

**FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

JULLYANA LETTÍCIA BARCELOS RAPOSO

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM CRIANÇAS E ADOLESCENTES

**PATOS DE MINAS
2018**

**FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

JULLYANA LETTÍCIA BARCELOS RAPOSO

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM CRIANÇAS E ADOLESCENTES

Artigo apresentado à Faculdade Patos de Minas como requisito para conclusão do Curso de Graduação em Psicologia para finalidade de obtenção do título de Bacharel, podendo gozar dos direitos de Psicólogo.

Orientadora: Profa. Ma. Delza Ferreira Mendes

**PATOS DE MINAS
2018**

**FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO DE GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
Curso Bacharelado em Psicologia**

JULLYANA LETTÍCIA BARCELOS RAPOSO

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM CRIANÇAS E ADOLESCENTES

Banca Examinadora do Curso de Bacharelado em Psicologia, 29 novembro de 2018.

Orientadora: Profa. Ma. Delza Ferreira Mendes
Faculdade Patos de Minas

Examinadora 1: Profa. Esp. Vânia Cristine de Oliveira
Faculdade Patos de Minas

Examinadora 2: Profa. Dra. Luciana de Araújo Mendes Silva
Faculdade Patos de Minas

DEDICO este trabalho a todos os colegas da profissão e ao 15º
Batalhão da Polícia Militar de Patos de Minas – MG.

AGRADECIMENTOS

Entrego, confio, aceito, agradeço, confiando na escolha de Deus estou aqui aceitando o fim desse ciclo e a abertura de muitos que irei conquistar. À Nossa Senhora Aparecida a qual possuo tamanha fé em sua intercessão, obrigada. Obrigada por cada dificuldade e aprendizado; por tudo isso, dou graças a Deus, por tudo que sou e tenho.

A maior riqueza da vida se chama família, por essa razão dedico essa jornada aos meus pais Edna e Julliano. A eles minha eterna gratidão, por sacrificarem seus sonhos em favor dos meus e por não terem medido esforços para realização dessa conquista.

Aos meus irmãos, Lara e Bernardo, obrigada por fazerem parte dessa vitória, vocês são meu incentivo.

À minha avó Maria Abadia, símbolo de mulher que admiro, obrigada por toda preocupação e oração. À minha avó Geralda, pois mesmo com tamanha distância sei que nunca fui esquecida em suas orações.

Ao meu namorado Samuel, obrigada por toda paciência, incentivo e compreensão.

Às minhas amigas Kérim, Gabriela e à família Santana, minha eterna gratidão. Vocês sempre estarão em minhas orações.

Às minhas professoras Ma. Delza Ferreira Mendes e Dra. Luciana de Araújo Mendes Silva, obrigada por todo ensinamento.

Aos meus colegas de curso, obrigada pela vivência.

Acidentes são inesperados e indesejados, mas fazem parte da vida. No momento em que você se senta num carro de corrida e está competindo para vencer, o segundo ou terceiro lugar não satisfazem. Ou você se compromete com o objetivo da vitória ou não. Isso quer dizer: ou você corre ou não.

