



Serviço Público Federal
Fundação Universidade Federal do Tocantins
Pós-Graduação Lato Sensu em Segurança Viária Urbana
Núcleo de Estudos e Pesquisas da Violência – NUPEV/UFT

GLEIDISMAN RODRIGUES MILHOMEM

**VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO, AGRESSIVIDADE E ESTRESSE
NAS VIAS URBANAS DE ARAGUAÍNA - TO**

ARAGUAÍNA – TO
2017

GLEIDISMAN RODRIGUES MILHOMEM

**VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO, AGRESSIVIDADE E ESTRESSE
NAS VIAS URBANAS DE ARAGUAÍNA - TO**

ARAGUAÍNA – TO
2017

GLEIDISMAN RODRIGUES MILHOMEM

**VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO, AGRESSIVIDADE E ESTRESSE NAS VIAS
URBANAS DE ARAGUAÍNA - TO**

Trabalho de Conclusão do Curso, de Pós-Graduação Lato Sensu em Segurança Viária Urbana, promovido pelo NUPEV/UFT – Núcleo de Estudos e Pesquisas da Violência da Universidade Federal do Tocantins, apresentado como requisito para conclusão de Pós-Graduação.

Orientador Professor: Altamiro de Araújo Lima Filho

APROVADO EM ____/____/____

BANCA EXAMINADORA

Orientador: Professor Altamiro de Araújo Lima Filho

2º membro da banca

3º membro da banca

AGRADECIMENTOS

A Deus por sempre iluminar meus caminhos e por fazer com que mais essa conquista fosse possível.

A minha família que sempre me apoiou e sempre está ao meu lado quando mais preciso.

RESUMO

Comportamentos agressivos no trânsito são uma constante que se apresenta como um problema social e que requer atenção da população e das autoridades, por influenciar diretamente nos casos de acidentes e violência. Assim, o presente trabalho teve por objetivo identificar alguns fenômenos do comportamento de risco no trânsito na cidade de Araguaína- TO. A temática é relevante por se tratar da saúde no trânsito. Tratou-se de um estudo exploratório descritivo realizado em dezembro de 2016 e contou com a participação de 40 motoristas que responderam a um questionário que possibilitou identificar que a agressividade no trânsito estão diretamente relacionadas ao estresse, o nervosismo e a desatenção. Foi possível identificar também que os mais estressados são do sexo masculino e os mais agressivos são os condutores mais jovens que apresentam pouca experiência. Desse modo, os dados afirmam a necessidade de uma educação mais efetiva no trânsito.

Palavras-chave: Violência no trânsito. Estresse. Agressividade.

ABSTRACT

Aggressive behavior in traffic is a constant that presents itself as a social problem and that requires attention of the population and authorities, for directly influencing the cases of accidents and violence. Thus, the present study aimed to identify some phenomena of risk behavior in traffic in the city of Araguaín-TO. The issue is relevant because it is health in traffic. It was an exploratory descriptive study conducted in December 2016 and counted on the participation of 40 drivers who answered a questionnaire that made it possible to identify that the aggressiveness in traffic is directly related to stress, nervousness and inattention. It was also possible to identify that the most stressed are male and the most aggressive are the youngest drivers with little experience. In this way, the data affirm the need for a more effective education in traffic.

Keywords: Violence in traffic. Stress. Aggressiveness.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Gráfico 1 - Fatores responsáveis pela agressividade no trânsito, em porcentagem	18
Gráfico 2 - Gênero mais agressivo no trânsito em porcentagem	20
Gráfico 3 - Percentual de motorista mais agressivo no trânsito	22
Gráfico 4 - Relação entre nível de escolaridade x agressividade no trânsito	22
Gráfico 5 - Distribuição percentual do comportamento agressivo no trânsito.....	23
Gráfico 6 - Motivação para a agressividade	24

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	11
3 ACIDENTES NO TRÂNSITO	13
3.1. Acidentes de Trânsito em Araguaína e no Estado do Tocantins.....	15
3.2. A educação para o trânsito na escola	17
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	18
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
6 REFERÊNCIAS.....	27
APÊNDICE - QUESTIONÁRIO DA PESQUISA	29

1 INTRODUÇÃO

O tipo de pesquisa realizada foi a exploratória descritiva, a qual o pesquisador no campo de estudo, familiariza-se com as características e peculiaridades da temática a ser explorada.

A pesquisa exploratória, visa descobrir as semelhanças entre fenômenos, os pressupostos teóricos não estão claros, ou são difíceis de encontrar. Nessa situação, faz-se uma pesquisa não apenas para conhecer o tipo de relação existente, mas, sobretudo para determinar a existência de relação. (RICHARDSON, 2004, p. 17)

Assim, é possível obter percepções sobre os colaboradores envolvidos.

É também uma pesquisa descritiva, pois foi necessário levantar características, descrições requeridas pelos objetivos.

A pesquisa foi realizada no município de Araguaína, junto a condutores escolhidos aleatoriamente que se disponibilizaram a responder o questionário, onde participaram 40 (quarenta) motoristas de veículos automotores, do sexo masculino e feminino, com idade entre 18 e 60 anos, casados e solteiros com diferentes graus de escolaridade, mas todos residentes na cidade no Município de Araguaína- TO.

