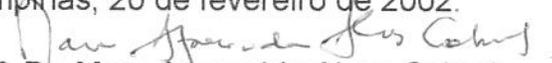


ELVIRA APARECIDA TOMAZIN

**A INTENCIONALIDADE AUTO E HETEROAGRESSIVA
NO COMPORTAMENTO DE MOTORISTAS ENVOLVIDOS
EM ACIDENTES DE TRÂNSITO**

Este exemplar corresponde à versão final da Dissertação de Mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação Ciências Médicas da Faculdade de Ciências Médicas da UNICAMP, para obtenção do título de Mestre em Ciências Médicas, Área Ciências Biomédicas da aluna **Elvira Aparecida Tomazin**.

Campinas, 20 de fevereiro de 2002.

+ 
Prof. Dr. Mara Aparecida Alves Cabral
Orientadora

CAMPINAS

2002

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL
SEÇÃO CIRCULANTE

ELVIRA APARECIDA TOMAZIN

***A INTENCIONALIDADE AUTO E HETEROAGRESSIVA
NO COMPORTAMENTO DE MOTORISTAS ENVOLVIDOS
EM ACIDENTES DE TRÂNSITO***

*Dissertação de Mestrado apresentada à Pós-Graduação
da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade
Estadual de Campinas para obtenção do título de Mestre
em Ciências Médicas, área de Ciências Biomédicas.*

ORIENTADORA: PROF^a. DRA^a. MARA APARECIDA ALVES CABRAL

CAMPINAS

2002

UNIDADE	BC
Nº CHAMADA	T/UNICAMP
	T591i
V	EX
TOMBO BC/	51839
PROC.	16-837-02
C	<input type="checkbox"/>
D	<input checked="" type="checkbox"/>
PREÇO	R\$ 11,00
DATA	16/12/02
Nº CPD	

CM00177416-4

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DA FACULDADE DE CIÊNCIAS MÉDICAS
UNICAMP**

BIB ID 272455

T591i

Tomazin, Elvira Aparecida

A intencionalidade auto e heteroagressiva no comportamento de motoristas envolvidos em acidentes de trânsito / Elvira Aparecida Tomazin. Campinas, SP : [s.n.], 2002.

Orientador : Mara Aparecida Alves Cabral

Dissertação (Mestrado) Universidade Estadual de Campinas.
Faculdade de Ciências Médicas.

1. Saúde Mental. 2. Violência. 3. Agressividade. 4. Trabalho.
I. Mara aparecida Alves Cabral. II. Universidade Estadual de
Campinas. Faculdade de Ciências Médicas. III. Título.

Banca examinadora da Dissertação de Mestrado

Orientador: Profa. Dra. Mara Aparecida Alves Cabral

Membros:

1. Profa. Dra. Regina Maria Leme Lopes de Carvalho

2. Prof. Dr. Joel Sales Giglio

3. Profa. Dra. Mara Aparecida Alves Cabral

Curso de pós-graduação em Ciências Médicas, Área de Concentração em Ciências Biomédicas da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas.

Data: 20/02/2002

DEDICATÓRIA

Aos meus filhos, Gustavo e Stéphanie...

eles são a razão de tudo.

À Prof^a Dr^a Mara Aparecida Alves Cabral, minha orientadora mais que especial, por ter me possibilitado sentir a alegria de estar concluindo esse trabalho. Muito obrigada, de coração: por ter lapidado minha idéia e por ter dado forma ao trabalho de pesquisa. Eu tenho certeza que não teria conseguido chegar até aqui sem a sua atenção, dedicação, seriedade, competência e paciência. E nem teria ido ao Congresso, na Espanha, para apresentar os primeiros frutos da nossa pesquisa.

Ao Prof. Dr. Joel Salles Giglio, Prof. Dr. Sérgio Arruda e Prof. Dr. Benito Damasceno, pelos elogios e incentivos recebidos no meu exame de qualificação.

Ao Elymar e à Cleide, estatísticos do Laboratório de Estatística da Faculdade de Ciências Médicas, pelo interesse e seriedade com quem fizeram a análise estatística dos dados dessa pesquisa.

Ao Prof. Dr. Roosevelt Moises Smeke Cassorla, por, sem saber, ter me dado a idéia de trabalhar com motoristas acidentados.

Ao Prof. Dr. Neury José Botega, por ter me feito acreditar que tinha um boa idéia para uma pesquisa. Foi ele, também, que me sugeriu procurar a Dra. Mara, minha orientadora, para apresentar essa idéia.

Às secretárias da Pós-Graduação: Mônica, Carmem e Marcinha, pela atenção com que sempre me atenderam.

Às bibliotecárias da Biblioteca Central, que sempre atendiam minhas solicitações com a maior boa vontade.