Ayrton Senna

ACIDENTES DE TRÂNSITO COM CRIANÇAS E ADOLESCENTES TRAFFIC ACCIDENTS WITH CHILDREN AND ADOLESCENTS

Jullyana Lettícia Barcelos Raposo¹

Delza Ferreira Mendes ²

RESUMO

O objetivo desse estudo foi identificar as características dos acidentes de trânsito no município de Patos de Minas - Minas Gerais com crianças e adolescentes. A presente pesquisa se caracteriza por caráter documental descritiva, quantitativa, transversal, realizada através da análise dos boletins de ocorrência registrados pelo 15º Batalhão da Polícia Militar de Patos de Minas, Minas Gerais, no período de janeiro 2015 a agosto de 2017. O estudo foi desenvolvido tendo como base uma planilha disponibilizada pela Polícia Militar. Foram registrados pelo estudo 617 ocorrências de acidentes envolvendo crianças e adolescentes. Relacionados a estes acidentes foram verificados 361 envolvidos do sexo masculino e 253 envolvidos do sexo feminino. Os resultados apontados na pesquisa poderão contribuir para o desenvolvimento de projetos, de campanhas educativas, promovendo o desenvolvimento de medidas preventivas a serem desenvolvidos nas escolas e comunidade para uma renovação no trânsito e sugestão de reestruturação viária com novas sinalizações, leis e condições de tráfico seguro, para a redução significativa nos acidentes de trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Acidente. Crianças. Adolescentes.

ABSTRACT

The objective of this study was to identify the characteristics of traffic accidents in the city of Patos de Minas, Minas Gerais. The present research is characterized by a descriptive, quantitative, cross - sectional documentary character, performed through the analysis of the bulletins of occurrence recorded by the 15th Battalion of the Military Police of Patos de Minas, Minas Gerais, from 2015 to August 2017. The study was developed based on a spreadsheet made available by the Military Police. A total of 617 incidents of accidents involving children and adolescents. In relation to these accidents, 361 male participants and 253 female participants were found. Regarding the type of involvement, it was identified that the participants are 119 male teenage drivers and 19 female teenage drivers; 96 male passengers and 83 female passengers. Emphasis is also given to data related to age, schooling, marital status, degree of injury; neighborhood, time and day of the week in which traffic accidents occurred.

¹ Graduanda em Psicologia, pela Faculdade Patos de Minas (FPM) juliana1raposo@hotmail.com

² Mestre em Psicologia pela Universidade de Uberaba (UNIUBE). Docente e orientadora do Departamento de Graduação em Psicologia da FPM. delzafpm@yahoo.com.br

Keywords: Transit. Accident. Children. Adolescents.

1 INTRODUÇÃO

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) em sua NBR 10697, caracteriza o *Acidente de trânsito* como qualquer dano que ocorre com seres humanos e cargas resultando em acontecimento não premeditado. De acordo com a Rozestraten (1988) as causas dos acidentes são associados a fatores humanos, fatores de via/ou meio.

O Guia de Crianças Seguras Brasil (ORG) para Formação de Mobilizadores (Gava, 2012) apresenta o acidente de trânsito como o acidente que mais tem vítimas infantis no Brasil com 1.971 ocorrências, registros alcança os Informações mostram crianças e adolescentes como pedestres, 711 óbitos, passageiros de veículos, 685 óbitos, ciclistas, 99 óbitos, com 400 não registradas.

Rozestraten (1988) cita a definição de psicologia do trânsito como uma área da psicologia que estuda métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram. Em síntese, é o estudo dos comportamentos e descolamentos no trânsito e suas causas. (p. 9)

O trânsito é considerado pela Organização Mundial de Saúde (OMS, 2013) um problema de saúde pública no Brasil e no mundo, acarretando impactos nos diversos aspectos da vida. A mídia contabiliza todos os dias uma quantidade de acidentes ocasionando sequelas, traumas às famílias, aos sobreviventes e à sociedade. Há um custo de investimento com socorro dos envolvidos nos acidentes de trânsito, no qual a população paga através de pedágios e impostos. Esse investimento poderia ser aplicado em campanhas educativas, organização de eventos, mobilização dos meios de comunicação, utilização das redes sociais, identificação dos protagonistas, trabalho em equipe em comunidades com ênfases nas práticas de prevenção dos acidentes. Os acidentes de trânsito trazem prejuízos à sociedade, junto com o sofrimento do luto e as incapacitações decorrentes dos acidentes.