Na cidade de Araguaína- TO, assim como as demais cidades brasileiras, existe um elevado índice de motoristas que trocam agressões corporais ou verbais. Uma competição que foge da realidade existindo apenas na consciência dos impulsos instintivos.

Nesse sentido, o presente estudo é uma tentativa de identificar quais fatores são responsáveis pela agressividade no trânsito na cidade de Araguaína e que o homem conforme sua ação comportamental acaba por estabelecer a forma que o trânsito vai acontecer. A condição momentânea determina o comportamento de cada indivíduo no trânsito.

Pessoas estressadas estão mais predispostas a comportamentos agressivos e acabam por comprometer sua vida e as de outros indivíduos no trânsito. Identificar os fatores de agressividade como estresse, desatenção, cansaço e nervosismo no trânsito de Araguaína é o principal objetivo do estudo e quais desencadeiam consequências mais sérias para ambas as partes.

Estudiosos afirmam que os comportamentos agressivos de condutores

emergem do histórico de comportamento agressivo em outros momentos da vida do sujeito e que as causas estão relacionadas a ambientes que estimulem a raiva e o estresse como barulho excessivo, calor, baixa fiscalização que desperta sentimento de impunidade e um ambiente social que incentive esse comportamento.

Expressões de agressividade se referem desde os xingamentos, gestos obscenos que causam transtornos coletivos por desencadear atitudes arriscadas, danos materiais e até mesmo ceifar vidas.

Dessa forma, o estudo pretende discutir aspectos inerentes acerca da agressividade que deve ser tratada desde a infância, para que os futuros condutores possuam equilíbrio e autocontrole emocional da condução do seu veículo. Nesse sentido, a educação no trânsito deve ser desenvolvida em âmbitos escolares como prevenção contra a violência no trânsito causada por comportamentos agressivos.

2 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

De acordo a Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, que se refere ao novo Código de Trânsito Brasileiro, constituído por 341 artigos que versa os instrumentos e condições para circulação de bens e pessoas no espaço físico brasileiro causou regulação positiva no trânsito e conseguiu diminuir o número de acidentes.

O novo Código de Trânsito Brasileiro passa então a substituir o código anterior de 1966 e traz algumas inovações como a pontuação na Carteira Nacional de Habilitação e punição do condutor que for flagrado sob efeito de álcool. Para reforçar a “Lei Seca” (nº 11.705/2008) foi sancionada em dezembro de 2012 a Lei nº 12.760. Essa alteração aumenta o valor da multa administrativa, podendo dobrar no caso de reincidência em um prazo de um ano, aumentando as evidências da infração de dirigir alcoolizado ou de outras substâncias psicoativa disciplinadas pelo Conselho Nacional do Trânsito conforme a Resolução nº 432 de 23 de Janeiro de 2013.

A condução de veículos sob efeito de álcool ou de substâncias psicoativa poderá ser comprovada por teste de eliômetro, exame de sangue, exame clínico ou por autoridade de trânsito que constate alteração de capacidade psicomotora. O uso de imagens, vídeos também constitui evidências.

O não uso do cinto de segurança por ocupantes do veículo, caracteriza infração e penalidades serão aplicadas. Cabe o pagamento de multa e a contabilização de pontos na Carteira Nacional de Habilitação.

Outro aspecto que muda com o novo Código Penal Brasileiro em relação a Primeira Carteira Nacional de Habilitação é que o condutor após aprovação comprovada receberá apenas uma permissão para dirigir por um período de um ano. Após esse prazo, não havendo infrações graves ou gravíssimas ou reincidência de infrações leves a licença permanente é concedida.

O Código de trânsito brasileiro prevê educação para o trânsito, no entanto, ela não acontece de maneira eficaz, o que gera uma gama de motoristas que cometem acidentes com frequência.

Para Strickland (2008) o Código de Trânsito Brasileiro, necessita ainda de outras modificações, uma delas seria a mudança no Código referente à velocidade

nas rodovias. Muitos condutores rodam com a velocidade tão baixa como metade da máxima indicada e quando este se recusa ou demora ceder passagem é capaz de gerar irritação ou mesmo ira no trânsito em quem quer seguir viagem normalmente respeitando o limite de velocidade. Segundo o autor, essa modificação seria positiva, pois permitiria a autoridade de trânsito estabelecer velocidade mínima acima da norma atual e evidentemente sinalizada, apoiada por fiscalização sobre aqueles que se opõem a permitir a ultrapassagem, que constitui infração pelo Código Brasileiro de Trânsito. Tal modificação viria a contribuir para a redução da ira no trânsito.

3 ACIDENTES NO TRÂNSITO

Apesar das modificações ocorridas como: proibição de dirigir alcoolizado ou feito uso de substâncias ilícitas, perder pontos na carteira de habilitação, entre outros fatores a lei ainda prevê a educação no trânsito. Na prática a aplicação é ineficiente, o que gera uma gama de motoristas que cometem acidentes com frequência.

Os acidentes no trânsito, segundo Who (2003, *apud* HOFFMANN; LEGAL, 2003), por volta do ano 2000 mais de 1,2 milhões de pessoas tiveram suas vidas interrompidas em consequência de algum tipo de acidente de trânsito, motivo que representa uma das maiores causas de mortalidade em todo o mundo.

