, que teve por objetivo verificar a frequência de comportamentos de risco que pudessem contribuir para a ocorrência e gravidade de AT entre jovens universitários. A amostra constou de 310 acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás, com mediana de idade de 20 anos, predominantemente do gênero feminino, cor branca e de classe social média. Cerca de 80% dos alunos relataram hábito de dirigir. Destes, 52.2% dirigem sem habilitação. Apenas 73.2% responderam que sempre utilizam cinto de segurança como condutores. Aproximadamente 37% relataram envolvimento em acidentes de trânsito. Falta de atenção (69%), desrespeito à sinalização (27.8%) e excesso de velocidade (27%) foram os fatores que contribuíram para ocorrência ou gravidade do acidente. Um significativo percentual de participantes dirige na contramão, faz ultrapassagem proibida e ultrapassa o limite de velocidade. Ressalta-se que o levantamento das características comportamentais no trânsito entre indivíduos jovens possibilita a criação e aprimoramento de estratégias que podem reduzir a ocorrência, gravidade e conseqüências deste tipo de acidente.

Descritores: Acidentes de trânsito; Assunção de riscos; Estudos epidemiológicos; Estudantes de enfermagem.

ABSTRACT

The traffic accidents are an important problem of public health because of the high morbi-mortality and for they cause high social and economical costs. Was realized, therefore, an epidemic and traverse study in Goiânia, Goiás, in 2006, which had for objective to verify the frequency of risk behaviors that could contribute to the occurrence and gravity of traffic accidents among youths university. The sample was composed by 310 academic of the nursing course of the Universidade Católica de Goiás, with median of age of 20 years, predominantly of the feminine gender, white color and of the middle society. About 80% of the students told habit of driving. Of these, 52.2% drive without driver's license. 73.2% only answered that always use safety belt as drivers. Approximately 37% told involvement in traffic accidents. Lack of attention (69%), disrespect to the signaling (27.8%) and excess of speed (27%) were factors that contributed to occurrence or gravity of the accident. A significant percentile of participants drives in the counter hand, do forbidden surpassing and surpass the speed limit. It is pointed out that the behavior characteristics survey in the traffic among young individuals makes possible the creation and upgrading of strategies that can reduce the occurrence, gravity and consequences of this accident type.

Descriptors: Traffic accidents; Risk-taking; Epidemiologic studies; Nursing students.

RESUMEN

Los accidentes de tránsito son un problema importante de salud pública debido al elevada morbi-mortalidad y porque ellos causan altos costos sociales y económicos. Realizo-se, por consiguiente, una el estudio epidemia y transversal en Goiânia, Goiás, en 2006, que tenía como objetivo verificar la frecuencia de comportamientos de riesgo que pudiesen contribuir para a la ocurrencia y gravedad de accidentes de tránsito entre jóvenes universitarios. La muestra consto de 310 académicos del curso de enfermería del Universidade Católica de Goiás, con mediana de edad de 20 años, predominantemente del género femenino, color blanca y de la clase social media. Cerca de 80% de los estudiantes relataran hábito de dirigir. De éstos, 52.2% dirigen sin la licencia para dirigir. 73.2% responderán que siempre usan cinto de seguridad como chóferes. Aproximadamente 37% relataran involucrimiento en accidentes de tránsito. Falte de atención (69%), desacato a la señalización (27.8%) y exceso de velocidad (27%) fueron factores que contribuyeron para la ocurrencia o gravedad del accidente. Un significante percentil de participantes dirige en la dirección contraria, hace ultra pasaje prohibida y ultrapasa el límite de velocidad. Resalta-se que lo levantamiento de las características de comportamientos en el tránsito entre individuos jóvenes posible la creación y perfeccionamiento de estrategias que pueden reducir la ocurrencia, gravedad y consecuencias de este tipo del accidente.

Descriptors: Accidentes de tránsito; Asunción de riesgos; Estudios epidemiológicos; Estudiantes de enfermería.

