Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

ESTRESSE E COMPORTAMENTOS DE RISCO NO TRÂNSITO

STRESS AND RISKY BEHAVIOURS IN TRANSIT

Érica Laís de Medeiros[1]
Tatiana Cristina Vasconcelos[2]
Kátia CorrêaVione[3]
Joselito Santos[4]
Denise Reinaldo Pereira Ramos[5]
Yordan Bezerra Gouveia[6]

RESUMO- O trânsito é um espaço de interação social e para que ele funcione corretamente é necessária à contribuição de todos os seus participantes. Cada membro desse contexto dispõe de diversas circunstâncias que podem influenciar sua tomada de decisão e assim influenciando seu comportamento, no qual se destaca o estresse, as condições de via, tempo, veículo, uso de substâncias e do celular. Este estudo teve como objetivo principal identificar os comportamentos de risco no trânsito e sua relação com o estresse, segundo condutores. Trata-se de um estudo de campo, descritivo, correlacional, de abordagem quantitativa. Participaram da pesquisa 150 motoristas (90 homens e 60 mulheres), com idades entre 18 e 60 anos (M = 30, DP = 9,76). Os instrumentos utilizados foram: a Escala de Estresse Percebido, Questionário de Comportamentos no Trânsito e

[1]Discente. Curso de Psicologia. Faculdades Integradas de Patos (FIP). Patos – PB. E-mail: erica_medeiros12@hotmail.com
[2]Professora. Doutora em Educação (UERJ). Curso de Psicologia. Faculdades Integradas de Patos (FIP). Patos – PB. E-mail: vasconcelostc@yahoo.com
[3]Doutora em Psicologia (Cardiff University). Departamento de Psicologia. Universidade de Derby, Reino Unido. E-mail: katiavione@gmail.com
[4]Professor. Doutor em Ciências Sociais (UFRN). Curso de Psicologia. Faculdades Integradas de Patos(FIP) Patos – PB. E-mail: jslito2012@gmail.com
[5]Professora. Mestre em Psicologia (UFPB). Curso de Psicologia. Faculdades Integradas de Patos(FIP). Patos – PB. E-mail: denise_pereira01@hotmail.com
[6]Professor. Mestrando em Saúde Coletiva (UNISANTOS). Curso de Psicologia. Faculdades Integradas de Patos (FIP). Patos – PB.E-mail: yordangouveia@hotmail.com

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

um questionário Sociodemográfico. Os procedimentos para análise de dados foram: correlação de Pearson, ANOVA-Oneway e Teste *t*. Os participantes apresentaram um nível abaixo da média de estresse (M = 1,8, DP = 0,61), e um baixo nível de comportamentos arriscados no trânsito (M = 1,4, DP = 0,48).Observou-se uma correlação positiva entre estresse e comportamentos de risco no trânsito (r = 0,32; p = 0,001), indicando que, quanto maior o nível de estresse de um indivíduo, maior a sua tendência a apresentar comportamentos mais arriscados no trânsito.

Palavras-chave: Trânsito. Estresse. Comportamentos de risco.

ABSTRACT - The traffic is a space of social interaction and for it to work correctly it is necessary that all its members contribute, each one participating in the context has several circumstances that could influence their decision making, therefore, their behaviour, where we can highlight stress, road conditions, weather, vehicle, substance or mobile use. The main objective of this study was to identify risk behavior in traffic and its relationship with stress, according to drivers. It was a field, descriptive, correlational and quantitative study. Participants were 150 drivers (90 men and 60 women), ages ranging between 18 e 60 years old (M = 30, SD = 9, 76), as data collection instruments, we used the Scale of Perceived Stress, the Questionnaire of Traffic Behaviours, and a sociodemographic questionnaire. The procedures for data analysis were: Pearson correlation, ANOVA-One way and Test t. Participants presented a low level of stress (M = 1, 8, SD = 0, 61), and a low level of risky behaviour in the traffic (M = 1,4, SD = 0,48). It was observed a positive correlation between stress and risky behaviours whilst driving (r = 0, 32; p = 0,001), which means that the higher a person's stress, the higher their tendency to present riskier behaviours whilst driving. Thus, because man is often responsible for the disorder of this space, it is necessary that the theme is systematically studied by Psychology.

Keywords: Traffic.Stress.Risky behaviours.

INTRODUÇÃO

Diante do aumento da população nos núcleos urbanos e com as facilidades de compra de veículos é visto o crescimento do número de transportes circulando nas vias. Assim, com este crescimento deve existir uma tomada de medidas para um melhor

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

desempenho do trânsito, visto que a ampliação da frota de veículos tende a agravar os problemas já existentes, como poluição, congestionamentos, pedestres que não respeitam as regras de circulação, e cada vez mais motoristas estressados devido às situações vivenciadas no ambiente de trânsito no dia-a-dia (FREIRE, 2011).

O trânsito é constituído por três elementos essenciais: o homem, a via e o veículo, além de dimensões que predizem o comportamento humano como o conhecimento sobre o trânsito, a prática que é adquirida com o tempo e atitudes que não prejudicam aos demais participantes do trânsito. Diferentes condições dimensionam o comportamento de dirigir, dentre elas destacamos as condições de luz, de tempo, de via, de veículo, uso de substâncias psicoativas, estresse, emoção, sono (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003).

No âmbito nacional, as normas que regem o trânsito brasileiro se encontram instituídas por meio da Lei nº 9.503/1997. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi criado com o intuito de definir as atribuições dos Órgãos e Entidades ligadas ao trânsito, para se garantir um melhor funcionamento do sistema de trânsito. Segundo o Art. 1º § 1º do CTB, trânsito pode ser conceituado como "a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga" (BRASIL, 2016, p. 2).