Conforme dados do IPEA (2006) os acidentes de trânsito provocam ainda custos sociais, ambientais, psicológicos e econômicos, considerando-se a alta demanda de leitos hospitalares, as indenizações e mesmo gastos materiais e impacto psicológico no acidentado e seus familiares. Rozestraten (1998) afirma que não raro, o fator humano é o principal responsável por acidentes.

Diferentes fatores influenciam o acidente de trânsito propriamente dito, afirma Hoffmann (2003) que o acidente de trânsito é um complexo de relações entre o condutor, o veículo e a via. Quase sempre ocorre falha humana e que esta causa está acima de fatores como via e veículo.

Assim, os três erros mais comuns, que dizem respeito a falha humana podem ser relacionados: aos erros de percepção; erros de tomada de decisão, inteligência e erros de execução de manobras que necessitam de habilidades psicomotoras.

Os acidentes além de provocar óbitos, também são responsáveis pela ocorrência de morbidade, lesões, incapacidades permanentes ou temporárias e sofrimento para as vítimas e seus familiares. Segundo Oliveira; Mello Jorge (2008) as causas físicas mais comuns estão ligadas a fadiga, falta de energia e defeitos sensoriais. Quanto as psíquicas os autores atribuem à pressa, falta de atenção, agressividade e a competitividade ou mesmo a busca premeditada de riscos e emoções, distração, desconhecimento do veículo ou da via.

Hoffmann(2003) cita ainda os estados psicofísicos, ou seja, o uso inadequado de álcool, fármacos, sonolência, depressão e estresse que contribuem para os acidentes no trânsito. Andrade (2007) afirma ser, o convívio dos indivíduos em vias

públicas, quando não respeitado acabam tornando o trânsito mais violento e propício a acidentes.

Todavia, vários condutores provocam infrações apesar da aplicação da lei. Trata-se de um ocorrido repentino, inesperado, imprevisto e imprudente. Para Hoffmann e González (2003) um dos fatores observados é a combinação entre álcool e direção, diminuindo a capacidade de rendimento, provocando autoconfiança, falsa sensação de segurança, tolerância ao risco que interfere diretamente na tomada de decisões.

Desse modo, para tratar do comportamento agressivo é necessário um nível razoável acerca de sua definição.

O impulso de agressividade pode ser usado para atacar, provocar ou se defender, e a maneira como isso vai ser expresso, varia de pessoa para pessoa dependendo de seu estilo de vida, sua cultura, seus valores, tornando-se atos socialmente aceitos ou não. No trânsito, a individualidade impera, os condutores não gostam de dividir esse espaço que é público, e às vezes atacam e provocam (TEBALDI; FERREIRA, 2004, p.21).

Tal comportamento agressivo utilizado para atacar, provocar ou se defender, dependendo da maneira que isso será expresso, podendo variar de um sujeito para outro, dependendo do seu estilo de vida, de seus valores éticos e morais.

A agressividade é um comportamento que tem por finalidade ferir o outro fisicamente ou verbalmente. Almeida (2003) afirma que no trânsito, os maiores índices de violência estão condicionados à agressividade e a dificuldade apresentada por alguns indivíduos de controlar seus impulsos nervosos.

Assim, os motoristas precisam ter equilíbrio emocional para que se estabeleça uma boa convivência no trânsito, local que exige concentração, atenção e cautela. Rodrigues (2012) diz que os homens são mais agressivos no trânsito e que tais diferenças não se apresentam apenas a nível estereótipo, mas em termos de equilíbrio emocional, agilidade, atitudes impensadas, pressa e orientação.

É possível citar alguns aspectos do ato de dirigir que colaboram para nossa frustração e níveis de estresse, incluindo:

Imobilidade - o motorista fica preso, sentado atrás do volante de direção e não consegue aliviar fisicamente a pressão;

Constrição - dirigir-se em ruas possui opções são limitadas, sempre dando a impressão de que as pessoas estão encaixotadas;

Falta de controle - apesar de manter controle sobre o veículo, muitas outras variáveis, como o fechamento de pistas e o comportamento dos outros motoristas, estão completamente fora de controle;

Invasão de território - como muitos animais, os seres humanos reagem negativamente quando sentem que seu espaço é ameaçado por outra pessoa;

Negação e perda de objetividade - o ser humano tem a tendência de negligenciar as falhas e colocar a culpa nos outros;

Imprevisibilidade - toda vez que o ser humano dirige, surgem situações inesperadas, como alguém entrando no tráfego bem a sua frente sem sinalizar. Isso faz com que dirigir seja mais estressante;

Ambiguidade - como não há um modo culturalmente aceito de sinalizar um pedido de desculpas para o outro motorista, é fácil interpretar as ações de alguém como um sinal de agressão ou insulto. (JAMES, 2008, P. 01)

Nessa perspectiva, são vários os fatores que podem levar o motorista estressado a agir com agressividade.

3.1. Acidentes de Trânsito em Araguaína e no Estado do Tocantins

No ano de 2015 a Polícia Rodoviária Federal, registrou pelo quarto ano consecutivo, diminuição nos dados que medem a violência no trânsito em rodovias federais no Estado do Tocantins. O índice de letalidade caiu 27,3% e de acidentes reduziu em 29,8% em comparação a o ano de 2012.

Os índices relacionados ao trânsito são analisados de acordo a frota nacional de veículos, que vem aumentando a cada ano. Estatísticas mostram um crescimento de 247% da frota em doze anos, passando de 36,6 milhões em 2003 para 96,6 milhões de veículos em circulação no ano de 2015. Mesmo com o aumento desses números em relação a frota de veículos do estado, os índices de acidentes e mortalidade vêm reduzindo a cada ano.