INTRODUÇÃO

O trânsito já se apresentava como um sério problema social na década de 60, época em que a industrialização no Brasil se acelerou associada às profundas transformações socioeconômicas, pelo intenso movimento do campo para as cidades e, pela rápida e não planejada urbanização. Esta rápida urbanização e a concomitante motorização nos países em desenvolvimento contribuíram para o crescimento dos acidentes de trânsito (AT) e isso não foi seguido por engenharia apropriada de estradas e por programas de sensibilização, educação, prevenção de riscos e repressão das infrações⁽¹⁾.

Os AT passaram a ser uma causa importante de morbi-mortalidade na população brasileira em consequência do aumento expressivo do número de veículos circulantes e da alta frequência de comportamentos inadequados aliados a uma vigilância ineficiente e as péssimas condições das vias públicas⁽²⁾.

De acordo com a Classificação Internacional de Doenças, os AT são incluídos em um agrupamento de causas de mortes não naturais, as denominadas causas externas. Especificamente, os AT são os segundos maiores responsáveis pela perda de anos potenciais de vida, sendo superados, atualmente, apenas pelos homicídios⁽²⁾.

A segurança no trânsito é um problema atual, sério e mundial, absolutamente urgente no Brasil e no Estado de Goiás.

No Brasil, ocorrem cerca de 350 mil AT anuais com vítimas, dos quais resultam, em média, mais de 33 mil mortes e cerca de 400 mil feridos⁽³⁾. O índice brasileiro de mortalidade de 14 mortos por 10 mil veículos, referente ao ano de 2005, é muito elevado, se comparado com os apresentados por países desenvolvidos como o Japão (1.3), Alemanha (1.4), Estados Unidos (1.9) e França (2.3)⁽⁴⁾. Atualmente, o Brasil participa com apenas 3.3% do número de veículos da frota mundial, porém é responsável por aproximadamente 10% dos acidentes com vítima fatal, registrados em todo o mundo⁽³⁾.

No Estado de Goiás, em 2005, o índice de mortes no trânsito foi de 70 mortes para cada 100 mil habitantes, valor superior à média nacional, que foi de 22 mortes para cada 100 mil habitantes. Os AT fizeram 3.963 vítimas fatais no Estado em 2005, sendo que destas, 519 foram na capital, Goiânia. Goiânia foi uma das capitais com maior índice de vítimas fatais por AT em 2005, aproximadamente 43 vítimas fatais para cada 100 mil habitantes. Comparativamente, Porto Velho, São Paulo e Curitiba apresentaram os índices bem inferiores, 24.1, 13.2 e 5.2 vítimas fatais para cada 100 mil habitantes, respectivamente⁽⁴⁾.

Esse expressivo número de acidentes representa significativo impacto na economia do país, não só

pelos altos custos com atendimento e internação das vítimas, como também por ser responsável pela morte de expressiva parcela da população economicamente ativa. Além disso, a prematuridade e, em geral, o modo repentino como essas mortes ocorrem geram enorme sofrimento e transtornos psicossociais às famílias envolvidas⁽⁵⁾.

Alguns fatores têm sido destacados na literatura científica como determinantes da origem e da gravidade dos AT. Dentre esses, são freqüentemente citados a idade, o gênero, as condições socioeconômicas, o desrespeito à legislação de trânsito — especialmente o abuso de velocidade e o consumo de bebidas alcoólicas previamente à direção de veículos automotores — associados, em geral, a uma inadequada fiscalização do trânsito⁽⁵⁾. Vale destacar que estudos apontam que as principais vítimas dos AT são jovens, especialmente entre 20 e 29 anos de idade⁽²⁾.

Embora as medidas de prevenção de AT mais eficazes sejam aquelas voltadas às modificações do meio ambiente, incluindo a indústria automobilística e legislação eficiente, não se pode, com as atuais taxas de morbi-mortalidade por AT, prescindir de medidas que visem, também, modificações positivas nos comportamentos dos indivíduos⁽⁶⁾.

Ao se conhecer melhor a prevalência de certos comportamentos que aumentam os riscos de desenvolvimento de AT, torna-se possível intervir e mudar determinadas condutas, gerando impacto positivo no quadro de saúde da juventude e reduzindo este tipo de morte, geralmente evitável e prematura⁽⁷⁾.