Ao Comandante Telles e todos os funcionários da Delegacia de Campinas (agora nem mais sei qual é, eles mudaram de lugar e de nome), onde fiz a coleta de dados sobre motoristas acidentados. Todos, sem exceção, estiveram sempre solícitos às minhas necessidades.

Às amigas: Meire, Paula, Carla, Bel e Cilene, por nunca terem negado um ouvido para os meus medos.

Ao Michael, por ter me ajudado a fazer os gráficos mais complicados e ter facilitado a minha ida à Espanha.

Ao Maurílio e ao Marcelo, que me ajudaram a dar um toque de “arte” nesse trabalho. Se os tivesse conhecido um pouco antes, eles teriam tido tempo para pintar o sete com mais cores e profissionalismo.

Ao Valdir Iusif Dainez, economista, Prof. da Unimep e Doutorando do Instituto de Economia da Unicamp, por ter me indicado os livros de Economia, utilizados na discussão de alguns resultados dessa pesquisa. Obrigada, também, pela disposição para me ensinar Economia, a leitura e correção de tudo o que escrevi envolvendo a situação econômica brasileira.

Às minhas irmãs, Sandra e Evani, que nunca me chamaram de “louca” por ter resolvido voltar a estudar. Elas olhavam meio estranho, mas nunca me criticaram. Acho que, hoje, elas estão orgulhosas de mim.

Ao meu cunhado Dr. Rogério Zavaloni Melloti, que ouvia, atentamente, cada pequeno progresso dessa pesquisa. E ao Dú, meu outro cunhado, que alardeava pra todo mundo, nas festas, que eu fazia mestrado na Unicamp. Eles são ótimos!

À tia Rosa, minha madrinha e fã, por rezar por mim; ao tio Nardo, por dizer que sou a sobrinha mais querida.

Aos meus avós, que conseguem fazer todos os seus netos acreditarem que são pessoas especiais.

Aos meus pais... ah... eles são meus maiores fãs. Nada disso seria possível se eles não tivessem acreditado que eu seria capaz de realizar esse sonho.

A todos os sujeitos dessa pesquisa, que ao exporem suas vidas estão permitindo o desenvolvimento de trabalhos sobre esse tema e, quiçá, a diminuição do número de acidentes no trânsito.

À Fapesp, que financiou essa pesquisa. E, ao meu relator, esse adorável desconhecido, me fazia pular de alegria cada vez que me enviava pareceres sobre esse trabalho.

E, enfim, a Deus, que me deu coragem para dirigir, sem medo e com competência, o meu carro pelas ruas de Campinas. Eu consegui chegar a todos os lugares que precisava chegar, sem nunca ter batido o meu carro e nunca ter sido multada. Acho que isso é obra dessa força divina, que não me deixa desistir dos meus sonhos.

*Um homem também chora
menina morena
também deseja colo
palavras amenas
precisa de carinho
precisa de ternura
precisa de um abraço
da própria candura*

*Guerreiros são pessoas
são fortes, são frágeis
guerreiros são meninos
no fundo do peito
precisam de um descanso
precisam de um remanso
precisam de um sonho
que os tornem refeitos*

*É triste ver este homem
guerreiro menino
com a barra de seu tempo
por sobre seus ombros
eu vejo que ele berra
eu vejo que ele sangra
a dor que traz no peito
pois ama e ama*

*Um homem se humilha
se castram seus sonhos
seu sonho é sua vida
e a vida é o trabalho
e sem o seu trabalho
um homem não tem honra
e sem a sua honra
se morre, se mata*

Não dá pra ser feliz...

GUERREIRO MENINO (Um Homem Também Chora)
Gonzaguinha

	PÁG.
RESUMO	xxxv
INTRODUÇÃO	39
1. Dados estatísticos sobre acidentes de trânsito.....	41
2. Os automóveis através da história.....	49
3. O fator humano como causa dos acidentes.....	54
HIPÓTESES	67
OBJETIVOS	71
MÉTODO E PROCEDIMENTOS	75
1. Sujeitos.....	78
2. Instrumentos de pesquisa.....	99
3. Métodos de análises utilizados.....	100
RESULTADOS E DISCUSSÕES	101
1. Variáveis sócio-demográficas.....	103
2. Variáveis relacionadas ao ambiente e ao cotidiano.....	130
3. Fatores de risco de acidentes de trânsito.....	189
4. Fatores responsáveis pelo não envolvimento em acidentes de trânsito.....	226
5. Escala de Traços e de Comportamentos de Agressividade de Gayral.....	232
CONCLUSÕES	263
SUMMARY	269
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	273
ANEXOS	281