A Polícia Rodoviária Federal aponta como fator determinante para tal

redução dos índices de acidentes e mortalidade a fiscalização voltada para a prevenção, os investimentos em tecnologias como radares mais modernos aliado às análises estatísticas que indicam as características dos acidentes, apresentando maior eficiência do trabalho policial. A Polícia Rodoviária Federal ainda afirma que o endurecimento da legislação aumentou o rigor das punições, elevou o valor das multas para as infrações que podem resultar em acidentes mais graves favorecendo uma maior conscientização dos condutores.

De acordo a estatística do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS, 2013) os acidentes de transportes terrestres no Brasil matam aproximadamente 43 mil pessoas por ano e representa uma das maiores causas de morte no país. Tais acidentes não ocorrem apenas em rodovias federais.

Segundo os dados do Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2015), a cidade de Araguaína apresenta uma frota considerável de veículos, em especial as motocicletas, comprometendo o espaço viário da cidade que cresceu de modo desordenado, sem planejamento adequado. No entanto, o município dos últimos dois anos investiu em tecnologia e acirrou a fiscalização junto ao trânsito da cidade. Apresentando a aplicação de uma legislação mais rigorosa.

Na proporção que a cidade de Araguaína cresce e se apresenta como uma cidade aconchegante, cresce também o número de habitantes e conseqüentemente o número de veículos automotores. Dados do Departamento de Trânsito do Tocantins, (Detran/Tocantins, 2015), mostra que nos últimos dez anos houve um aumento considerável de automóveis licenciados na cidade sem levar em consideração os veículos inadimplentes e sem licenciar.

Ainda que os índices de acidentes tenham diminuído, há ainda uma necessidade de combatê-los de modo efetivo. Nesse sentido, algumas medidas educativas vêm sendo adotadas no estado e no município no intuito de desenvolver ações educativas direcionadas para a conscientização e prevenção da vida no trânsito e devem ser percebidas como um meio mais eficaz de reduzir acidentes a médio e longo prazo.

O trabalho de conscientização direcionada a comunidade é de grande relevância, havendo um retorno compensador, pois o cidadão transforma-se em parceiro do DETRAN/TO, a medida que pratica e difunde os preceitos de segurança no trânsito.

3.2. A educação para o trânsito na escola

No estado, é desenvolvido projetos nas escolas que visa contribuir com o trabalho dos profissionais da área de educação, com conhecimentos básicos e fundamentais relativos à educação para o trânsito. As diretorias regionais de ensino e secretaria municipal e estadual são parceiras.

O Departamento Estadual de Trânsito fornece material pedagógico com conteúdo, atividades, materiais educativos relacionados ao trânsito visando mudanças comportamentais nas vias públicas, e assim, minimizar o índice de acidentes. No entanto, esse trabalho precisa ser mais intensificado, na efetivação da Educação para o Trânsito.

A educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa, nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais. (LBD 9.394/96, art. 1º)

O trânsito em condições seguras é um direito de todo cidadão e os órgãos públicos e dos componentes do sistema de nacional de trânsito, no âmbito de suas competências, desenvolver ações destinadas a assegurar esse direito. E, quando a escola traz para seu âmbito escolar temas de relevância social, esta estará reforçando seu vínculo com a comunidade, desenvolvendo seu papel social, bem como abrindo espaço para a qualificação da vida

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

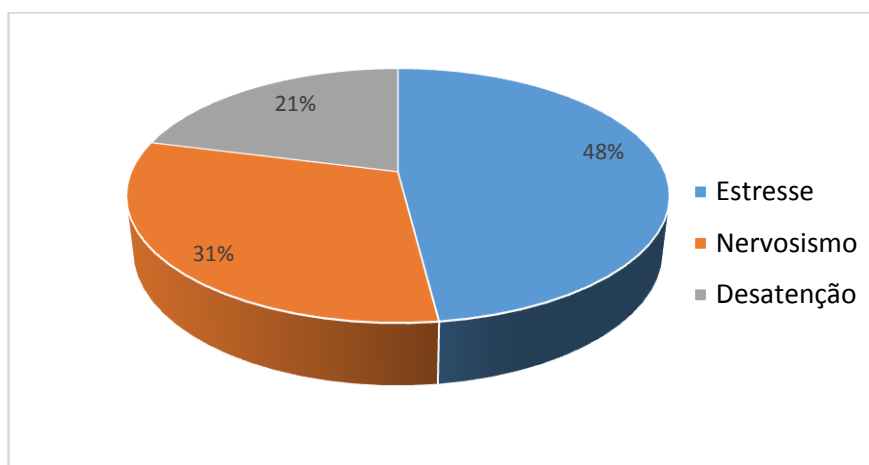
Foi possível observar, através do estudo que uma das principais causas de comportamentos agressivos no trânsito é a desatenção e o nervosismo dos condutores e que a agressividade é mais efetiva em motoristas do sexo masculino. A intolerância, a pressa de chegar rápido ao destino seguido pelo estresse que a maioria da população tem é o que apontam 48% dos pesquisados.

Em Araguaína é possível presenciar situações de estresse no trânsito, uma vez que nos últimos anos a frota de veículos tem crescido e o planejamento urbano não tem acompanhado em igual proporção, saturando os espaços viários.