O presente estudo teve por objetivo verificar a frequência de comportamentos de risco que podem contribuir para a ocorrência e gravidade de acidentes de trânsito entre jovens universitários do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás.

CASUÍSTICA E MÉTODOS

Trata-se de um estudo epidemiológico e transversal realizado na cidade de Goiânia, estado de Goiás, no ano de 2006. A população de estudo foi composta por acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás (UCG). A UCG é uma Instituição de Ensino Superior privada situada na cidade de Goiânia-GO. Participaram da pesquisa acadêmicos regularmente matriculados no referido curso que, durante o 1º semestre de 2006, cursaram do 1º ao 7º períodos. A escolha de jovens universitários do curso de Enfermagem visou suscitar uma reflexão precoce desses futuros profissionais enfermeiros sobre a magnitude do problema e de sua responsabilidade na prevenção de acidentes de trânsito e não apenas no atendimento às vítimas desses eventos.

O instrumento para a coleta de dados foi um questionário, auto-respondido, de forma anônima, com perguntas abordando questões relacionadas às características demográficas gerais e sócio-econômicas da população, ao comportamento de risco para a ocorrência e gravidade dos acidentes de trânsito, bem como envolvimento prévio com este tipo de acidente. O questionário foi elaborado tendo como parâmetro o desenvolvido pelo "Centers for Disease Control and Prevention" (CDC) e aplicado na pesquisa "Youth Risk Behavior Survey" nos EUA. No presente estudo foram utilizadas apenas as questões referentes a comportamentos no trânsito, acrescidas de outras questões formuladas pelos pesquisadores, pertinentes a epidemiologia e a fatores de risco para a ocorrência de acidentes, adaptados para a realidade brasileira.

O questionário foi aplicado em sala de aula aos estudantes de Enfermagem após autorização do professor responsável. Antes da aplicação do questionário, foi realizada pelos pesquisadores do estudo, uma breve elucidação sobre a importância e os objetivos do trabalho, enfatizando o anonimato e o sigilo, conforme a portaria 196/96 do Conselho Nacional de Saúde⁽⁸⁾, e a necessidade da veracidade das respostas.

O projeto foi devidamente analisado e aprovado pelo Comitê de Ética da Universidade Católica de Goiás (COEP/UCG N° 155/2004, na data de 03/11/2004). Foram incluídos no estudo os alunos que aceitaram, de forma verbal e escrita, o Consentimento livre e esclarecido.

A base de dados foi construída em planilha de Excel (programa Office versão 2000). Os dados obtidos foram processados estatisticamente e analisados com o auxílio dos programas de software Graphpad Instat versão 3.0. Os dados foram expressos em %.

RESULTADOS

Um total de 310 alunos respondeu o questionário, correspondendo a 47.7% da população pesquisada. As perdas decorreram por ausência no dia da aplicação do questionário e por recusa. Entre os alunos que responderam, a idade variou de 16 a 52 anos, com mediana de 20 anos. Trinta (9.7%) estudantes eram do sexo masculino e 280 (90.3%) do sexo feminino.

Quanto à cor, 53.6% (165) dos alunos participantes do estudo se consideram brancos, 35.4% (109) pardos e 7.8% (24) pretos. Em relação ao período do curso, 28.2% (87) estavam matriculados no primeiro período, 25.9% (80) no segundo, 5.8% (18) no terceiro, 2.9% (9) no quarto, 8.4% (26) no quinto, 19.7% (61) no sexto e 9.1% (28) no sétimo quando o questionário foi aplicado. Quanto ao grau de instrução dos seus progenitores, 24.8% (75) dos pais e 20.3% (62) das mães possuíam o 1° grau completo, 42.6% (129) dos pais e 46.4% (142) das mães possuíam o 2° grau completo e 32.7% dos pais (99) e 33.3% (102) das mães possuíam curso universitário ou pós-graduação.