A prevalência dos acidentes tem a população infantil e adolescente com maior perda de anos de vida produtiva, com ligação direta com o desenvolvimento da

primeira infância até a adolescência. Os estudos apontam que os altos índices de acidentes de trânsito podem estar relacionados com a escolaridade dos envolvidos. Além disso pesquisas que estabelecem a relação com o nível socioeconômico da população, com o aumento da frota de veículos, gerando grandes taxas de mortalidade. Sauer & Wagner (2003) afirmam para que características comuns entre os condutores podem ser intercaladas entre imaturidade, sentimento de impotência e tendências a supervalorizar sua capacidade, típica dos envolvidos.

A Organização Panamericana da Saúde (OPAS, 1994) citado por Gava(2012) estima-se que entre 10 a 15 adolescentes morrem por acidentes de trânsito e 30 a 40 sofrem ferimentos necessitando dos serviços de urgência e emergência. Entretanto é preciso analisar com olhares educativos a taxa de mortalidade e morbidade e analisar os perfis dos envolvidos, se tornando um dado cada vez mais relevante para a saúde pública, pois os índices são altíssimos entre crianças e adolescentes (Gorios et al., 2014).

Estudos realizados por Andrade, Soares, Braga, Moreira e Botelho (2003) confirmam que os acidentes de trânsito envolvem a falta de habilidade com a direção, imaturidade emocional, manobras e o uso de álcool. Pesquisa realizada em Fortaleza no ano de 2013 analisa a habilitação adequada com as normas exigidas pelo Departamento Estadual do Trânsito (DETRAN) condutores com menos de cinco anos de habilitação são os mais envolvidos nos acidentes com óbitos.

O consumo de bebida alcoólica por adolescentes enquanto dirigem é uma causa direta de 30% a 50% de mortes. As pesquisas afirmam que adolescentes que fazem uso da bebida alcoólica deixam evidente sua crença sobre se sentirem onipotentes, tendo aquela situação sob controle, reduzindo o nível de responsabilidade e levando ao aumento de infrações como ultrapassagens indevidas, aumento de velocidade, ocasionando os acidentes. O álcool é uma substância psicoativa, que pode ser ingerida sem problemas desde que se use com consciência. O aumento de velocidade nas vias é um fator de risco com tendência entre jovens que estão sempre em busca de canalizar suas emoções encontrando sua via de escape na velocidade.

No Brasil as penalidades são inferiores aos efeitos que o acidente de trânsito trazem para os envolvidos. Nesse contexto é necessária medidas preventivas na mudança no trânsito e melhoria das vias e estradas. Referindo-se as devidas medidas a velocidade excessiva; direção alcoolizada; promoção do uso de cinto de

segurança; capacetes e assentos de carro para crianças podem evitar os acidentes de trânsito.

De acordo com Sistema Único de Saúde (SUS) em 2006 os registros de acidentes de trânsito foram responsáveis por um índice de 29,3% de mortes entre crianças e adolescentes no Brasil. Calcula-se um custo econômico que sobrecarrega o setor da saúde, podendo chegar a 5% do Produto Interno Bruto (PIB).

Diante dessa realidade Rozestraten (1988) menciona que o papel do psicólogo do trânsito é avaliar a capacidade perceptiva, concentração, personalidade, memória, capacidade de reagir prontamente, entre outros. Desta forma, o psicólogo pode intervir em organizações, pesquisas de acidentados e até mesmo na clínica de exame psicológico, com investigação e avaliação dos aspectos sobre o relacionamento do comportamento humano, sobre o direito de ir e vir com segurança.

Segundo Andrade e Jorge (2000) acidentes com veículos automotores estão presentes em todo o país como a principal causa de morte não natural, tendo o maior número de vítimas, morrem mais pessoas em acidentes de trânsito do que por homicídios, suicídios, câncer ou intervenções legais. As lesões e as mortes no trânsito caracterizam uma grande questão de saúde pública, de acordo com a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011 – 2020, na qual o governo de todo o mundo se comprometem a tomar novas medidas para prevenir os acidentes de trânsito, que matam cerca de 1,25 milhões de pessoas por ano, correspondendo à nona causa de mortes em todo mundo. Um estudo realizado pelo Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) juntamente com Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT) constatou-se mais de 60 mil mortos em 2012. De acordo com o consultor de segurança da OPAS/OMS, Vitor Pavarino, quanto maior a velocidade de um veículo, menor será o tempo que um condutor tem para parar e evitar um choque. No ano de 2016 a OMS solicitou aos prefeitos eleitos e reeleitos no Brasil que mantenham limite de velocidade de 50 km/h nas vias urbanas.