Segundo dados apresentados pela Organização das Nações Unidas (ONU) o Brasil é o país com mais mortes no trânsito na América do Sul e estima que as mortes nas estradas possam chegar a 1 milhão por ano até 2030 (FOLHA DE SÃO PAULO, 2016).Segundo Rozestraten (1988) a conduta do homem é, frequentemente, apontada como a principal responsável pelas situações de risco no ambiente de trânsito, daí a importância de estudos no contexto da Psicologia.

A ação de dirigir compreende um processo de influência mútua das funções psicológicas e cognitivas do homem. Diversos fatores estão vinculados à condução de um veículo, desde memória e atenção, até a tomada de decisões frente às situações comuns no trânsito como tráfego de pedestres e veículos, além de estímulos relacionados a fatores emocionais, que por sua vez influenciam o comportamento e a forma como o indivíduo conduz o veículo. Sob influência desses fatores o homem pode provocar diversas situações, como acidentes e violência, colocando em risco aqueles que fazem parte desse ambiente (BALBINOT; ZARO; TIMM, 2011).

Os estados emocionais do condutor tem associação com o seu comportamento no trânsito, visto que o estresse, a ansiedade e a agressividade teriam conexão com acidentes de trânsito (QUIRINO; VILLEMOR-AMARAL, 2015). A agressividade gerada pelo estresse cotidiano e também pelo próprio trânsito faz com que esse comportamento

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

agressivo de um condutor seja estimulado nos demais condutores, pois, quando o organismo sente-se em perigo, ele tenta ajustar-se para aquela situação, com isso revelando comportamentos que colocam em risco sua segurança no trânsito (TEBALDI; FERREIRA, 2004). Diante desses aspectos, questionamos: quais os principais comportamentos de risco apresentados por condutores? Qual a relação entre comportamentos de risco no trânsito e a presença de estresse entre os condutores?

O posicionamento adotado pelo condutor é o principal responsável pelos acidentes de trânsito, a tomada de decisão nesse ambiente é muito perigosa, muitas vezes os condutores estão com as emoções alteradas e tendem a aumentar a incidência de comportamentos imprudentes, tais como excesso de velocidade, ultrapassagens inseguras, não utilizar as luzes indicadoras de direção e/ou faróis apagados, desrespeitar a sinalização, ultrapassar pela direita ou muitas vezes pelo acostamento das rodovias, ignorar as faixas de pedestres, dirigir veículos com pneus carecas ou amortecedores vencidos, usar celular, dirigir sob uso de álcool, não usar cinto de segurança, são alguns dos comportamentos imprudentes mais realizados pelos condutores (POLLI; THIELEN; HARTMANN; SOARES, 2010).

É cada vez maior o índice de acidentes relacionados ao uso do aparelho celular no trânsito, o seu uso está entre as infrações mais comuns realizadas pelos condutores de veículos, sendo considerada infração gravíssima, tendo como penalidade de sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e multa de R$ 293,47 (PORTAL DO TRÂNSITO, 2016). Dados do Seguro DPVAT mostram que ocorrem cerca de 1,3 milhão de acidentes por ano relacionados ao uso do celular enquanto se conduz o veículo (DETRAN -TO, 2016).

Não apenas o uso do celular, mas também o uso de substâncias pode influenciar o modo de conduzir um veículo. Apesar das várias campanhas realizadas para não combinar álcool e outras drogas com a condução de veículos, e apontando as várias consequências que o uso dessas substancias provocam, além do condutor sofrer penalidades previstas pelo CTB como sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), multa de R$ 2.934,70, suspensão do direito de dirigir e detenção de seis meses a três anos (DETRAN -TO, 2016).

O álcool é a substância mais consumida antes de fazer uso da direção veicular, o uso do mesmo dependendo da quantidade pode trazer diversos prejuízos para o condutor, a exemplo de diminuição da atenção e da vigilância, reflexos mais lentos, dificuldade de coordenação e redução da força muscular, perda da consciência, parada respiratória e até mesmo a morte, causada pela insuficiência respiratória. Além de por em risco os outros participantes do ambiente de trânsito (TRÂNSITO IDEAL, 2015).

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

Diante do exposto, o governo adotou medidas para diminuir o consumo do álcool combinado com a direção, uma dessas medidas chamada de Operação Lei Seca, que veio a ter algum resultado apenas quando a tolerância ao ato se tornou zero (PROMOÇÃO DA SAÚDE, 2015). Algumas drogas consumidas como a cocaína podem estimular o condutor a realizar comportamentos de risco devido à perda de concentração e atenção, e maior sensibilidade à luz, em virtude das pupilas dilatadas. Além de produzir sintomas perturbadores do Sistema Nervoso Central, tais como paranoia e alucinações, podem influenciar o comportamento de risco (PONCE; LEYTON, 2008).

Além de todas as outras situações que podem dificultar a condução do veículo, ligado a fatores emocionais, o uso de substâncias, uso do celular, a condição do veículo, de via e de tempo, também influencia diretamente o modo como o condutor se comporta no trânsito. A demasia de luz solar pode causar ofuscamento direto no condutor ou pelo reflexo da luz em objetos, como latas, vidros, no próprio para-brisa, assim como a falta de iluminação na via ou rodovias, podem causar pouca visibilidade ao condutor, impossibilitando ele de perceber alguns problemas e evitá-los. O vento, a chuva, fumaça, neblina, também interferem, pois podem deixar a pista escorregadia ou lisa, e até desmoronamento de encostas, além de prejudicar a visibilidade do condutor (DETRAN - PR, 2006).

Dentre os fatores emocionais envolvidos nos comportamentos de risco, encontra-se o estresse. Este está relacionado a estados emocionais, e qualquer que seja a situação vivenciada pelo ser humano pode gerar uma situação de estresse, assim, cada indivíduo lida de diferentes formas com ele, a depender de fatores como sexo, raça, personalidade, construção genética, está ligado ao estímulo de estressores, o domínio desses estímulos estressores tem ligação direta com a saúde do indivíduo (FILGUEIRAS; HIPPERT, 1999).