	<i>PÁG.</i>
Tabela 1: Dados estatísticos sobre acidentes de trânsito com vítimas no Brasil.....	43
Tabela 2: Dados estatísticos sobre acidentes de trânsito em Campinas.....	44
Tabela 3: Distribuição dos 78 indivíduos do sexo masculino, que participaram desta pesquisa, <i>segundo as categorias profissionais e o fato de pertencerem ao grupo de estudo (acidentados) ou ao grupo comparação (não-acidentados)</i> . Os valores expressos em numerais representam a quantidade de indivíduos em cada categoria profissional em relação ao total da última coluna, que é de 52 e 26 indivíduos, respectivamente para o grupo de estudo e o comparação. Os valores expressos em percentuais representam as porcentagens em relação ao total da última linha, que é de 100%.....	118
Tabela 4: Distribuição dos 42 indivíduos do sexo feminino, que participaram desta pesquisa, <i>segundo as categorias profissionais e o fato de pertencerem ao grupo de estudo (acidentados) ou ao grupo comparação (não-acidentados)</i> . Os valores expressos em numerais representam a quantidade de indivíduos em cada categoria profissional em relação ao total da última coluna, que é de 28 e 14 indivíduos, respectivamente para o grupo de estudo e o comparação. Os valores expressos em percentuais representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100%.....	119
Tabela 5: Distribuição dos 80 indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo, <i>segundo a resposta à satisfação profissional (sim; não; não sei definir) e à idade, em faixas-etárias</i> . Os números entre parênteses representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores em negrito representam diferenças estatisticamente significantes entre as respostas de cada faixa-etária).....	134

Tabela 10:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo o fato de estarem alcoolizados na hora do acidente, e a quantidade de “doses” de bebida alcoólica que declararam haver ingerido</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada “dose” declarada; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última linha, que é de 100%.....	191
Tabela 11:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo o horário de ocorrência dos acidentes</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos, segundo o horário de ocorrência dos acidentes; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última linha, que é de 100%.....	199
Tabela 12:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo o sexo e o horário de ocorrência dos acidentes</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos de cada sexo segundo o horário dos acidentes; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100%. (os valores com realce em azul representam associação estatisticamente significativa, entre sexo e horário de ocorrência dos acidentes; $p=0,008$).....	199
Tabela 13:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo a idade em faixas-etárias e o horário de ocorrência dos acidentes</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos por faixa-etária, segundo o horário de ocorrência do acidente; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100%. (os valores com realce em azul, representam associação estatisticamente significativa entre horário de ocorrência do acidente e idade em faixa-etária; $p=0,013$).....	200

Tabela 17:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo o fato de estarem alcoolizados e o horário de ocorrência do acidente</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos que estavam ou não alcoolizados, segundo o horário de ocorrência do acidente; os valores expressos em percentuais, representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul, representam diferença estatisticamente significativa entre estar alcoolizado e horário de ocorrência dos acidentes; $p=0,001$).....	202
Tabela 18:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo as opiniões a respeito de “outros fatores” responsáveis pela ocorrência do acidente</i>	211
Tabela 19:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo os sentimentos nos minutos anteriores ao acidente, apresentados para escolha</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada sentimento; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens.....	214
Tabela 20:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo os “outros sentimentos” mencionados nos minutos anteriores ao acidente</i> . Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada sentimento; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última linha, que é de 100%.....	215
Tabela 21:	Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo-comparação (não-acidentados), <i>segundo as opiniões citadas livremente, a respeito dos fatores responsáveis pelo fato de nunca terem se envolvido em acidentes de trânsito</i> . Os valores expressos em numerais representam o número de motoristas para cada fator; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens.....	226

		PÁG.
Gráfico 1:	Representação gráfica da frequência dos tipos de acidentes de trânsito por tipos de veículos em Campinas, em 1999.....	47
Gráfico 2:	Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados), que participaram desta pesquisa, <i>segundo o sexo</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	103
Gráfico 3:	Representação gráfica dos 40 indivíduos do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, <i>segundo o sexo</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	103
Gráfico 4:	Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e dos 40 do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, <i>segundo a idade (em faixas-etárias)</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	108
Gráfico 5:	Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e dos 40 do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, <i>segundo o estado civil</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	113
Gráfico 6:	Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e dos 40 do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, <i>segundo o grau de escolaridade</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	115
Gráfico 7:	Representação gráfica dos 45 indivíduos do sexo masculino e 17 do sexo feminino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e dos 24 homens e 5 mulheres, pertencentes ao grupo comparação (não-acidentados), que declararam possuir renda pessoal, <i>segundo a média da renda pessoal mensal</i> . Os valores estão expressos em reais (R\$).....	126