Em relação à renda mensal da família dos acadêmicos, 1.3% (4) relataram que a renda mensal familiar é inferior a um salário mínimo (R\$ 320,00), 13.9% (41) disseram que a renda oscila entre um e dois salários, 35.8% (106) entre dois e três, 22.6% (67) entre três e quatro e 26.4% (78) entre quatro ou mais salários mínimos. Duzentos e vinte e sete (73.7%) alunos não trabalham e 201 (65%) possuem plano de saúde.

No que tange ao número de veículos na família, 20.3% (63) relataram não possuir nenhum carro, 53.2% (165) relataram ter apenas um carro, 21% (65) dois carros e 5.5% (17) disseram possuir três ou mais carros. Cento e oitenta estudantes (58.1%) relataram que o meio de transporte mais utilizado pelos mesmos é o carro, sendo que destes, 37.1% (115) utilizam o veículo na condição de passageiro e 21% (65) na condição de motorista (Tabela 1).

Tabela 1: Meios de transporte mais utilizados entre acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2006.

Meio de transporte*	N	%
Carro/conductor	65	21
Carro/passageiro	115	37.1
Ônibus	226	72.9
Motocicleta/bicicleta	34	11

* Permitidas múltiplas respostas, se dois ou mais meios transporte fossem igualmente utilizados.

Duzentos e quarenta e nove (80.3%) alunos relataram ter hábito de dirigir. Vale ressaltar que destes, 119 (47.8%) possuíam a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e 130 não possuíam tal documento, ou seja, 52.2% dos alunos têm o hábito de dirigir sem habilitação. Dos 130 que dirigem sem

habilitação, 11 (36.7%) são do sexo masculino e 119 (42.5%) são do sexo feminino. Dos 130 entrevistados que dirigem sem CNH, 5.4% já se envolveram em AT na categoria de condutor.

Com relação à idade em que aprenderam a dirigir automóvel, 31.1% (90) dos estudantes

aprenderam com ≤ 16 anos de idade, sendo o principal responsável pelo ensino da direção do automóvel o instrutor com 40.5% (85), seguido do pai com 34.6% (73).

Cento e treze alunos (36.8%) disseram que não tem hábito de ingerir bebida alcoólica, 171 (55.7%) ingerem apenas em festas e outros eventos e 23 (7.5%) todos os finais de semana. A ingestão de bebida alcoólica previamente à condução de veículo automotor foi relatada por apenas 8.7% (20) dos jovens. Em contrapartida, 43.5% (120) dos jovens

relataram já ter sido passageiros em veículo cujo condutor havia ingerido bebida alcoólica.

Quanto ao uso do cinto de segurança, apenas 73.2% (175) dos jovens universitários utilizaram sempre este equipamento na condição de condutores. Chama a atenção, no entanto, o fato de ser baixa a frequência de usuários desse equipamento de segurança quando o transporte ocorre como passageiro do banco traseiro do carro. (Tabela 2)

Tabela 2: Características e comportamentos de risco no trânsito dos acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2006.

Características / comportamentos	N	%
Possui habilitação para dirigir carro	119	38.8
Aprendeu a dirigir com ≤ 16 anos	90	31.1
Ingestão de bebida alcoólica e direção de veículo*	20	8.7
Passageiro de veículo com condutor que ingeriu bebida alcoólica*	120	43.5
Como condutor usa cinto de segurança sempre**	175	73.2
Como passageiro do banco dianteiro, usa cinto de segurança sempre**	183	60.4
Como passageiro do banco traseiro, usa cinto de segurança sempre**	41	13.6
Participação em "racha"	15	6.2
Já brigou no trânsito	24	10
Já foi multado	32	14
Já subornou policial de trânsito	17	7.2
Envolvimento em acidente de trânsito	90	36.7

* nos últimos 30 dias

** %calculado excluindo os que não dirigem veículo ou que não são passageiros de carros

Já em relação ao relato de participação em disputa automobilística em via pública (racha), apenas 1.2% (3) dos jovens relataram participar na condição de motorista, e 5% (12) relataram participar na condição de passageiros. Noventa (36.7) estudantes do total de entrevistados relataram envolvimento em acidentes de trânsito, sendo 27 (12.2%) na condição de condutor e 63 (24.5%) na condição de passageiro. (Tabela 2)

Quanto ao número de vezes em que os estudantes se envolveram em acidentes de trânsito, como condutor, 66.7% disseram ter se envolvido uma única vez e 33.3% duas vezes. Aproximadamente 48% dos entrevistados acham que o código reduz o número de AT.