O trânsito se torna um ambiente estressor devido acontecimentos que produzem perda de tempo, como ser atrapalhado por outros condutores, obras sem sinalização adequada na via, e os engarrafamentos em horários incomuns podem aumentar a tensão e falta de controle da situação. Duas situações comuns que estão presentes nesse contexto do trânsito é que o motorista estressado causa confusão no trânsito, e que o motorista fica estressado por causa da desordem no trânsito (TRÂNSITO WEB, 2011).

Santos; Cardoso; Santos (2012) descrevem dois tipos de estresse: o eustresse (positivo) e o distresse (negativo), e que pode se manifestar por meio físico (dores na coluna) ou psicológico (falta de concentração e memória), quando ele é positivo tende a diminuir mais rápido do que o estresse negativo, pois pode ser entendido como motivador e produtivo ao indivíduo. No caso do distresse(negativo), as emoções idealizadas como

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

ruins e geradoras do estresse tendem a se manter por um período maior, levando o indivíduo a um estágio de exaustão emocional, podendo acarretar em consequências mais graves, como depressão, úlceras gástricas, diabetes, dentre outras.

Selye (1980) definiu a manifestação do estresse ocorre por meio da Síndrome Geral de Adaptação (SGA). Ele é considerado um estímulo ou uma resposta, a depender da pessoa e do ambiente, o estresse apresenta-se em três fases: a primeira é a fase de alarme, determinada por manifestações agudas, a segunda é a fase de resistência, quando as manifestações agudas desaparecem e a terceira é a fase de exaustão, que éo retorno das reações da primeira fase e podendo haver o colapso do organismo, onde aparecem as doenças decorrentes do sistema imunológico (FILGUEIRAS; HIPPERT, 1999).

Os estímulos estressores estão divididos pelo menos em duas categorias, osmacro estressores, que são aquelas situações que exigem uma maior adaptação do sujeito em relação ao estímulo, pois são situações que geram transformações na vida do indivíduo, como exemplo a perda de um ente querido, casamento, mudar de cidade, chegada de um filho, já os micro estressores são situações cotidianas da qual exigem uma resposta adaptativa imediata do individuo, apesar de não terem um impacto grande como os macros estressores, pesquisas revelaram que são os que mais adoecem as pessoas, devido acontecerem com maior frequência, tendo como exemplo a tensão no trânsito, relações interpessoais no trabalho, dentre outros (FARO; PEREIRA, 2013).

O estado emocional do condutor influencia em sua tomada de decisão, mas não é apenas isso que coloca em risco a sua segurança, portanto é importante que o condutor tome algumas providencias em relação a sua segurança no trânsito. Várias medidas foram tomadas pelos órgãos competentes para que a incidência de acidentes e comportamentos indesejados seja reduzida, como o uso de radares e lombadas eletrônicas, aplicações de multas, blitz da Lei Seca (POLLI et al., 2010). Além do mais é importante ter informações sobre a estrada que vai se utilizar, para que se tenha uma viagem tranquila, saber das condições dela, das curvas, se tem acostamento, buracos, desvios, etc.

É importante também consideraras condições do veículo, pois além de causar riscos, pode proceder em alguma penalidade prevista no CTB. É sempre importante fazer a manutenção do veículo para evitar possíveis transtornos. Dirigir defensivamente é eficaz para prevenir os acidentes ou pelo menos tornar mínimos seus resultados (DETRAN - PR, 2006).

Nesse contexto o Psicólogo do Trânsito busca compreender não apenas o comportamento humano, mas também a interação entre homem, veículo e via, dessa forma ampliando o seu leque de atuação, ele faz isso através da observação e experimentação para que se possam formar comportamentos seguros. “A psicologia do

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

Trânsito nasceu do estudo do acidente, mas avançou na direção da avaliação dos fatores que levam ao acidente e, em particular dos conflitos associados" (HOFFMANN et al., 2003, p. 45). Com a criação dos Departamentos de Trânsito no Brasil, o campo da Psicologia foi expandido, pois necessitavam do profissional de Psicologia para poder realizar a avaliação psicológica, devido à demanda para obtenção de CNH, além de ações para prevenir acidentes; perícia em exames para motorista objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional e tratamento de fobias ao volante (SILVA; GÜNTER, 2009).]

Com a Resolução de Nº 267/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), instituiu-se algumas mudanças importantes para o desenvolvimento do trabalho do psicólogo, dentre elas, a que só serão credenciados os profissionais portadores de título de especialista em psicologia do trânsito reconhecido pelo CFP. Essa medida é importante para que, tenhamos profissionais mais capacitados para atuar em diversos problemas do trânsito, desenvolvendo novas aptidões. Com essas medidas tomadas, se vê o aumento de cursos de especialização nessa área, e assim cada vez mais o crescimento do campo (SILVA; GÜNTER, 2009).

A Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012, discorre sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do CTB. A avaliação psicológica nesse contexto busca analisar pontos como tomada de informação, processamento de informações, tomada de decisão, comportamento e traços de personalidade do candidato à CNH (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2012).

PERCURSO METODOLÓGICO

Trata-se de um estudo de campo, descritivo, quantitativo e correlacional. De acordo com Gil (2008) um estudo descritivo busca apresentar as características de algumas populações ou fenômeno determinado. Para Pilati (2007)o estudo correlacional possibilita descobrir relações entre determinadas variáveis, mas sem atribuir causalidade, por ser quantitativo busca mostrar numericamente a frequência e a intensidade dos comportamentos dos indivíduos de uma determinada população (GATTI, 2012).