Gráfico 14:	Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), <i>segundo os eventos estressantes de vida nos últimos 2 anos que antecederam o acidente de trânsito (no caso do grupo de estudo)</i> . Observação: estão representados os eventos estressantes com diferença significativa entre os grupos.....	151
Gráfico 15:	Representação gráfica da frequência de indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, <i>segundo o fato de terem afirmado que estavam preocupados, nos dias atuais, com algum (ou vários) eventos estressantes de vida</i>	157
Gráfico 16:	Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, <i>segundo o fato de terem assinalado doenças gerais nos últimos 10 anos</i>	163
Gráfico 17:	Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, <i>segundo o fato de terem mencionado acidentes nos últimos 10 anos</i>	168
Gráfico 18:	Representação gráfica dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo o fato de já terem se envolvido em acidentes anteriores (reincidentes)</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	169
Gráfico 19:	Representação gráfica dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), <i>segundo o fato de serem reincidentes e o número de acidentes anteriores em que já se envolveram</i> . Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.....	170
Gráfico 20:	Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, <i>segundo o fato de terem mencionado doenças mentais nos últimos 10 anos</i>	173

- Gráfico 28:** Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Ansiedade da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde *A* significa: – tensão física (tensão muscular); *B* – tensão psíquica (inquietação, sensação de que algo vai acontecer); *C* – pânico fácil; *D* – falta de confiança em si; *E* – nervosismo; *F* – medos sem motivos; *G* – incapacidade de relaxar; *H* – sentimento de se super exigir; *I* – tendência a se “dopar”(tomar medicamentos excitantes ou relaxantes)..... 233
- Gráfico 29:** Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Ansiedade da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde *A* significa: – tensão física (tensão muscular); *B* – tensão psíquica (inquietação, sensação de que algo vai acontecer); *C* – pânico fácil; *D* – falta de confiança em si; *E* – nervosismo; *F* – medos sem motivos; *G* – incapacidade de relaxar; *H* – sentimento de se super exigir; *I* – tendência a se “dopar”(tomar medicamentos excitantes ou relaxantes)..... 234
- Gráfico 30:** Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Depressão, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde *A* significa: – se sente infeliz; *B* – se sente solitário; *C* – apresenta um desespero existencial; *D* – sente-se sombrio, triste; *E* – sente um desgosto profundo e sem causa aparente; *F* – sente dificuldade em se concentrar; *G* – apresenta idéias de suicídio; *H* – já fez tentativas de suicídio..... 237

Gráfico 34: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Combatividade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde *A* significa: – guarda ressentimento e despeito (mágoa); *B* – não erra jamais e critica os outros por seus erros; *C* – já cometeu agressões contra outros; *D* – não tolera frustrações; *E* – é impulsivo, colérico; *F* – está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros; *G* – tem atitudes de “provocação” em relação a outros; *H* – está sempre disposto a atacar os outros; *I* – apresenta tensão muscular; *J* – apresenta “hostilidade” verbal (na maneira de falar com os outros)..... 244

Gráfico 35: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino, que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Combatividade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde *A* significa: – guarda ressentimento e despeito (mágoa); *B* – não erra jamais e critica os outros por seus erros; *C* – já cometeu agressões contra outros; *D* – não tolera frustrações; *E* – é impulsivo, colérico; *F* – está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros; *G* – tem atitudes de “provocação” em relação a outros; *H* – está sempre disposto a atacar os outros; *I* – apresenta tensão muscular; *J* – apresenta “hostilidade” verbal (na maneira de falar com os outros)..... 245

- Gráfico 39:** Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Somatização, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – apresenta dores de cabeça; B – opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados); C – suores; D – tremores; E – problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batadeira, hipertensão arterial, etc; F – tonturas; G – crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc).....* 253
- Gráfico 40:** Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Somatização, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – apresenta dores de cabeça; B – opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados); C – suores; D – tremores; E – problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batadeira, hipertensão arterial, etc; F – tonturas; G – crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc).....* 254
- Gráfico 41:** Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Somatização, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – apresenta dores de cabeça; B – opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados); C – suores; D – tremores; E – problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batadeira, hipertensão arterial, etc; F – tonturas; G – crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc).....* 255



RESUMO

Este estudo teve por objetivo descrever aspectos psicossociais das histórias de vida de condutores de automóveis envolvidos em acidentes de trânsito, com vítimas, no perímetro urbano de Campinas – SP. Além disso, descrevemos as circunstâncias envolvidas nesses acidentes e as opiniões dos condutores sobre os fatores que os ocasionaram. A hipótese que norteou esse trabalho é que os acidentes não acontecem por acaso e, sim, por um série de aspectos psicossociais. Para alcançarmos esses objetivos, realizamos um estudo comparativo, entre os meses de Agosto de 1999 e Fevereiro de 2001, onde trabalhamos com 2 grupos: um grupo de estudo, formado por 80 condutores de automóveis residentes em Campinas, que se envolveram em acidentes de trânsito, com vítimas, no perímetro urbano dessa cidade; e um grupo comparação, formado por 40 motoristas de automóveis residentes em Campinas, que nunca se envolveram em acidentes de trânsito, como condutor de qualquer veículo automotor. Uma anamnese semi-estruturada sobre a história de vida dos sujeitos e a Escala de Traços e de Comportamentos de Agressividade de Gayral, foram utilizados como instrumentos de coleta de dados para os 2 grupos. Para o grupo de estudo, em particular, também fizemos uso de um questionário, especialmente elaborado para essa pesquisa, sobre as circunstâncias que envolveram o acidente. Para o grupo comparação, foram elaboradas perguntas referentes ao não envolvimento em acidentes.