Objetivo principal da pesquisa em tela foi a identificação e caracterização dos acidentes de trânsito no município de Patos de Minas - Minas Gerais com crianças e adolescentes através da análise dos boletins de ocorrência registrados pelo 15º Batalhão da Polícia Militar de Patos de Minas, Minas Gerais.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

A presente pesquisa se caracteriza por caráter documental descritiva, quantitativa, transversal, realizada através da análise dos boletins de ocorrência registrados pelo 15º Batalhão da Polícia Militar de Patos de Minas, Minas Gerais, no período de janeiro 2015 a agosto de 2017, com objetivo de caracterizar os acidentes de trânsito com envolvimento de crianças e adolescentes. A pesquisa inscrita por CAAE 84904418.6.0000.8078 foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisas (CEP) da Faculdade Patos de Minas (FPM) sob o parecer 2.627.210. O estudo foi desenvolvido a partir de transcrição de dados, com base em uma planilha disponibilizada pela Polícia Militar.

As partes selecionadas na planilha foram: sexo, faixa etária, estado civil, grau de lesão, bairro, escolaridade, o tipo de envolvimento do condutor do veículo e da vítima; condutor do veículo; passageiro; vítima e outros; vítima e passageiro; vítima e pedestre; estado físico das vítimas em relação ao acidentes e grau de lesão; bairro e hora e dia da semana e mês que ocorreram os acidentes de trânsito.

Os dados coletados foram apresentados em tabelas por meio de estatística descritiva e discutidas com a literatura correlatas ao tema.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 Caracterização dos participantes de acidentes

Foram registrados pelo estudo 617 ocorrências de acidentes envolvendo crianças e adolescentes no período de 2015 a 2017, no Município de Patos de Minas, Minas Gerais. Considera-se aqui um número bastante relevante, uma vez que trata-se de um município de médio porte que conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) possui população estimada, em 2018, de 150.833 habitantes, incluindo zona rural e urbana. Além disso, deve-se acrescentar que existem possibilidades de acidentes não notificados e presentes na base de dados da 15º Batalhão de Patos de Minas.

Em uma divulgação a OPAS/OMS (2011) estimam que os acidentes de trânsito estejam entre os 10 motivos que mais matam no mundo. Essas organizações mencionam também que no caso de países bem sucedidos existe uma prioridade a velocidade segura nas vias, com políticas e regras para usuários das vias de circulação. De acordo com a Companhia de Bebidas das Américas (AMBEV, 2017) 1,25 milhão de óbitos em 2013 em ruas, avenidas e estradas do mundo todo foi superior à população de São Francisco (EUA), Bruxelas (Bélgica), Colônia (Alemanha) e Hiroshima (Japão).

A tabela 1 apresenta a identificação dos participantes.

Tabela 1 – Identificação dos participantes de acidentes de um município do Alto Paranaíba, Minas Gerais