A aplicação do instrumento de coleta foi realizada a partir de questionários online (n=107) por meio das redes sociais, através da ferramenta *Formulários Google*,com participantes da região Nordeste do Brasil, e por abordagem direta (n=43) com os participantes nas dependências das Faculdades Integradas de Patos (FIP), com duração média de 10 (dez) minutos.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

Contou-se com a participação de 150 motoristas. A maioria dos participantes (60%) era do sexo masculino, com idades entre 18 e 60 anos (M = 30, DP = 9,76). Como critério de inclusão foram convidados a participar apenas aqueles com ao menos 18 anos e mínimo de 1 (um) ano de CNH. Assim, os critérios de exclusão foram não possuir CNH, possuir CNH, mas não ter experiência no trânsito há mais de 1 (um) ano.

A pesquisa foi iniciada após aprovação do projeto junto ao Comitê de Ética e Pesquisa das Faculdades Integradas de Patos (FIP), com o parecer emitido sob o protocolo CAAE: 62356516.4.0000.5181. Levaram-se em consideração os aspectos éticos que envolvem as pesquisas com seres humanos, de acordo com a Resolução nº 466/2012, do Conselho Nacional de Saúde (BRASIL, 2012).

Foi feito um breve esclarecimento sobre a importância do estudo, e, após todos os esclarecimentos, foi solicitado o consentimento para participação voluntária da pesquisa por meio do TCLE. Este instrumento assegura os direitos e deveres que dizem respeito à ética na pesquisa com seres humanos, enfatizando a liberdade de escolha e de desistência do participante voluntário sem qualquer prejuízo, além do sigilo nas informações e do anonimato quanto aos sujeitos envolvidos. Feito isso foi realizada a aplicação do instrumento de coleta de dados.

Foi utilizada a Escala de Estresse Percebido, que é a versão brasileira da *Perceived Stress Scale-PSS*, desenvolvida por Cohen; Karmark; Mermelstein (1983), traduzida e adaptada por Luft; Sanches; Mazo; Andrade (2007). Essa versão contém 10 (dez) questões que avaliam o estresse sob três aspetos: presença de agentes específicos que causam estresse, sintomas físicos e psicológicos do estresse e percepção geral de estresse, com alfa 0,84,as opções de resposta variam de zero a quatro (0= nunca, 1= quase nunca, 2=ás vezes, 3=frequentemente, 4=muito frequente).Utilizou-se também um questionário relacionado ao contexto do trânsito (Apêndice), elaborado pela autora do presente estudo, o instrumento foi construído para que se pudesse medir quais os comportamentos de risco são adotados pelos condutores, o mesmo contém8 (oito) questões ligadas a comportamentos de risco no trânsito, com alfa 0,58, as opções de resposta variam de zero a quatro (0= nunca, 1= quase nunca, 2= às vezes, 3= frequentemente, 4= muito frequente), além do questionário sociodemográfico.

Em ambas as formas de aplicação do instrumento, questionário online e abordagem direta, foram esclarecidos os objetivos da pesquisa, o sigilo das informações coletadas e sobre a possibilidade de desistência a qualquer momento do colaborador, sem que isso implicasse qualquer tipo de prejuízo ao mesmo, já que sua participação era voluntária.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

Os dados foram avaliados a partir do Pacote Estatístico para as Ciências Sociais (SPSS) para Windows – versão 21,para a análise fatorial. Os procedimentos para análise de dados foram os seguintes: correlação de Pearson para se verificar a hipótese de que quanto mais estressado o motorista estiver, maior será a chance de realizar comportamentos de risco; ANOVA One-waypara comparar o tempo de experiência no trânsito e comportamentos de risco, e Teste *t* para comparar homens e mulheres quanto ao estresse e comportamentos de risco.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O trânsito é um meio de interação social com normas, ondeas pessoas se deslocam a pé ou em qualquer outro tipo de veículo sendo assim necessário que tanto os pedestres quanto os condutores apresentem comportamentos que contribuam para um bom desempenho desse meio (ROZESTRATEN, 1988). Ele oferece alguns elementos básicos que são importantes para sua caracterização como, calçadas, pistas, equipamentos como os terminais de integração dos transportes públicos ou o sistema de sinais de trânsito, que é o que norteia o trânsito e o que forma sua infraestrutura. A infraestrutura do trânsito é de suma importância pelo fato de permitir o tráfego de pessoas a pé, em veículos particulares ou de transporte de cargas (GONÇALVES, 2012). O Sistema Nacional de Trânsito dispõe de Órgãos e Entidades que buscam a organização, fiscalização, administração, policiamento, julgamento de infrações e de recursos, aplicação de penalidades, dentre outras funções. Esses Órgãos e Entidades estão divididos nas esferas Federal, Estadual e Municipal (BRASIL, 2016).

Inicialmente, buscou-se analisar as variáveis referentes à experiência dos participantes no trânsito.

Tabela 1 -Tempo de experiência no trânsito dos participantes.

Experiência no Trânsito	**F**	**%**
1 a 2 anos	30	20
2 a 5 anos	38	25
Mais de 5 anos	81	55
Total	**149**	**100**

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

A maioria dos participantes (70%) informou que dirige todos os dias, apenas 5% declarou dirigir poucas vezes ao ano. Quanto ao tipo de veículo conduzido, 69% conduz veículo de passeio/carro, 27% conduzem motocicleta e 4% conduz caminhão/ônibus/van.

A CNH é muito desejada entre os futuros condutores, mas, muitas vezes, não se dão conta da responsabilidade que devem ter diante do trânsito, existe uma grande diferença entre guiar um veículo e saber dirigir, existem situações onde o condutor tem anos de experiência, mas não tem responsabilidade na condução do veículo, no entanto há outras situações onde o condutor tem pouca experiência, mas tem responsabilidade e cumpre com as normas de trânsito, isso vai variar de um condutor para o outro. A experiência só vem com a prática e por isso é interessante que todos os condutores sejam eles iniciantes ou não, tenham bom senso, paciência e respeito com os demais, pois a questão de experiência muitas vezes está ligada à incidência de acidentes de trânsito (PANICHI; WAGNER, 2006).