Os resultados que obtivemos, constataam uma associação estatisticamente significativa entre eventos estressantes de vida relacionados à insatisfação no trabalho e a ocorrência de acidentes de trânsito. No entanto, são os homens e não as mulheres acidentadas, que mais apontam estresses relacionados à profissão. Concluimos, também, que homens e mulheres acidentados diferem em relação a alguns traços de personalidade, em comparação aos motoristas que nunca se envolveram em acidentes de trânsito.



INTRODUÇÃO

1. DADOS ESTATÍSTICOS SOBRE ACIDENTES DE TRÂNSITO

A iniciativa de realizar uma pesquisa tendo como objeto de estudo os condutores de automóveis envolvidos em acidentes de trânsito deve-se, principalmente, ao elevado número de pessoas que, diariamente, perdem a vida ou ficam com seqüelas graves, devido ao que se convencionou chamar de imprudência ou negligência do motorista ao volante. Como veremos mais adiante, três fatores podem interagir para a ocorrência dos acidentes. Contudo, muitos motoristas são cautelosos ao dirigir e não se envolvem em acidentes. Outros, não raro, são “campeões” em envolvimento. Assim, tentando resumir em uma única pergunta o motivo desta pesquisa, colocamos a questão: por quê alguns motoristas se envolvem em acidentes e outros não?

O termo *acidente* refere-se, numa primeira acepção, a acontecimentos casuais, fortuitos, imprevistos (1). Em seguida, numa conotação mais abrangente, temos: “acontecimento infeliz, casual ou não, e de que resulta ferimento, dano, estrago, prejuízo, avaria, ruína, etc.” (1). Tomando a primeira acepção, fica implícito que medidas preventivas seriam incapazes de evitar um acidente, já que sua ocorrência independeria da vontade do homem.

Segundo Licón & Rossel (2), a Organização Mundial de Saúde, em 1957, definiu o acidente como todo acontecimento fortuito que resulta em lesão reconhecível. Seguindo essa visão fatalista, Giscard (3), em estudo na França, demonstrou que 61% de condutores de veículos acreditavam mesmo na má sorte como causa dos acidentes. Mas, em 1965, no Seminário Internacional de Epidemiologia sobre Controle e Prevenção de Acidentes, realizado no México, assinalou-se que os acidentes de trânsito possuem uma história etiológica tal como as enfermidades gerais, afetando de forma diferente os vários grupos de idade e ocorrendo em situações bem definidas e previsíveis, em maior ou menor grau (2).

Dos cerca de 800.000 óbitos/ano estimados para o Brasil atualmente, perto de 12% ou 96.000, são atribuídos a causas externas, representadas pelos acidentes de trânsito, outros acidentes (como por exemplo os acidentes domésticos), os suicídios e homicídios. Os acidentes de trânsito, neste panorama, segundos dados de 1988, perfazem cerca de 30 mil

mortes (4). Então nos questionamos: todas essas mortes foram casuais? Todas essas mortes foram devidas à má sorte? É evidente que não, embora ainda continuemos a aceitar e difundir a idéia que os acidentes podem ou não ser casuais, conforme citamos acima, em frase retirada do mais atual dicionário da língua portuguesa (1).

Em anos mais recentes, dados dos arquivos da ABDETRAN - Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito (5), indicam que o número de mortes no trânsito, no Brasil, tem decrescido consideravelmente. Em 1995, por exemplo, foram contabilizados 255.537 acidentes de trânsito, com vítimas, que resultaram em 23.020 vítimas fatais e 286.732 vítimas não fatais. Em 1997, tivemos 327.640 acidentes, com vítimas, que resultaram em 22.313 vítimas fatais e 297.993 vítimas não fatais. Em 1998, ano que coincide com a implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro (6), que impõe severas multas e punições aos motoristas infratores, verificou-se, em relação ao ano anterior, diminuição do número de acidentes, com vítimas, refletindo também na diminuição do número de mortes deles decorrentes. Assim, em vista de um acréscimo de 14% na frota circulante, que passou de 26.609.232, em 1995, para 30.939.466, em 1998, foram contabilizados, nesse último ano, 257.751 acidentes, com vítimas, que resultaram em 19.664 mortes – uma diminuição, portanto, de 14,58% no número de óbitos, nesse período. O número de vítimas não fatais, entretanto, não seguiu a mesma tendência de queda, entre 1995 e 1998: em 1995, tivemos 286.732 vítimas não fatais; em 1998, foram 311.126, o que corresponde a um acréscimo de 7,84%. Esses dados demonstram, que a implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro (6) conseguiu diminuir a gravidade dos acidentes e as conseqüentes mortes, na medida em que os motoristas tiveram que reduzir a velocidade para não serem punidos, mas não conseguiu diminuir, na mesma proporção, o número de acidentes e de vítimas não fatais decorrentes. Na Tabela 1, estão descritos os dados de acidentes, entre 1995 e 1998, no Brasil.