Os principais fatores que contribuíram para ocorrência ou gravidade do acidente de trânsito segundo a percepção dos estudantes estão relatados na Tabela 3.

Tabela 3: Fatores que contribuíram para ocorrência ou gravidade do acidente de trânsito segundo a percepção dos acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás. Goiânia, 2006.

Fatores envolvidos	N	(%)*
Falta de atenção	80	69.0
Desrespeito à sinalização	32	27.8
Excesso de velocidade	31	27.0
Motorista alcoolizado	18	15.7
Falta de sinalização	15	13.0
Sono ao dirigir	13	11.3
Não uso de cinto de segurança	9	7.9
Problemas mecânicos do veículo	7	6.0
Uso de celular ao dirigir	6	5.3
Culpa de outrem	11	9.7
Outros	7	6.2

* % de respostas positivas = Percentual calculado entre os alunos que se envolveram em acidentes. Admite múltiplas respostas.

As características e os comportamentos de risco para acidentes de trânsito relatados pelos alunos de enfermagem estão expressos na Tabela 4.

Tabela 4: Comportamentos de risco no trânsito entre acadêmicos do curso de Enfermagem da Universidade Católica de Goiás que dirigem regularmente automóveis. Goiânia, 2006.

Comportamentos	N	%
Não ingeriu bebida alcoólica antes de dirigir	211	91.3
Sempre usa seta de sinalização	188	81.4
Nunca dirigiu na contramão	161	69.4
Nunca faz ultrapassagem proibida	138	59.2
Nunca faz conversão ilegal	122	53.3
Sempre respeita faixa de pedestre	125	53.0
Nunca fala ao celular quando dirige	104	45.4
Sempre respeita semáforo	102	42.5
Sempre respeita o limite de velocidade	89	38.7

DISCUSSÃO

A população do estudo foi composta por universitários jovens, com mediana de 20 anos, predominantemente da cor branca, de poder aquisitivo de classe média, onde 1/3 dos progenitores possuem escolaridade de nível superior e que cerca de 50% das famílias possuem apenas um carro. Estas características eram esperadas já que a amostra estudada foi de estudantes pertencentes a uma universidade privada. Observou-se também que a maioria da população analisada era do gênero feminino e que não trabalhava. Achados não surpreendentes, pois o curso de Enfermagem além de exigir período integral é um curso que possui sua identidade histórica baseada na figura feminina⁽⁹⁻¹⁰⁾.

Um ponto a ser destacado é que estudos que utilizam questionários como instrumento de pesquisa apresentam limitações⁽⁵⁻⁷⁾. Uma delas é que o indivíduo pode se recusar a responder o questionário por ser uma pesquisa de caráter voluntário, levando conseqüentemente, a menores taxas de adesão. Apesar de o presente estudo não ter tido uma expressiva adesão, as respostas obtidas podem ser consideradas confiáveis porque a pesquisa assegurou, ao participante, anonimato e caráter confidencial das respostas.

Em relação ao meio de transporte, grande parte dos entrevistados respondeu que utiliza ônibus ou carro como passageiro. Este resultado é coerente, pois a maioria pertence a famílias que possuem somente um carro, que provavelmente é utilizado pelos pais.

Quanto à posse de habilitação para a condução de veículo automotor, o que foi encontrado é preocupante. Cerca de 52% dos alunos que tem o hábito de dirigir, o fazem sem habilitação, sendo que destes, 43% são estudantes femininas e 37% estudantes do gênero masculino. Esses achados contradizem pesquisa realizada no sul do país que observou, avaliando o comportamento de motoristas jovens, que os homens se arriscam a dirigir sem

carteiras de habilitação com uma frequência consideravelmente maior que as mulheres⁽²⁾. Outros estudos destacam que, independente do gênero, esse péssimo hábito de dirigir sem habilitação é considerado um importante fator de risco para a ocorrência e gravidade de acidentes de trânsito⁽¹¹⁻¹³⁾.