A maioria dos participantes nunca recebeu multa por infração de trânsito (68%). Aqueles que receberam (32%), cometeram infrações como, excesso de velocidade (42%) conduzir o veículo sem portar documentose sem capacete, transitar em via liberada apenas para ônibus, estacionar em local proibido, tacógrafo irregular, conduzir veículo sob efeito de álcool, uso de celular ao volante e lanterna quebrada. Quanto aos acidentes de trânsito, 64% declararam já terem se envolvido em acidentes em que disseram não ter culpa, e 15% declararam já terem se envolvido em acidente no qual teve culpa.

Morini (2014) acrescenta que o carro muitas vezes é utilizado como um compartimento da sua casa, dessa forma fazendo o condutor se comportar naquele ambiente de trânsito que é público, como se estivesse no ambiente privado que é a sua casa. Se algo acontece com o carro, pode ser entendido pelo condutor como uma ameaça a sua segurança e sobrevivência, como uma invasão do seu ambiente. Cada participante do trânsito tem um objetivo e acha que é mais importante que o das outras pessoas.

O motorista que está atrasado tem a ideia de que todos os outros só estão ali para atrapalhar a sua mobilidade, fazendo com que esse motorista origine um combo de sentimentos de desprazer e frustrações, por não conseguir lidar de forma assertiva com tal condição, e assim podendo criar situações que coloquem em risco a sua segurança e a dos demais (MENEZES, 2003 apud TEBALDI; FERREIRA, 2004). Isso poderia explicar o porquê da maioria dos participantes da pesquisa já terem se envolvido em algum tipo de acidente do qual disseram não ter culpa.

A culpa ou não dos acidentes é algo muito relativo, a não ser que seja óbvia a culpa do condutor, raramente alguém assume a responsabilidade pelo ocorrido, apesar de ser uma questão de moralidade de o sujeito assumir a responsabilidade. A culpa é uma

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

emoção que está associada ao medo por não conseguir remediar o acontecido e a vergonha, por ter realizado tal ato e pelo julgamento dos outros (CORREIA, 2014). Ela se apresenta em diferentes versões, aquela que é evidente e consciente ao sujeito, a que não se proclama como culpa e a culpa silenciosa, que não é explicita, mas que castiga o sujeito através dos mecanismos de defesa, trazendo para o mesmo sentimento de aflição e menos valia (GASPAR, 2007).

Os participantes apresentaram um baixo nível de comportamentos arriscados no trânsito (M = 1,4, DP = 0,48), considerando que o ponto médio da escala é 2,5. Os principais comportamentos de risco adotados pelos participantes da pesquisa foram: uso do celular (40,7%), excesso de velocidade (25,3%) e uso de álcool (22%). Estudos experimentais já realizados mostram que os condutores que utilizam o celular enquanto conduzem o veículo tem um risco maior de se envolver em algum acidente de trânsito, comparado ao condutor que não faz uso do aparelho enquanto conduz o veículo (MAURO, 2001). O uso de álcool está associado à cerca de 3,3 milhões de mortes no mundo a cada ano, provocando acidentes muitas vezes fatais e diversos outros prejuízos (CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL, 2014).

O excesso de velocidade é uma das principais causas de multas e de acidentes no trânsito, pois quanto maior a velocidade maior será o tempo necessário para a frenagem em caso de situações inesperadas, aumentando a possibilidade de o motorista perder o controle do veículo diminuindo a capacidade dele perceber algum tipo de perigo na estrada que poderia ser evitado se a velocidade fosse menor (TRÂNSITO IDEAL, 2015).

A apresentação de comportamentos de risco também parece estar associada à experiência do motorista. Essa disposição a praticar comportamentos de risco no trânsito entre os condutores de um modo geral estaria ligada principalmente à frustração. Quando o indivíduo se encontra em algum tipo de situação ameaçadora, ele tende a reagir tanto para atacar, como para provocar, sua reação vai depender dos seus valores e cultura, assim podendo utilizar o veículo como ferramenta para manifestar esse tipo de comportamento (QUIRINO; VILLEMOR-AMARAL, 2015). Assim, buscando compreender essa temática, foi realizada uma comparação entre o tempo de experiência no trânsito e comportamentos de risco, conforme pode ser visto na Tabela 2.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

Tabela 2 - Comparação entre o tempo de experiência no trânsito e comportamentos de risco

Experiência /Comportamentos de risco	M	DP
1 a 2 anos	1,2	0,49
2 a 5 anos	1,5	0,37
Mais de 5 anos	1,4	0,50

Nota: Dados obtidos através da ANOVA One-way

Conduziu-se uma ANOVA One-way buscando comparar comportamentos de risco relatados três grupos de motoristas em função do tempo de experiência no trânsito: 1 a 2 anos, 2 a 5 anos e mais de 5 anos. Verificou-se uma diferença significativa, $F(2, 146) = 3,86$, $p = 0,023$. Especificamente, observou-se que os indivíduos com 1 a 2 anos (M = 1,2, DP = 0,49) de experiência apresentaram significativamente menos comportamentos de riscos em comparação com os indivíduos que dirigem entre 2 e 5 anos (M = 1,5, DP = 0,37) e a mais de 5 anos (M = 1,4, DP = 0,50).

Como proposto por Mauro (2001), a falta de experiência no trânsito muitas vezes faz com que alguns motoristas fiquem receosos a realizarem qualquer tipo de comportamento que vá comprometer a sua segurança e a dos demais participantes daquele ambiente, inclusive por medo das punições previstas no CTB, como multas e até mesmo a suspensão da CNH, possivelmente o que ocorreu na amostra pesquisada. Por outro lado, motoristas com mais experiência no trânsito por já estarem acostumados com aquele ambiente e por excesso de autoconfiança não enxergam o perigo, por vaidade, desprezando os demais, detestando ser ultrapassado por um veículo de menor porte, e por saberem que muitas vezes o sistema de fiscalização de trânsito é falho, tendem a serem mais irresponsáveis no trânsito do que os com pouca experiência, claro que isso não se aplica a todos os motoristas.