Outro fator que contribui para a agressividade é a redução da velocidade de deslocamento monitorada por pardais, lombadas eletrônicas e ainda os constantes alagamentos em períodos de chuvas, provocando nos motoristas e em passageiros, agressividade, estresse e a intolerância.

De acordo os dados coletados pelo questionário aplicado, foi possível detectar que os fatores responsáveis pela agressividade no trânsito, em percentual são: 48% responderam que é o estresse, 31% o nervosismo e 21% a desatenção. Desse modo, estresse, nervosismo e desatenção são fatores primários.

Gráfico 1 - Fatores responsáveis pela agressividade no trânsito, em porcentagem



Fonte: Dados da pesquisa. Araguaína/TO. 2016

Os secundários, segundo os pesquisados sinalizaram para o desejo de muitos condutores demonstrar habilidades com o veículo, o cansaço, o trânsito

lento, problemas familiares, financeiros, álcool, problemas de saúde e até mesmo a falta de conhecimento das leis o que provoca atitudes, irresponsáveis, negligência e desrespeito com os pedestres.

Assim, o estresse apresenta-se como um dos fatores determinantes da agressividade e pode se manifestar por meio de um processo através do tempo, mas depende da intensidade, duração e efeito cumulativo. Nesse sentido, o estresse pode ser entendido como uma relação entre a pessoa e o grupo. (LIPP, 2007).

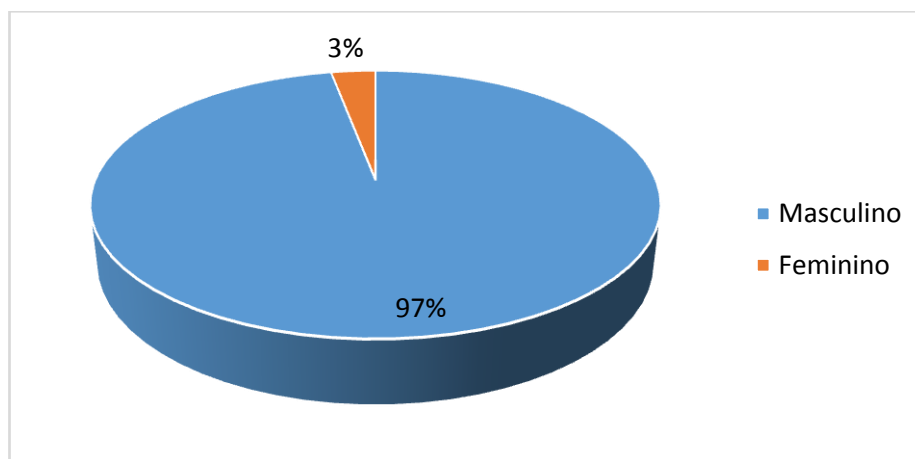
Estamos diante de cidadãos, sem histórico de mau comportamento social, mas que, em função do elevado grau de estresse, causado pelo trânsito e pela agitação da vida moderna, independente do grau cultural, podem se transformar em assassinos em potencial a qualquer instante, bastando que um motorista de ônibus não pare no ponto ou arranque bruscamente causando lesão ao passageiro ou mesmo uma pequena fechada no trânsito (COSTA, 2013, p. 01).

Segundo Limongi-França; Rodrigues (2005) no estresse, fatores biológicos, psicológicos e sociais se encontram totalmente interligadas, a adaptação exigida de um indivíduo quando ele é promovido ou quando se envolve em um acidente, por exemplo, provocam desgastes e pode ser entendido como um processo de estresse.

O estresse expressa cansaço físico ou mental, levando a entender que se trata de reações físicas, psicológicas e comportamentais sinalizados pelo organismo que exige um maior esforço para se adaptar a determinadas situações.

Quanto ao gênero mais agressivo no trânsito, os pesquisados foram questionados e 97% responderam que este fator pertencia mais ao gênero masculino, enquanto apenas 3% responderam que os motoristas do feminino, são mais agressivos. Os pesquisados apontaram que os homens manifestam em grandes proporções a agressividade.

Gráfico 2- Gênero mais agressivo no trânsito em porcentagem



Fonte: Dados da pesquisa. Araguaína/TO. 2015

Essa diferença não acontece apenas a nível físico, mas a nível de desequilíbrio comportamental.

O metabolismo, a agilidade, os atos impensados, a pressa, a orientação espacial, a necessidade de impor condições, de se julgar o dono do mundo são alguns fatores que dissociam o comportamento do homem e da mulher. Diferenças comportamentais do universo masculino e feminino fizeram com que pesquisadores da University of Virginia atrelassem o fato a condições genéticas e a ação dos estrogênios (RODRIGUES, 2012, p. 01).

Os motoristas do sexo feminino apresentam atitudes mais seguras, direcionadas e mais analisadas, enquanto os motoristas do sexo masculino são tomados pela agilidade, pressa, e a própria compulsão para a velocidade. Essas características permitem entender homens e mulheres na direção veicular. Rodrigues (2012) médico da associação Brasileira de Medicina de Tráfego, aponta algumas diferenças entre homens e mulheres na direção veicular.