Variável	Categoria	%	n = 617
Envolvidos	Feminino	41,00	253
	Masculino	58,50	361
	Não informado	0,32	2
	Preenchimento Opcional	0,16	1
Faixa Etária	0 a 5 anos	13,29	82
	6 a 10 anos	16,69	103
	11 a 14 anos	21,71	134
	15 a 17 anos	47,64	294
	Não informado	0,48	3
	Preenchimento Opcional	0,16	1
Estado Civil	Casado	0,81	5
	Estado civil – ignorado	1,94	12
	Estado civil – não declarado	1,45	9
	Preenchimento opcional	0,16	1
	Separado judicialmente	0,16	1
	Solteiro	94,81	585
	União estável	0,64	4
Viúvo	0,48	3	
Escolaridade	Alfabetizado	12,96	80
	Analfabeto	5,34	33
	Ensino Fundamental completo (8 anos estudo)	4,53	28
	Ensino Fundamental incompleto (8 anos estudo)	29,01	179
	Ensino Médio Completo (2º grau)	3,88	24
	Ensino Médio Incompleto (2º grau)	21,88	135
	Escolaridade ignorada	16,53	102
	Outros – escolaridade	4,05	25
	Pós – graduação	0,16	1
	Preenchimento opcional	0,31	1

Gorios et al. (2014) apresentam o sexo masculino como o predominante, podendo estar relacionado com a liberdade precoce que o menino possui, sendo

livre para realizar as atividades do dia a dia sozinho, podendo ir à escola, brincar na rua, mesmo bairro de moradia, essas induções que o menino tem desde a infância aumentam a exposição e liberdade sobre exaltação de suas crenças. Já o sexo feminino sofre uma supervigilância com privações nas atividades diárias, tendo menos envolvimento com acidentes de trânsito.

A pesquisa em foco apresenta os envolvidos em acidentes de trânsito nas fases da infância e adolescência com 58,50% dos envolvidos, o sexo masculino.

Pesquisa realizada na cidade de Marília, São Paulo, Biffe et al. (2017) apresenta 3.257 envolvidos em acidentes de trânsito sendo 67 % do masculino, após a pesquisa, conclui-se que o sexo masculino se envolve em mais acidentes de trânsito, tendo sua morte prematura com a perda das fases do seu desenvolvimento humano.

Em relação à faixa etária os resultados da pesquisa apontam que o maior percentual de acidentes encontra-se registrado entre 15 e 17 anos, 46,64%. De acordo com Caixeta et al. (2010) o cálculo de mortes chega a uma perda de 42 anos potenciais de vidas perdidas com diversos danos socioeconômicos.

Biffe et al. (2017) mostram a relação entre o elevado número de acidentes entre os jovens devido a comportamentos de imprudência correlacionados às fases do seu desenvolvimento, de suas sensação e ao uso de bebida alcoólica e outras drogas.

No tocante ao estado civil, nota-se que a maior parte dos envolvidos a maioria dos dados do estudo em tela (94,81%) refere-se a indivíduos solteiros. Tais dados são semelhantes aos da pesquisa de Almeida et al. (2013) em que acidentes (93,83%) refere-se a pessoas refere a mesma modalidade de estado civil com registro de acidentes graves e com óbito.

Referindo-se ao grau de instrução escolar os dados do estudo apontam que os acidentes registrados aconteceram com pessoas analfabetas até o ensino médio completo. Segundo Gorios et al. (2014) estudos apontam que na sociedade, quanto menor o nível de escolaridade maior pode ser o número de acidentes. Devido a isso sugere a necessidade de ser trabalhada nas escolas a educação preventiva de envolvimento em acidentes de trânsito.

Estudos realizados na cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais, por Caixeta et al. (2010) confirmam que o grau de escolaridade é um dos fatores associados aos acidentes de trânsito.

3.2 Caracterização demográfica dos acidentes

A tabela 2 mostra a caracterização demográfica das ocorrências registradas.