Tabela 1: Dados estatísticos sobre acidentes de trânsito, com vítimas, no Brasil

Índice/ Dado	1995	1997	1998
População	153.725.670	159.636.413	161.790.311
Frota	26.609.232	28.893.441	30.939.466
Acidentes (c/vítimas)	255.537	327.640	257.751
Vítimas Fatais	23.020	22.313	19.664
Vítimas não fatais	286.732	297.993	311.126
Total de Vítimas	309.752	320.306	330.790

Fonte: ABDETRAN – Associação Brasileira dos Detrans (5)

Em Campinas, onde foi realizada essa pesquisa, o número de acidentes de trânsito e de vítimas fatais e não fatais decorrentes, também demonstrou sensível diminuição, em 1998, data da implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro (6). Assim, se em 1997 a EMDEC – Empresa de Desenvolvimento de Campinas/ SETRANSP – Secretaria de Trânsito de Campinas, contabilizaram 2.762 acidentes, com vítimas, que resultaram em 142 mortes, em 1998 foram 2.608 acidentes, que resultaram em 110 vítimas fatais (incluindo-se as vítimas de atropelamentos). Em 1999, entretanto, o número de acidentes, com vítimas, não manteve a tendência de queda verificada no ano anterior, e voltou a subir: foram 2.823 acidentes, que resultaram em 104 mortes. Destes óbitos, 41 foram resultantes de atropelamentos (pedestres) e 63 eram ocupantes de veículos (7). Essa queda no número de mortes é importante, sem dúvida. Mas, a elevação no número de acidentes é nítida, conforme é possível conferir na Tabela 2.

Tabela 2: Dados estatísticos de acidentes de trânsito em Campinas

Índice/ Dado	1995	1997	1998	1999
População	906.593 *	924.194 *	937.135 *	
Frota	352.000 *	397.678 *	420.933 *	435.719 *
Acidentes s/ vítimas (s/v)	14.383	16.984	17.009	17.466
Acidentes c/ vítimas (c/v)	2.436	2.762	2.608	2.823
Atropelamentos	1.001	967	873	893
Total de Acidentes (s/v; c/v; atropela/to.)	17.820	20.713	20.490	21.182
Vítimas fatais	181	142	110	104
Vítimas não fatais	-	-	4.125	4.629

Fontes: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística); EMDEC/SETRANSP (7)

* Estimativa

Esses números que mostramos acima, tanto os do Brasil, como um todo, quanto os de Campinas, em particular, apenas referem-se aos acidentes denominados *acidentes de trânsito com vítimas*, ou seja, aqueles em que algum envolvido se feriu ou faleceu, em decorrência do acidente. Se contabilizarmos, no entanto, todos os acidentes sem vítimas, ocorridos no Brasil, esses números atingem cifras astronômicas. Só em Campinas, por exemplo, cidade com cerca de 1 milhão de habitantes, em 1999 foram notificados 21.182 acidentes, que distribuídos por categorias perfazem: 17.466 acidentes sem vítimas, 2.823 acidentes com vítimas e 893 atropelamentos (7). Esses dados também estão na Tabela 2. E mais: esses números apenas apontam os acidentes que foram notificados! Não podemos esquecer que existe subnotificação, tanto no que se refere ao número de acidentes, quanto no de vítimas decorrentes.

Tabela 1: Dados estatísticos sobre acidentes de trânsito, com vítimas, no Brasil

Índice/ Dado	1995	1997	1998
População	153.725.670	159.636.413	161.790.311
Frota	26.609.232	28.893.441	30.939.466
Acidentes (c/vítimas)	255.537	327.640	257.751
Vítimas Fatais	23.020	22.313	19.664
Vítimas não fatais	286.732	297.993	311.126
Total de Vítimas	309.752	320.306	330.790

Fonte: ABDETRAN – Associação Brasileira dos Detrans (5)

Em Campinas, onde foi realizada essa pesquisa, o número de acidentes de trânsito e de vítimas fatais e não fatais decorrentes, também demonstrou sensível diminuição, em 1998, data da implantação do novo Código de Trânsito Brasileiro (6). Assim, se em 1997 a EMDEC – Empresa de Desenvolvimento de Campinas/ SETRANSP – Secretaria de Trânsito de Campinas, contabilizaram 2.762 acidentes, com vítimas, que resultaram em 142 mortes, em 1998 foram 2.608 acidentes, que resultaram em 110 vítimas fatais (incluindo-se as vítimas de atropelamentos). Em 1999, entretanto, o número de acidentes, com vítimas, não manteve a tendência de queda verificada no ano anterior, e voltou a subir: foram 2.823 acidentes, que resultaram em 104 mortes. Destes óbitos, 41 foram resultantes de atropelamentos (pedestres) e 63 eram ocupantes de veículos (7). Essa queda no número de mortes é importante, sem dúvida. Mas, a elevação no número de acidentes é nítida, conforme é possível conferir na Tabela 2.