Não houve diferença significativa entre homens e mulheres quanto ao nível de comportamentos de risco no trânsito ($p > 0,05$), $t(147) = -1, 68$, mas houve uma diferença significativa em relação ao estresse $t\ (148) = -1, 36$, conforme pode ser visto na Tabela 3 as médias.

Tabela 3- Média dos participantes quanto ao nível de estresse

Nível de Estresse	M	DP
Feminino	1,99	0,60
Masculino	1,64	0,58
Total	1,8	0,61

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

Em contrapartida, existem diferenças no modo como homens e mulheres conduzem seus veículos, embora os homens tendam a cometer mais infrações e comportamentos arriscados, são as mulheres que tem o nível de estresse mais alto, corroborando com a pesquisa que foi realizada conforme estudo de Correia; Horta (2014). Provavelmente o fato de algumas mulheres serem mais cautelosas do que alguns homens, levam elas a se irritarem mais facilmente com os comportamentos adotados pelos outros motoristas, com isso aumentando o nível de estresse.

Em geral, os participantes apresentaram um nível abaixo da média de estresse, uma vez que o ponto médio da escala é 2,5. De acordo com Amorim (2013)é quase impossível não ter pelo menos um instante ou alguma situação ligada ao trânsito que não produza estresse, principalmente nos grandes centros urbanos, o estresse pode variar, uma situação estressora para um condutor pode não ser para o outro.

Levando em consideração o objetivo principal do presente trabalho, buscou-se verificar a correlação entre o nível médio de estresse e a apresentação de comportamentos arriscados no trânsito. Observou-se uma correlação positiva entre estresse e comportamentos de risco no trânsito ($r = 0,32$; $p = 0,001$). Estes resultados indicam que quanto maior o nível de estresse de um indivíduo, maior a sua tendência a apresentar comportamentos mais arriscados no trânsito. Como o ato de dirigir envolve muitas funções, tanto psicológicas quanto físicas do ser humano, a partir da análise realizada corrobora-se Santos et al.(2012), ao afirmarem que o estresse pode influenciar os condutores na tomada de decisão na situação de trânsito, presumindo que o estresse é prejudicial para o condutor, por desencadear essa variação de comportamentos de risco.

Em estudos realizados por Mognon; Rueda (2016) foi verificado que o estresse foi um fator significativo para direção imprudente, dessa forma o efeito do estresse sobre o comportamento de direção perigosa foi mediado pelo traço da personalidade raiva. Como sugere Quirino; Villemor-Amaral (2015) o condutor está mais vulnerável ao estresse devido à soma das situações, e utiliza o trânsito como um meio de arremessar e descarregar toda a sobrecarga existente nele, gerando diversos outros conflitos no meio desde discussões até acidentes, o que indica mais uma vez a negatividade do estresse no trânsito.

A realização do psicotécnico não diminui os acidentes de trânsito, e como foi visto na literatura a Psicologia do Trânsito não se resume apenas à avaliação psicológica, mas também procura entender a interação entre homem, veículo, via, desse modo podendo contribuir de diversas formas, como para que não só os futuros motoristas, mas também os que já estão em atividade possam realizar comportamentos seguros e que assim o trânsito se torne um ambiente mais saudável para todos (HANTOWER, 1986).

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Além do exposto, observou-se também que os comportamentos de risco estão presentes nos indivíduos mais jovens (r = -0,22, p = 0,006). Apesar de como a literatura traz que os jovens tendem a apresentar mais comportamentos de risco devido a atributos próprios da juventude, como a impulsividade, a necessidade de autoafirmação diante dos demais jovens, e a busca por emoções, utilizando o veículo como um instrumento de liberdade e autonomia e assim desrespeitando diversas normas de segurança no trânsito, aumentando as chances de ocorrência de acidentes (ANDRADE; BRAGA; MOREIRA; BOTELHO, 2003), não quer dizer que essas características sejam exclusivas da juventude, pois é visto diversos motoristas com anos de experiência com comportamentos imprudentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trânsito é palco de diversas situações conflituosas e desgastantes, tornando-se um ambiente estressor. O comportamento humano pode ser influenciado por diversos fatores, e esses fatores podem influenciar na forma como ele participa do trânsito. O homem é uma peça chave de integração entre o veículo e a via, e é o principal responsável pela desordem neste ambiente, e as suas escolhas diante do trânsito farão a diferença.

Por meio do objetivo principalbuscou-se verificar se o estresse tem relação com a prática de comportamentos de risco. Por meio dos testes realizados confirmou-se o que havia em parte dos estudos relacionados, uma vez que o estresse tem influência na tomada de decisão do condutor. Todavia, outros fatores podem influenciar, e a soma dos eventos ocorridos com o condutor pode levar a comportamentos imprudentes.

Verificou-se que os comportamentos de risco estão presentes nos indivíduos mais jovens, sendo esse um grupo populacional potencial para inclusão em campanhas de conscientização no trânsito, com vistas à adoção de comportamentos mais seguros.

Além disso, é preciso entender que o estresse é considerado um vilão e estar ligado a esse tipo de comportamento. Todavia, medidas podem ser adotadas, não no sentido de acabar com o estresse, até porque é impossível, mas para que os motoristas utilizem outras formas saudáveis para liberar o estresse, ao invés de usar o trânsito como forma de descarregar a sua tensão.

Esse é um aspecto que poderia ser tratado nas autoescolas, uma vez que as aulas que ministram são insuficientes para que o futuro condutor saia preparado para o dia a dia no trânsito. Também é preciso refletir que os testes para a obtenção de carteira de habilitação não tem o poder de predizer quem vai ser um condutor infrator ou não, nem

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

tem como diminuir os acidentes. Trata-se mais de uma atitude preventiva focada na qualidade de vida no trânsito, que deve ser promovida pelos diversos órgãos que lidam o trânsito.