Quadro 01 - Diferenças entre homens e mulheres na direção veicular

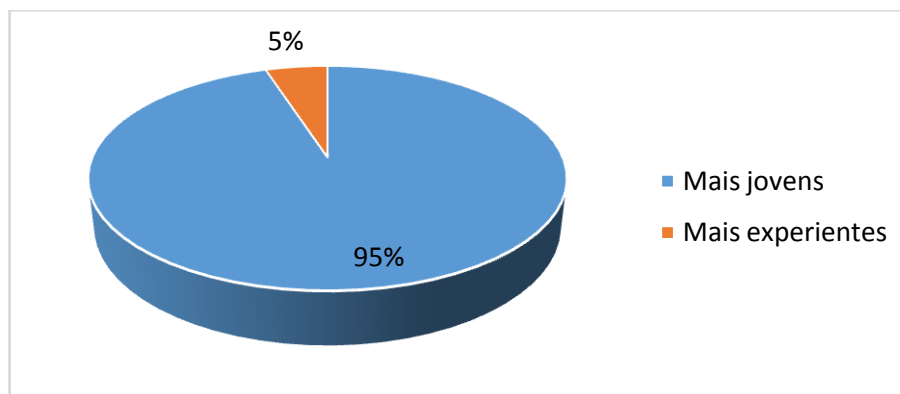
HOMENS	MULHERES
Status e poder	Necessidade
Exibicionista	Humilde
Negligente e imprudente	Prudente e segura
Sem medo	Medo
Não cauteloso	Cautelosa
Esquece a segurança	Segura
Acidentes médios e graves	Acidentes leves
Compulsão para velocidade	Sem compulsão
Impaciente	Paciente
Chegando ao estresse rápido	Estresse a longo prazo
Agride	Não agride
Intolerante	Tolerante
Não usa direção defensiva	Usa direção defensiva

Fonte: Rodrigues (2012).

Outros aspectos que comprometem a harmonia no trânsito segundo os pesquisados é o não uso da seta de sinalização, o trancamento de cruzamentos e o estacionamento em locais não permitidos. Essas ações são cometidas em grande maioria por homens.

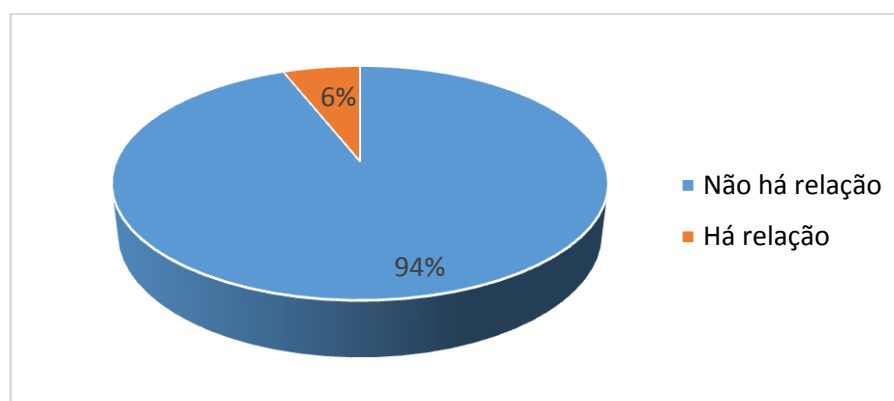
Quando se tratando da idade do motorista, os pesquisados afirmaram que os condutores mais experientes são menos agressivos e mais responsáveis. Quanto maior a idade, maior a responsabilidade e a prudência.

Motoristas de maior idade consideram o veículo como um meio de locomoção. Jovens do sexo masculino e feminino buscam emoções e adoram viver em condições de risco. Geralmente os condutores dirigem conforme seu estilo de vida. Assim o percentual apresentado afirma que 95% dos motoristas mais agressivos no trânsito é constituído por jovens, contra 5% representado pelos mais experientes.

Gráfico 3 - Percentual de motorista mais agressivo no trânsito

Fonte: Dados da pesquisa. Araguaína/TO

Outro questionamento realizado junto aos pesquisados foi: Existe relação entre agressividade e nível de escolaridade? 94% responderam que a agressividade no trânsito não está relacionada ao nível de escolaridade. Apenas 6% disseram que não.

Gráfico 4 - Relação entre nível de escolaridade x agressividade no trânsito

Fonte: Dados da pesquisa. Araguaína/TO

Nessa perspectiva, a agressividade não está ligada diretamente ao grau de escolaridade, independentemente do nível, os indivíduos vem se mostrando cada vez mais agressivos.

Percebe-se que a educação por si só, não gera mudança no comportamento do motorista e que a educação no trânsito é de grande importância. “A educação no trânsito é uma forma de humanizar a realidade do trânsito, por meio de campanhas