O fato de cerca de 1/3 de a população analisada ter aprendido a dirigir antes da idade mínima legal (18 anos de idade) reflete insuficiente conscientização quanto aos riscos de se ter um menor no volante, incluindo, na maioria das vezes, a anuência dos pais nesse tipo de comportamento de risco. Segundo estudos, os adolescentes de classe social média e alta aprendem a dirigir precocemente, com idades variando de oito a treze anos, tendo geralmente os membros da família como seus instrutores e, este elemento, pode ser considerado também um fator de risco para acidente de trânsito^(12,14-15).

Apesar de apenas 9% dos acadêmicos ter relatado ingestão de bebida alcoólica previamente à condução de veículo automotor, mais de 40% relataram já ter sido passageiros em veículo cujo condutor havia ingerido bebida alcoólica, ou seja, estavam cientes do risco que corriam. Há uma evidente associação entre o uso do álcool e a presença de vítimas fatais nos acidentes de trânsito. Essa associação é observada principalmente na população jovem, abaixo de 21 anos de idade e, na maioria dos países, independente do grau de desenvolvimento⁽¹⁶⁻¹⁹⁾. Estudo recente aponta que dentre 2.360 vítimas fatais por acidentes de trânsito avaliadas no Estado de São Paulo, 47% tinham álcool no sangue (alcoolemia) no momento do acidente⁽¹⁸⁾.

Deve-se destacar que quase 40% da população que participou do estudo já tinham se envolvido em AT, sendo que destes, aproximadamente 67% disseram ter se envolvido em acidentes, como condutor, uma única vez e 1/3 dos estudantes referiram ter passado por essa situação duas vezes. Este índice de recorrência de acidentes corrobora

com resultados de outras pesquisas da literatura, que demonstram que o envolvimento prévio em AT não é um fator que reduz a ocorrência de futuros acidentes⁽²⁰⁾.

Quanto ao uso do cinto de segurança, apenas 73.2% dos jovens universitários utilizaram sempre este equipamento na condição de condutores, ou seja, ainda 1/4 da população estudada não o utilizam com frequência. Porém, é inquietante o baixo índice encontrado quando se considera o uso freqüente do cinto no banco traseiro do veículo, apenas 13.6%. Esta baixa proporção pode ser explicada pelo fato de a maioria dos carros brasileiros ainda contar com cintos traseiros abdominais, que muitas vezes ficam camuflados sob o banco do automóvel, além da baixa fiscalização sobre seu uso. Vale lembrar que os percentuais apresentados nesta pesquisa em relação ao uso de cinto de segurança em todas as posições do veículo, especialmente como condutor, são assustadoramente menores que os de outros estudos, que estão entre 80 e 90%^(5,20). Estas observações sugerem que, talvez, as inúmeras campanhas educativas realizadas pelos órgãos competentes possam não estar atingindo os jovens da faixa etária estudada. A carência de fiscalização no trânsito também contribui para este tipo de infração.

Quanto à percepção dos jovens em relação aos fatores que contribuíram para a ocorrência ou gravidade do acidente de trânsito, eles relatam como principais a falta de atenção (69%), desrespeito à sinalização (28%), excesso de velocidade (27%) e motorista alcoolizado (16%). O estudo de Andrade⁽⁵⁾ e colaboradores corrobora com esses achados e acrescenta que a influência exercida nos jovens por seu grupo social, imaturidade emocional característica da idade, falta de habilidade com a direção e uso de álcool podem desencadear excesso de velocidade, manobras arriscadas e ilegais e falta do uso de equipamento de proteção.

Vale ressaltar que medidas de estímulo à direção defensiva, aumento da fiscalização, implantação de mecanismos de redução da velocidade dos veículos e melhoria da sinalização do trânsito poderiam, provavelmente, surtir algum efeito na redução desses eventos entre os jovens estudados.