Tabela 2: Dados estatísticos de acidentes de trânsito em Campinas

Índice/ Dado	1995	1997	1998	1999
População	906.593 *	924.194 *	937.135 *	
Frota	352.000 *	397.678 *	420.933 *	435.719 *
Acidentes s/ vítimas (s/v)	14.383	16.984	17.009	17.466
Acidentes c/ vítimas (c/v)	2.436	2.762	2.608	2.823
Atropelamentos	1.001	967	873	893
Total de Acidentes (s/v; c/v; atropela/to.)	17.820	20.713	20.490	21.182
Vítimas fatais	181	142	110	104
Vítimas não fatais	-	-	4.125	4.629

Fontes: IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística); EMDEC/SETRANSP (7)

* Estimativa

Esses números que mostramos acima, tanto os do Brasil, como um todo, quanto os de Campinas, em particular, apenas referem-se aos acidentes denominados *acidentes de trânsito com vítimas*, ou seja, aqueles em que algum envolvido se feriu ou faleceu, em decorrência do acidente. Se contabilizarmos, no entanto, todos os acidentes sem vítimas, ocorridos no Brasil, esses números atingem cifras astronômicas. Só em Campinas, por exemplo, cidade com cerca de 1 milhão de habitantes, em 1999 foram notificados 21.182 acidentes, que distribuídos por categorias perfazem: 17.466 acidentes sem vítimas, 2.823 acidentes com vítimas e 893 atropelamentos (7). Esses dados também estão na Tabela 2. E mais: esses números apenas apontam os acidentes que foram notificados! Não podemos esquecer que existe subnotificação, tanto no que se refere ao número de acidentes, quanto no de vítimas decorrentes.

A EMDEC/SETRANSP também tem contabilizado os tipos de veículos envolvidos em acidentes de trânsito. Em 1999, foram 39.799 veículos, subdivididos nas seguintes categorias e os respectivos índices: 33.584 automóveis (84,40%); 2.070 ônibus (5,22%); 1996 motocicletas (5,02%); 1.848 caminhões (4,65%); e 281 bicicletas (0,71%) (7).

Os tipos de acidentes de trânsito por tipos de veículos também são contabilizados pelos departamentos responsáveis pelo trânsito, em Campinas. No gráfico 1, apresentamos os percentuais, em 1999, que mostram que os automóveis estão envolvidos na maioria dos acidentes – tanto os sem vítimas (87,8%), os com vítimas (63,2%) e os atropelamentos (66,7%) (7).

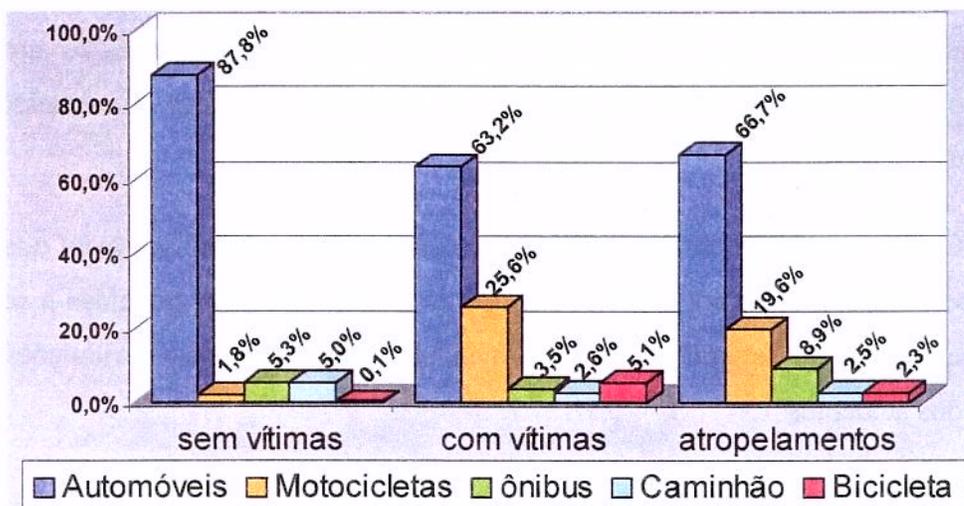


Gráfico 1: Representação gráfica da frequência dos tipos de acidentes de trânsito por tipos de veículos em Campinas, em 1999 (7).