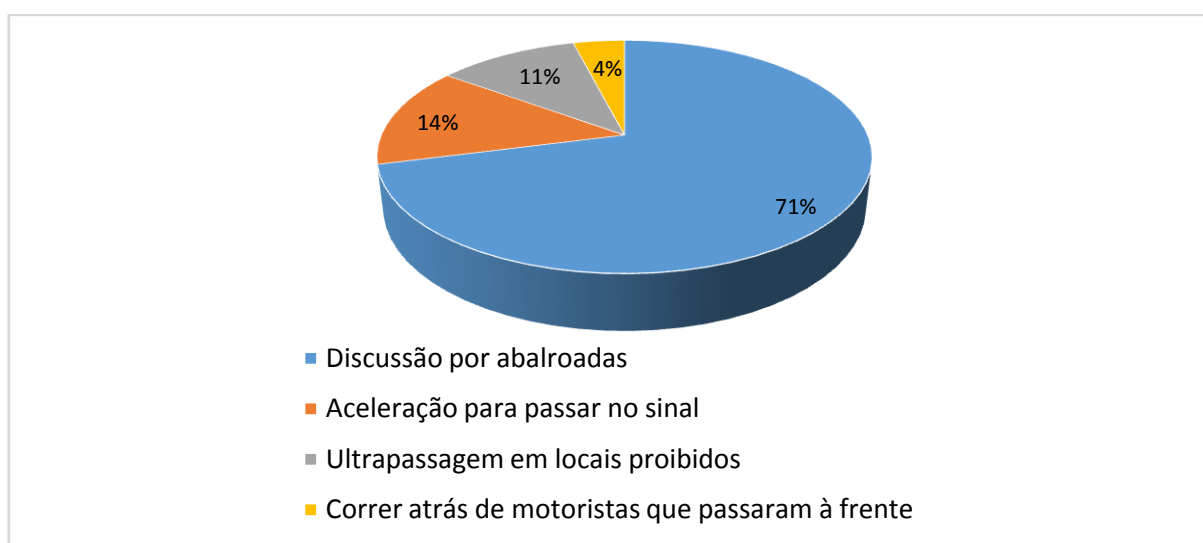
educativas bem conduzidas, direcionadas pelos meios de comunicação e com estratégias diversificadas”. (MARTINS, 2007).

A educação no trânsito deve começar cedo, não se resumindo apenas ao período de retirar a carteira de habilitação, pois aprender a ser cidadão civilizado, respeitoso e cordial é fundamental para um convívio harmônico em sociedade.

Outro questionamento realizado aos pesquisados corresponde ao comportamento agressivo no trânsito. Dentre os comportamentos agressivos, quais têm sido considerados mais constantes?

O maior índice são as discussões por causa de batidas, com um percentual de 71%, aceleração para passar a tempo no sinal 14%, ultrapassagem em locais proibidos 11% e correr atrás de motoristas que passou à frente 4%.

Gráfico 5 - Distribuição percentual do comportamento agressivo no trânsito



Fonte: Dados da pesquisa. Araguaína/TO

Percebe-se que a disputa pelo espaço de circulação gera conflito entre os participantes do trânsito e podem ser conflitos físicos que se refere aos espaços físicos ou político que envolve interesse de indivíduos ligados à sua posição social.

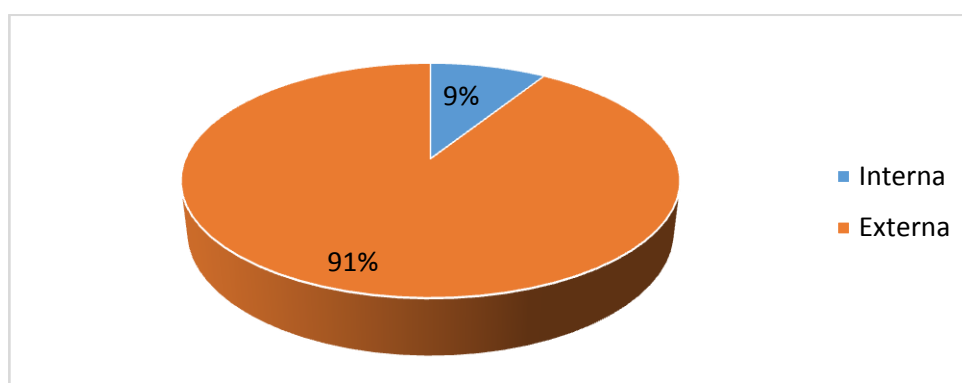
O desenvolvimento das cidades apresenta pontos positivos e negativos. Quanto aos negativos segundo Almeida (2006) “É degradada a qualidade de vida, aumenta o congestionamento, reduz a qualidade do transporte público, reduz a acessibilidade de pessoas aos centros urbanos, aumenta a poluição atmosférica, invasão de áreas residenciais e vivência coletiva pelo tráfego inadequado

deveículos”.

O ato de dirigir não se refere apenas às habilidades motoras e cognitivas, mas a regras formais e informais requeridas para compreender que ocorre no ambiente e antecipar-se a situações perigosas.

Outro aspecto questionado, considerando que o trânsito sofre pressões internas e externas, 91% dos pesquisados responderam que a maior pressão para motivação da agressividade vem do ambiente externo ou interno do motorista. 9% responderam que são externos.

Gráfico 6 - Motivação para a agressividade



Fonte: Dados da pesquisa. Araguaína/TO

Acontecimentos que provocam tensão emocional faz com que os organismos se adaptem às transformações, que geralmente são denominados de fatores ou agentes estressores. Assim, o controle da agressividade dos motoristas requer um sistema nervoso sintonizado.

Ainda que o ser humano seja visto como agente agressor, no trânsito, ele não deve ser visto somente pelo seu gênero, pois ele é um ser político, social que possui uma história, personalidade e interesses.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na cidade de Araguaína- TO através da pesquisa foi possível identificar que há uma enorme disputa de espaço junto aos direitos de circulação. Alguns motoristas se mostram pacientes, outros com mais direitos de que os demais envolvidos no trânsito, deixando visível a relação de competitividade e agressividade.