Tabela 2 – Dados de caracterização demográfica de acidentes de um município do Alto Paranaíba/MG

Variável	Categoria	%	n = 617
Faixa de hora	De 00:00 as 05:59	6,80	42
	De 06:00 as 17:59	57,69	356
	De 18:00 às 22:59	19,28	119
Não informado	De 16:00 as 16:59	0,16	1
	De 21:00 às 21:59	0,16	1
Preenchimento Opcional	De 17:00 as 17:59	0,16	1
Dia da semana	Dia da semana	61,26	378
	Fim de semana	38,24	236
Não informado	Dia da semana	0,16	1
	Fim de semana	0,16	1
Preenchimento opcional	Dia de semana	0,16	1
Mês fato – resumido	Janeiro a Março	26,58	164
	Abril a Junho	28,03	173
	Julho a Setembro	26,09	161
	Outubro a Dezembro	18,96	117
Não informado	Fevereiro	0,16	1
	Dezembro	0,16	1
Bairro/ distrito	Alto dos Caiçaras	1,94	12
	Aurélio Caixeta	2,10	13
	Brasil	3,56	22
	Centro	14,42	89
	Cristo Redentor	4,86	30
	Inválido	24,95	154
	Ipanema	1,94	12
	Jardim Panorâmico	1,62	10
	Lagoa Grande	3,40	21
	Morada do Sol	2,10	13
	Nova Floresta	2,10	13
	Vila Garcia	1,78	11

A análise dos dados evidenciados pela pesquisa realizada em Patos de Minas mostra que o horário em que é maior o número de acidentes é das 6 horas da manhã até meia noite, de segunda a sexta-feira.

Biffe et al. (2017) apontam que o aumento de acidentes durante o dia, do amanhecer ao anoitecer, pode estar relacionado ao aumento de fluxo de veículos nos horários de pico e ao estresse do condutor. De acordo com pesquisas realizadas por esses autores destaca-se que o aumento de acidentes entre quinta-feira, sexta-feira e sábado se relaciona com a realização de festas e com as festas o aumento do uso de bebida alcoólica, diminuindo no domingo, que tem o menor registro de acidentes, considerando também um menor fluxo de veículos. Almeida et al. (2013) destacam que o maior índice de óbito é sob a luz do dia e predominantemente nos finais de semana.

Bastos, Andrade e Soares (2005) apresentam dados de que o maior número de acidentes ocorre no período do entardecer e anoitecer, relacionado à movimentação após atividades diárias, impaciência ao esperar o semáforo, excesso de velocidade e a baixa visibilidade noturna.

Os meses com maiores registros de acidentes em Patos de Minas foram de abril a junho, 17,17%, neste período ocorre na cidade a maior festa agropecuária do estado de Minas Gerais, Festa Nacional do Milho (FENAMILHO). A partir dos dados pesquisados pode-se destacar que o aumento dos acidentes estão relacionados a esta festividade, com o aumento do fluxo de veículos dos visitantes e do uso de bebida alcoólica juntamente com a imprudência e o excesso de velocidade, podendo ser fatores que ocasionam aumento de acidentes nesse período.

De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego CET (2008) o mês em que ocorrem mais registros de acidentes em São Paulo é o mês de outubro, que teve o índice elevado, com 27%, admitindo não saber o motivo do índice alto já que o segundo mês com maior registro foi julho, 18%.

A região em que mais ocorreram registros de acidentes foi a região central da cidade de Patos de Minas, com 14,42%. Acredita-se ser esse fato devido ao referido local ter um aumento do fluxo de carros em horários de pico. De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego CET (2008) na cidade de São Paulo, nas Marginais Tietê o registro de acidentes investigado e fatais é de 42 e Marginal Pinheiros chega aos 33 apresentando o maior registro de acidentes, sendo as duas vias de grande acesso à capital e portanto mais movimentadas.

3.3 Caracterização de identificação dos acidentes

A tabela 3 mostra os detalhes do envolvimento nos acidentes.