Apesar dos estudantes reconhecerem que o desrespeito à sinalização foi um dos principais fatores que contribuíram na ocorrência do AT, uma considerável parcela dos acadêmicos dirige na contramão, faz ultrapassagem proibida e conversão ilegal e não respeita a faixa de pedestre ou semáforo. Embora o excesso de velocidade seja considerado pelos entrevistados o terceiro maior responsável pelos AT, mais de 60% da amostra estudada cita que ultrapassa o limite de velocidade.

Este comportamento infrator e de alto risco para AT verificado nos jovens deste estudo corrobora com as observações de outras pesquisas anteriormente publicadas, citando que os jovens tendem a assumir comportamentos de risco à saúde e que são as principais vítimas de AT^(5,14-15).

A alta incidência de vítimas jovens em AT, em diversas sociedades, vem sendo relacionada à falta de experiência na condução e de conhecimento dos veículos (geralmente veículos emprestados), além das características próprias da juventude, como a imaturidade, impulsividade, sentimento de onipotência, a busca de emoções, a necessidade de auto-afirmação perante o grupo de colegas e tendência de superestimar suas capacidades⁽¹⁵⁾.

Como agravante, os jovens, geralmente, consomem mais bebidas alcoólicas e drogas do que os adultos, bem como tendem a exceder mais os limites de velocidade e a desrespeitar outras normas de segurança no trânsito, o que, sabidamente, aumenta as chances de ocorrências de acidentes^(11,15).

Alguns estudos apontam que o comportamento da população feminina no trânsito é mais adequado que o da masculina^(2,20). Entretanto, os resultados desta pesquisa mostraram que a população analisada, que foi predominantemente feminina, também apresentou comportamentos de risco inadequados. Estudo recentemente publicado corrobora com este relevante resultado⁽¹³⁾.

Ressalta-se que apesar dos sujeitos da pesquisa ser acadêmicos de Enfermagem e estarem frequentemente em contato com vítimas de AT, observando de perto os transtornos bio-psico-sociais e econômicos gerados por esse tipo de acidente, diversos e freqüentes comportamentos de risco para ocorrência e gravidade de AT foram observados entre esses jovens. Espera-se que esta reflexão com conseqüentes mudanças de comportamento ainda possa ocorrer nos próximos anos de graduação e com o amadurecimento da personalidade destes jovens universitários.

CONCLUSÃO

O aumento da frota de veículos tem sido mundial, mas, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam este crescimento. Sendo assim, os acidentes de trânsito se tornaram uma das principais causas de mortalidade no âmbito mundial, e no Brasil o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo.

Infelizmente, foram observados diversos comportamentos inadequados e de risco para acidentes de trânsito (AT) entre os jovens universitários deste estudo. O levantamento das características comportamentais no trânsito entre

indivíduos jovens, que representa a população freqüentemente envolvida em AT, possibilita a criação e aprimoramento de estratégias que podem reduzir a ocorrência, gravidade e conseqüências deste tipo de acidente. Ressalta-se que o conhecimento das peculiaridades de cada população é fundamental para que as estratégias de prevenção possam ter impacto mais efetivo.

O planejamento de trânsito necessita de melhoria na engenharia de tráfego, aliada à fiscalização eficiente e, essa, à educação e ao cumprimento da lei, sobretudo no que diz respeito à punição dos motoristas infratores.

Deste modo, a implementação de consistentes programas de educação no trânsito, que implica uma nova noção de cidadania, se faz urgente. É também imprescindível um controle da propaganda, tanto daquela que associa velocidade à vitalidade e à saúde quanto da que associa ingestão de bebidas alcoólicas à liberdade e ao prazer. Um fato que favorece a redução dos comportamentos de risco é a idade. Mudar o comportamento do jovem é mais fácil do que o do adulto, visto que aqueles têm menos vícios no trânsito do que estes. Contudo, a mudança cultural, será um processo que demandará um tempo considerável.

Em nível mais abrangente, a solução do problema de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que enfatizem o aspecto social, com destaque para um transporte coletivo decente e eficiente, que invistam na organização do sistema viário com a construção de obras de engenharia de vias de trânsito rápido e que reduzam impostos de quem não comete infrações no trânsito.