Neste sentido, o psicólogo do trânsito pode trabalhar nessa questão de comportamentos de risco com os atuais e futuros motoristas por meio da psicoeducação. É preciso lembrá-los dos deveres que assumem ao utilizar um veículo, de forma que se conscientizem e consigam promover comportamento adequado, voltado ao convívio pacífico e à valorização da vida.

REFERÊNCIAS

AMORIM, C. M.S.*Estresse em mototaxistas.* 61f. Monografia (Especialização em Psicologia do Trânsito). Universidade Paulista, Maceió – AL, 2013

ANDRADE, S. M.; SOARES, D. A.; BRAGA, G. P.; MOREIRA, J. H.; BOTELHO, F.M.N. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil.*Revista da Associação Médica Brasileira,* São Paulo, v.49, n. 4, 439-444, 2003.Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ramb/v49n4/18346.pdf>. Acesso em 12/02/2017

BALBINOT, A. B.; ZARO, M. A.; TIMM, M.I. Funções psicológicas ecognitivas presentes no ato de dirigir e sua importância para os motoristas no trânsito. *Ciências e Cognição*, Rio de Janeiro,v. 16, n. 2, 13-29, 2011. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1806-58212011000200003>. Acesso em: 20/10/2016.
BRASIL.Ministério da Saúde. Conselho Nacional de Saúde. *Resolução nº 466, de 12 de dezembro de 2012*. Disponível em: <http://www.conselho.saude.gov.br/web_comissoes/conep/index.html>. Acesso em: 14 de maio de 2016.

BRASIL. *Código de Trânsito Brasileiro.* Lei nº 9.503/1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado>. Acesso em: 23/08/16.

CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL. *Álcool e trânsito*. 2014. Disponível em: <http://www.cisa.org.br/artigo/4692/alcool-transito.php>. Acesso em: 19/07/2016.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

COHEN, S.; KAMARCK, T.; MERMELSTEIN, R.A global measure of perceived stress.*Journal of Health and Social Behavior*, v. 24, n. 4, 385-396, dez.,1983.Disponívelem: <http://www.psy.cmu.edu/~scohen/globalmeas83.pdf>. Acessoem 17/07/2016.

CORREIA, J. P.; HORTA, M. P. C.Personalidade e comportamentos de risco de motoristas: diferenças entre sexos.*Psicologia: Teoria e Prática*, São Paulo, v. 16, n. 1,79-90, 2014. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ptp/v16n1/07.pdf>. Acesso em: 23/10/2016.

CORREIA, J. P. (2014).*Traços de personalidade, estados emocionais e condução: um estudo comparativo entre condutores de ambos os sexos*.368f. Tese (Doutorado em Ciências e Tecnologias da Saúde) –Faculdade de Medicina de Lisboa, Universidade de Lisboa, Lisboa - Portugal, 2014. Disponível em: <http://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/16153/1/ulsd0700 23_td_Jose_Correia.pdf>. Acesso em: 23/10/2016.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. *Resolução nº 425, de 27 de novembro de2012*. Disponível em: <http://site.cfp.org.br/wpcontent/uploads/2013/09/Resolu%C3%A7%C3%A3o-425-do-CONTRAN.pdf>. Acesso em: 12/12/2016.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (Paraná).*Educação para o trânsito.* Detran – PR, 2006. Disponível em: <http://www.educacaotransito.pr.gov.br/>. Acesso em 12 03/2017.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO (Tocantis). *Infrações de Trânsito.* Detran-TO, 2016. Disponível em: <http://www.detran.to.gov.br/index.php?option=com_detran&view=sobre&catid=10&Itemid=117>. Acesso em: 10/01/2017.

FARO, A.; PEREIRA, M. E. Estresse: Revisão Narrativa da Evolução Conceitual, Perspectivas Teóricas e Metodológicas. *Psicologia, Saúde & Doenças*, Lisboa, v. 14, n. 1, 1645-1686, mar., 2013. Disponível em: <http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-00862013000100006>. Acesso em:23/10/2016.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

FILGUEIRAS, J. C., & HIPPERT, M. I. S.A polêmica em torno do conceito de estresse. *Psicologia: Ciência e Profissão,*Brasília,v.19, n. 3, 40-51, 1999. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v19n3/05.pdf>. Acesso em: 02/02/2017.
FOLHA DE SÃO PAULO. *Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito na América, diz OMS. (19/05/2016).*Disponível em: http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772858-brasil-e-o-quarto-pais-com-mais-mortes-no-transito-na-america-diz-oms.shtml>. Acesso em: 10/08/2016.

FREIRE, R. T. S.*Trânsito: Um problema urbano.*Monografia(Especialização em Engenharia Urbana) - Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil, 2011. Disponível em: < http://www.peu.poli.ufrj.br/arquivos/Monografias/Renato_Teixeira.pdf>. Acesso em: 10/08/2016.

GASPAR, T. R. O sentimento de culpa e a ética em psicanálise. *Psyche,*São Paulo, v. 11, n. 20, jun., 2007. Disponível em:<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/psyche/v11n20/v11n20a04.pdf>. Acesso em: 02/02/2017.

GATTI, B. A. *Abordagens quantitativas e a pesquisa educacional.*São Paulo: Fundação Carlos Chagas/USP, 2012.

GIL, A. C. *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Atlas, 2008.
GONÇALVES, V. P. F.*Uma reflexão do comportamento humano: O trânsito comoespaço de convivência social*. Monografia (Especialização em Gestão, Educaçãoe Segurança no Trânsito). Pós-Graduar, Belo Horizonte – MG, 2012.