Tabela 3 – Dados de caracterização dos acidentes em um município do Alto Paranaíba/MG

Variável	Categoria	%	n = 617
Tipo de Envolvimento	Condutor de veículo e vítima	22,36	138
	Condutor do veículo	4,86	30
	Passageiro	29,01	179
	Vítima – outros	4,86	30
	Vítima e passageiro (trânsito)	30,47	188
	Vítima e pedestre (trânsito)	7,94	49
Não informado	Vítima – outros	0,16	1
Preenchimento opcional	Vítima e passageiro (trânsito)	0,16	1
	Vítima e pedestre (trânsito)	0,16	1
Descrição Subclasse principal	Feminino		
	Acidente de trânsito com vítima	33,38	206
	Acidente de trânsito sem vítima	7,61	47
	Masculino		
	Acidente de trânsito com vítima	47,16	291
	Acidente de trânsito sem vítima	11,34	70
Não informado	Acidente de trânsito com vítima	0,31	2
Preenchimento opcional	Acidente de trânsito com vítima	0,16	1
Grau de lesão	Feminino		
	Grau da lesão – ignorado	0,81	5
	Graves ou inconsciente	1,29	8
	Leves	22,20	137
	Preenchimento opcional	4,05	25
	Sem lesões aparentes	12,64	78
	Masculino		
	Fatal	0,16	1
	Grau da lesão – ignorado	1,45	9
	Gravas ou inconsciente	4,70	29
	Leves	30,47	188
	Preenchimento opcional	4,86	30
	Sem lesões aparentes	16,85	104
	Não informado	Leves	0,31
Preenchimento opcional	Graves ou conscientes	0,16	1

A pesquisa em foco descreve o tipo de envolvimento composto por condutor de veículos e vítimas com 19,28% de envolvidos, apresentando o grau de lesão com um registro de óbito de 0,16%, seguido de lesões leves registradas no sexo masculino, 30,7%. Estrela et al. (2014) apresentam análise das características dos condutores na cidade de Catalão, Goiás, na qual os envolvidos são passageiros ou

pedestres com 74% lesão leve, 37% lesão grave, 17% de óbito. Os envolvidos do sexo feminino, 96,7%, alcançaram o índice de óbito de 94,1%. Estudos realizado por Almeida et al. (2013) destaca o maior número de óbitos é com o sexo masculino.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET, 2008) mostra a caracterização dos envolvidos na cidade de São Paulo, apresentando os registros de 220 acidentes fatais, deixando 399 vítimas, 251 lesões fatais, registrados pela CET.

Biffe et al. (2017) destacam o registro de 78 óbitos na cidade de Marília, São Paulo, no ano de 2012, envolvidos em acidentes de trânsito com a predominância de vítimas do sexo masculino com 113 registros de óbitos por 100 mil habitantes enquanto com relação ao sexo feminino o registro de óbitos foi 30 por 100 habitantes.

3 CONCLUSÃO

A partir dos dados apresentados pode-se concluir que o número de acidentes ocorridos no município de Patos de Minas, Minas Gerais, no período de 2015 a 2017 reflete o mesmo cenário nacional, destacando o crescente número de acidentes envolvendo crianças e adolescentes. É percebida a necessidade de um real envolvimento da sociedade assumindo o trânsito através do desenvolvimento de políticas de segurança por meio de ações com vistas à mudança do comportamento humano ao dirigir um veículo automotor, processo esse que terá uma relevância significativa de atuação do psicólogo.

Um trânsito seguro só será possível com a formação de cidadãos conscientes da sua participação no trânsito. Essa formação deve acontecer desde a primeira infância através da educação do trânsito, promovendo o desenvolvimento de valores e transformação de comportamentos, para se tornarem pedestres, motoristas e cidadãos responsáveis.