REFERÊNCIAS

1. Souza ER, Minayo MC, Malaquias JV. Violência no trânsito: expressão da violência social. In: Impacto da violência na saúde dos brasileiros, série B. Brasília: Textos Básicos de saúde; 2005.
2. Bastos, YGL, Andrade, SM, Soares, DA. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. Cad. Saúde Pública. 2005;21(3):815-22.
3. CETRAN - GO [Internet]. Goiânia: Secretaria da Segurança Pública e Justiça do Estado de Goiás (BR) [cited 2009 mar 06]. Relatório anual 2004. Available from: <http://www.cetran.go.gov.br/ral2004.doc>
4. Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito [Internet]. Brasília: Ministério das Cidades (BR) [cited 2009 mar 06]. Anuário estatístico de acidentes de trânsito - Brasil, 2005. Available from: <http://201.24.24.73:8080/renaest/listaArquivoPrincipal.do?op=1&doDownload=true&arquivo.codigo=86>.
5. Andrade SM, Soares DA, Braga GP, Moreira JH, Botelho FMN. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. Rev. Ass. Med. Bras. 2003;49(4):439-44.
6. Ponciano RP, Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um estudo entre jovens universitários. [monografia de conclusão de curso]. Goiânia (GO): Departamento de Enfermagem e Fisioterapia-UCG; 2005.
7. Carlini BC, Gazal CC, Gouveia N. Comportamentos de saúde entre jovens estudantes das redes pública e privada da área metropolitana do Estado de São Paulo. Rev. Saúde Públ. 2000;34(6):636-45.
8. Ministério da Saúde; Conselho Nacional de Saúde. Resolução 196/96 – Normas regulamentadoras de pesquisa envolvendo seres humanos. Brasília (Brasil): Ministério da Saúde; 1996.
9. Universidade Católica de Goiás [Internet]. Goiânia: Universidade Católica de Goiás (BR) [cited 2009 mar 06]. Curso de Enfermagem. Available from: <http://www.ucg.br/ucg/cursos/enfermagem/>.
10. Rizzotto, MLF. História da Enfermagem e sua relação com a Saúde Pública. Goiânia: AB; 1999.
11. Benincasa M, Rezende MM. Percepção de fatores de risco e de proteção para acidentes para acidentes de trânsito entre adolescentes. Boletim de Psicologia. 2006;125:241-56.
12. Panichi RMD, Wagner A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. Revista Interamericana de Psicologia. 2006;40(2):159-61.
13. Tsai VW, Anderson CL, Vaca FE. Young female drivers in fatal crashes: recent trends, 1995-2004. Traffic Inj Prev. 2008;9(1):65-9.
14. Andrade SM, Jorge MHPM. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. Rev. Saúde Públ. 2000;34(2):149-56.
15. Sauer MTN, Wagner MB. Acidentes de trânsito fatais e sua associação com a taxa de mortalidade infantil e adolescência. Cad. Saúde Pública. 2003;19(5):1519-26.
16. Lowenstein SR, Koziol-McLain J. Drugs and traffic crash responsibility: a study of injured motorists in Colorado. J Trauma. 2001;50(2):313-20.
17. Del Rio MC, Gómez J, Sancho M. Alcohol, illicit drug and medicinal drugs in fatally injured drivers in Spain between 1991 and 2000. Forensic Sci Int. 2002;127(1-2):63-70.
18. Leyton V, Greve JMD'A, Carvalho DG, Muñoz DR. Perfil epidemiológico das vítimas fatais por acidente de trânsito e a relação com o uso do álcool. Revista Saúde, Ética e Justiça. 2005;10(1/2):12-8.
19. Peck RC, Gebers MA, Voas RB, Romano E. The relationship between blood alcohol concentration (BAC), age, and crash risk. J Safety Res. 2008;39(3):311-9.
20. Marin L, Vizzotto MM. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. Cad. Saúde Pública. 2003;19(2):515-23.

Artigo recebido em 28.11.07.

Aprovado para publicação em 31.03.09.