Assim, o presente estudo foi de suma importância pois possibilitou identificar os principais fatores responsáveis por comportamentos agressivos no trânsito. Dentre eles pode-se citar: o estresse, nervosismo e desatenção.

Segundo os dados coletados os mais estressados são do sexo masculino; os mais agressivos são os motoristas mais jovens e não há nenhuma relação específica entre o grau de escolaridade e agressividade no trânsito. Quanto as discussões, essas ocorrem em detrimento de batidas e a motivação da agressividade é interna, fato de haver uma tensão emocional.

Nesse sentido, a melhor alternativa para combater tais comportamentos agressivos está na educação que deverá ter como finalidade promover condições para despertar a conscientização da realidade pelas pessoas. Porém, há necessidade de questionar a naturalização dos fatos sociais, que deve ser compreendida de modo sistêmico. Outra medida preventiva, além da educação, é a realização de uma fiscalização mais eficaz, no sentido de reprimir e punir os infratores.

Mesmo que haja inúmeros incidentes no trânsito, observado na mídia ou mesmo no dia a dia, a educação para o trânsito deve acontecer desde cedo nas escolas por representar uma das formas mais eficientes, pois as crianças são mais fáceis de disseminar e aceitar condutas.

Porém, a educação para o trânsito não se resume apenas em ensinar normas e regras de circulação. O aspecto mais importante é desenvolver a conscientização para a formação de motoristas responsáveis, autônomos e responsáveis pela vida. A educação para o trânsito é um meio de reduzir os altos índices de mortes, deficiências físicas e traumas psicológicos provocados por comportamentos impróprios no trânsito.

As multas, os pontos da Carteira Nacional de Habilitação e o direito de dirigir, aplicadas pela nova Legislação do Trânsito Brasileiro representa formas de proteção ao pedestre e ainda melhora a educação do motorista. Tais medidas é ainda uma estratégia de melhorar o trânsito na cidade, instruindo pedestres que cometem erros e tumultuam o trânsito e também são responsáveis em alguns casos por acidentes.

6 REFERÊNCIAS

ALMEIDA, N. D. V. Circulação humana e subjetividade. In: TUPINAMBÁ, A. C. R. (Org.). **Estudos de psicologia no trânsito**. p. 62-74. Fortaleza: Expressão gráfica, 2003.

ANDRADE, M. O. P. E. M. de. Nível de atenção e sinais e sintomas de estresse em motoristas com e/ou sem infrações e acidentes. 2007. 127 p. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2007.

BRASIL, Lei nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Senado, 2012.

COSTA, M. C. **Estresse no trânsito gera deseducados e hiperagressivos**. 2013. Disponível em: <<http://www.advivo.com.br/blog/luisnassif/estresse-do-transito-gera-deseducadosiperagressivos>>.

HOFFMANN, M. H.; LEGAL, E. J. Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003

HOFFMANN, M. H.; GONZÁLEZ, L. M. Acidentes de Trânsito e Fator Humano. In: HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 377- 392.

LIMONGI-FRANÇA, Ana Cristina; RODRIGUES, Avelino Luiz. **Stress e trabalho: uma abordagem psicossomática**. São Paulo: Atlas, 2005.

LIPP, M. E. N. **Pesquisas sobre stress no Brasil**. Campinas, SP: Papyrus, 2007.

MARTINS, J. P. **A Educação de Trânsito: campanhas educativas nas escolas**. Belo Horizonte, MG: Autêntica, 2007.

RODRIGUES, Dirceu. **Diferenças entre o homem e a mulher na direção veicular**. 2012. Disponível em: <http://www.perkons.com.br/?page=noticias&sub=opinioao&s>.

STRICKLAND, Jonathan. **HowStuffWorks - Como funciona a agressividade no trânsito**. Publicado em 25 de setembro de 2007 (atualizado em 02 de janeiro de 2008). Disponível em: <<http://carros.hsw.uol.com.br/furia-no-transito7.htm>>.

TEBALDI, Elisa; FERREIRA, R. T. Comportamento no trânsito e causas da agressividade. **Revista de psicologia da UNC**, vol. 2, n. 1, p. 15-22, 2004. Disponível em: <<http://www.nead.uncet.br/revista/psicologia>>.

APÊNDICE - QUESTIONÁRIO DA PESQUISA

1. Para você qual a principal causa da agressividade no trânsito?

- () Desatenção
- () Nervosismo
- () Estresse
- () Falta de tolerância

2. Que outra causa você pode considerar como secundária em relação à agressividade no trânsito?

3. Indicativo de maior agressividade pertence ao gênero:

- () Masculino
- () Feminino

4. Que ações de agressividade estão mais ligadas aos homens?

5. E às mulheres quais as ações agressivas que você considera mais comuns?

6. Qual o motorista que você considera mais agressivo:

- () Mais jovem
- () Mais experiente

7. Existe relação entre agressividade e nível de escolaridade?

- () Há relação
- () Não há relação

8. Dentre os comportamentos agressivos, quais têm sido considerados mais constantes:

- () Discussão por causa de abalroadas
- () Aceleração para passar no sinal
- () Ultrapassagem em locais proibidos
- () Correr atrás de motoristas que passaram à frente

9. A motivação para agressividade no trânsito é:

- () Interna
- () Externa