Os resultados apontados nesta pesquisa poderão contribuir para o desenvolvimento de projetos, de campanhas educativas, promovendo o desenvolvimento de medidas preventivas a serem desenvolvidos nas escolas e comunidade para uma renovação no trânsito e sugestão de reestruturação viária com novas sinalizações, leis e condições de tráfico seguro, para a redução significativa nos acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS

- Bastos, Y. G., Andrade, S. M., & Soares, D. A. (2005). Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré hospitalar em cidade do Sul do Brasil, 1997/2000. *Cad. Saúde Pública*, 21(3), 815-822.
- Biffe, C. R., Harada, A., Bacco, A. S., Baccarelli, J. L., Silva, K. L., Braccialli, L. A., & et al. (2017). Perfil epidemiológico dos acidentes de trânsito em Marília, São Paulo, 2012. *Epidemiol. Serv. Saude*, 2, 389-398.
- Caixeta, C. R., Minamisava, R., Oliveira, C. A., & Brasil, V. V. (2010). Morbidade por acidentes de transporte entre jovens de Goiânia, Goiás. *Ciência & Saúde Coletiva*, 15(4), 2075-2084.
- Confederação Nacional dos Municípios. (2009). *Estudos Técnicos: Mapeamento de mortes por acidentes de trânsito no Brasil*. Brasília.
- Gava, T. *Guia Criança segura para formação de mobilizadores*. (2012). São Paulo: Criança Segura Safe Kids Brasil. Brasília.
- Gorios et al. (2014). Acidentes de transporte de crianças e adolescentes em serviço de emergência de hospital de ensino, Zona Sul da cidade de São Paulo. *Rev Brasileira de Ortopedia*. 49(4), 391-395.
- Hoffmann, M. H., Cruz, R. M., & Alchieri, J. C. (2007). *Comportamento Humano no Trânsito* (3a ed.). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2018). *IBGE Cidades*. Brasília: Autor.
- Organização Mundial de Saúde – OMS. (2013). *Promovendo a defesa da Segurança Viária e das Vítimas de Lesões Causadas pelo Trânsito*. Suíça: Autor.
- Paula, M. E. B. & Regio, M. (2008). *Investigação de Acidentes Fatais*. São Paulo: Companhia de Engenharia do Tráfego.
- Sauer, M. T., & Wagner, M. B (2003). Acidentes de trânsito fatais e sua associação com a taxa de mortalidade infantil e adolescência. *Caderno de Saúde Pública*, 19(5), 1519 -1526.
- Rozestraten, Reinier J.A. *Psicologia do Trânsito; o que é e para que serve*. *Psicol. cienc. prof.* v.1 n.1 Brasília, jan. 1981.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA**Autor Orientando:**

Jullyana Lettícia Barcelos Raposo
Rua 113 nº 58 São João – Ibiá -MG
34 - 8897-4399
juliana1raposo@hotmail.com

Autor Orientador:

Delza Ferreira Mendes
Faculdade Patos de Minas
Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira – Cidade Nova – Patos de Minas
34- 3814-9714
delzafmendes@yahoo.com.br

DECLARAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Patos de Minas, 29 novembro 2018

Jullyana Lettícia Barcelos Raposo

Delza Ferreira Mendes



FACULDADE PATOS DE MINAS



FACULDADE PATOS DE MINAS

Mantenedora – Associação Educacional de Patos de Minas

Portaria de Recredenciamento MEC – DOU N°. 1469 de 10 de Outubro de 2011.

Departamento de Graduação em Psicologia

Curso de Bacharelado em Psicologia

(Formação de Psicólogo)

Curso Reconhecido pela Portaria DIREG/MEC N°. 371 de 30/08/2011, renovado Reconhecimento de Curso pela Portaria DIREG/ME N°. 267 de 03/04/2017, publicado DOU em 04/04/2017, n°. 65, sessão 1, pág. 70-81

“Como Psicólogo, eu me comprometo a colocar minha profissão a serviço da sociedade brasileira, pautando meu trabalho nos princípios da qualidade técnica e do rigor ético. Por meio do meu exercício profissional, contribuirei para o desenvolvimento da Psicologia como ciência e profissão na direção das demandas da sociedade, promovendo saúde e qualidade de vida de cada sujeito e de todos os cidadãos e instituições.”

(Juramento do Psicólogo – Conselho Federal de Psicologia)