HANTOWER, M. O trânsito expressa o uso do espaço urbano. *Psicologia: Ciência e Profissão*, Brasília,v. 6, n. 2, 19-21, 1986. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/pcp/v6n2/06.pdf>. Acesso em: 12/10/2016.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. *Comportamento humano notrânsito.* São Paulo:Casa do Psicólogo, 2003.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

LUFT, C. D. B.; SANCHES, S. DE O.; MAZO, G. Z.; ANDRADE. AVersão Brasileira da Escala de Estresse Percebido: Tradução e Validação parágrafo Idosos. *Revista Saúde Pública,*São Paulo,v.41, n. 4, 606-615, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v41n4/5932.pdf>. Acesso em: 03/11/2017.
MAURO, M.L. F. *Acidentes de trânsito: Perfil epidemiológico de vítimas e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em Campinas, São Paulo.* Tese (Doutorado em Ciências Médicas, Área de Saúde Mental) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas – SP, 2001.

MENEZES, P. *Comportamento agressivo*. 2003.Disponível em: http://www.advir.com.br/psicologia/comportamento/agressividade.asp>. Acesso em 02/12/2016.

MOGNON, J. F.; RUEDA, F. J. M. Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Avaliação Psicológica*, Campinas, v. 15,n. esp., 33-43, 2016.Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/avp/v15nspe/v15nspea05.pdf>. Acesso em: 12/01/2017.

MORINI, A. N. A religião do motorista que se envolve em acidente de trânsito: revisão da literatura. *Boletim- Academia Paulista de Psicologia*, São Paulo, v. 34, n. 87, 429-454, dez., 2014. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-711X2014000200009>. Acesso em: 12/01/2017.
PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *InteramericanJournalofPsychology*, Porto Alegre, v.40, n. 2, ago., 2006.Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rip/v40n2/v40n2a03.pdf>. Acesso em: 9/10/2016.

PILATI, R. *Métodos de pesquisa em Psicologia Social*: Psicologia Social como Ciência Empírica. Universidade de Brasília, Brasília – DF, 2007. Disponível em:<http://www.psi-ambiental.net/pdf/RP20070321Metodos.pdf>. Acesso em: 21/11/2016.

POLLI, G. M.; THIELEN, I. P.; HARTMAN, R. C.; SOARES, D. P.Excesso de velocidade no trânsito: análise sob a perspectiva da moralidade. *Psicologia: Ciência e*

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Profissão, Brasília, v. 30, n. 1, 86-97, 2010.Disponível em:<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v30n1/v30n1a07.pdf>. Acesso em: 10/11/2017.

PONCE, J. C.; LEYTON, V.Drogas ilícitas e trânsito: problema pouco discutido no Brasil. *Revista de Psiquiatria Clínica,* São Paulo, v.35, supl. 1, 65-69, 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rpc/v35s1/a14v35s1.pdf>. Acesso em: 23/10/2016.

PORTAL DO TRÂNSITO. *Detran alerta para o perigo de usar o celular ao volante*. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/detran-alerta-para-o-perigo-de-usar-o-celular-ao-volante/>. Acesso em 03/06/2016.

PROMOÇÃO DA SAÚDE. *Direção após consumo de álcool aumenta riscos e gravidade de acidentes.* Disponível em: <http://promocaodasaude.saude.gov.br/promocaodasaude/assuntos/incentivo-a-reducao-do-consumo-de-alcool/noticias/direcao-apos-consumo-de-alcool-aumenta-riscos-e-gravidade-de-acidentes>. Acesso em 20/07/2015.

QUIRINO, G. S.; VILLEMOR-AMARAL, A. E. Relação entre estresse e agressividade em motoristas profissionais.*Revista Psicologia e Saúde*, Campo Grande, v. 7, n. 2, 125-132, 2015.Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rpsaude/v7n2/v7n2a06.pdf>. Acesso em: 02/12/2016.

ROZESTRATEN, R.J. *Psicologia do Trânsito, conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP, 1988.

SANTOS, M. M.; CARDOSO, H. F.; SANTOS, T. M. M. Avaliação dos estressores no trânsito: desenvolvimento da escala de estressores trânsito. *Estudos e Pesquisas em Psicologia,*v.12, n. 1, 175-187, 2012. Disponível em: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revispsi/article/view/8311/6094>. Acesso em: 02/12/2016.

SELYE, H. Selye's guide to stress research: volume I. New York: Van NostrandReinhold, 1980.

SILVA, F. H. V. C.; GÜNTER, H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha?*Temas em Psicologia, v.* 17, n. 1, 163-175, 2009. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/tp/v17n1/v17n1a14.pdf>. Acesso em: 02/12/2016.

Temas em Saúde
Volume 18, Número 1
ISSN 2447-2131
João Pessoa, 2018

Artigo

TEBALDI, E.; FERREIRA, V. R. T. Comportamento no trânsito e causas da agressividade. *Revista de Psicologia da UnC*,v. 2, n.1, 15-22, 2004. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Vinicius_Ferreira3/publication/216885145_Comportamentos_no_transito_e_causas_da_agressividade_Behaviors_in_the_Traffic_and_Causes_of_Aggressiveness/links/05beffab67f9b7b180052aa0/Comportamentos-no-transito-e-causas-da-agressividade-Behaviors-in-the-Traffic-and-Causes-of-Aggressiveness.pdf>. Acessoem: 23/10/2016.

TRÂNSITO IDEAL. *Os efeitos do álcool no organismo*. 2015. Disponível em: <http://www.transitoideal.com/pt/artigo/1/condutor/101/os-efeitos-do-alcool-no-organismo>. Acesso em: 04/11/2016.

TRÂNSITO WEB. *O estresse no trânsito e sua relação com a saúde*. 2011. Disponível em: http://www.transitoweb.com.br/news_stories/19-o-estresse-no-tr-nsito-e-sua-rela-o-com-a-sa-de>. Acesso em: 04/11/2016.