Esse breve quadro geral sobre dados estatísticos de acidentes no Brasil, e principalmente em Campinas, cidade onde realizamos essa pesquisa, é suficiente para que possamos endossar o que outros pesquisadores dessa área afirmam: os acidentes de trânsito constituem um grave e importante problema no plano econômico, social, da saúde e bem estar público. Para amenizá-lo, é necessário adotar medidas preventivas que atuem diretamente nos fatores que os desencadeiam: o *fator humano*, o *fator veículo* e o *fator rodovia*. Os fabricantes de veículos de todos os países, atualmente, dedicam esforços para desenvolver veículos mais seguros, providências essas que incidem no *fator veículo*. Nesse sentido, se diferenciam dois tipos de medidas de segurança a se alcançar: a segurança passiva e a ativa. Na segurança ativa, estão envolvidas as características dos veículos que evitam ou reduzem as possibilidades ou riscos de acidentes, tais como visibilidade, estabilidade. A segurança passiva, por outro lado, pode ser definida como a capacidade do veículo para diminuir as repercussões dos acidentes sobre os ocupantes. Estão agrupados, nesse item, os elementos das estruturas com que são fabricados os veículos, os acessórios de segurança, etc. (15).

Outros investimentos que previnem os acidentes de trânsito provêm dos órgãos públicos e se destinam à melhoria das condições de tráfego das ruas, avenidas e rodovias. Estes, na medida em que atuam no *fator rodovia*, fornecem valiosas contribuições para a diminuição dos acidentes.

Medidas punitivas para motoristas infratores também são necessárias e podem coibir os abusos no trânsito. O novo Código de Trânsito Brasileiro (6), em vigor no Brasil desde 1998, repleto de medidas punitivas, tem se mostrado eficiente em muitos aspectos, em especial, no que diz respeito à diminuição do número de vítimas fatais. Porém, nos perguntamos: até que ponto essas punições podem, sozinhas, trazer contribuições substanciais para o problema da violência no trânsito, diante da conhecida insuficiência de policiais para a fiscalização e imposição da nova legislação? E, aqui, nem iremos entrar no mérito da impunidade.

Em estudo apresentado no XVIII Congresso Mundial de Estradas, em 1987, em Bruxelas, concluiu-se que as causas dos acidentes, segundo cada um dos fatores intervenientes isolados, podem ser assim distribuídas: rodovias, de 2 a 3%; motorista, de 65

acidentes (18). Apesar de não termos referências de acidentes nas ruas, nesse período, supomos que eles continuaram ocorrendo, no mesmo ritmo em que se aperfeiçoavam os carros.

A aceitação dos primeiros automóveis pela população foi difícil, devido às péssimas condições das estradas, o preço elevado dos veículos e o receio das inovações. Porém, a partir do início do século XX, com o início da produção em série por Henry Ford (considerado o pai da indústria automobilística moderna), nos Estados Unidos, a indústria automobilística incrementou-se, trazendo em seu bojo uma nova mentalidade comercial: os carros deveriam ser fortes, duráveis, práticos, baratos e sua produção destinada a consumo em larga escala (18).

No Brasil, os primeiros veículos em circulação, surgiram em 1871, importados da Europa. Em 1919, Henry Ford instalou uma subsidiária de sua empresa em São Paulo para a montagem de veículos com peças e componentes importados. Daí vem o termo “montadora”, até hoje utilizado para referir-se às grandes fábricas de automóveis instaladas no Brasil. Depois desta data, outras montadoras iniciaram seus trabalhos aqui. Entre elas, destacam-se: a General Motors e a International Harvester Máquinas S/A, que se estabeleceram em 1926; em 1945, criada por capitais brasileiros foi constituída a Vemag S/A, que em 1956 produziu o primeiro veículo de fabricação nacional – a perua DKW –, licenciada pela Auto-Iunion alemã; em 1952, funda-se a Willys Overland do Brasil, empresa que, em 1958, inaugura a primeira fábrica de motores a gasolina; em 1953 foi fundada a Volkswagen do Brasil, e em 1955 a Mercedes-Benz. Todas essas empresas, entretanto, destinavam-se, inicialmente, apenas à importação de veículos montados ou desmontados, para posterior distribuição (19).

Devido aos constantes e inesperados fechamentos das importações para conter desequilíbrios na balança comercial e freiar a inflação desencadeada a partir da crise mundial de 1929, o que se verificou no Brasil, nesse período em que grandes montadoras internacionais aqui implantavam suas fábricas, foi o rápido florescimento das indústrias de autopeças para a reposição de componentes gastos ou quebrados dos veículos importados. Mas, com a posse do Presidente Juscelino Kubitschek (JK), em 31 de Janeiro de 1956, o cenário nacional dos meios de transportes começa a se modificar, com a inclusão, em seu

Plano de Metas de Governo, de um tópico que previa a implantação da indústria automobilística brasileira, em bases amplas e definitivas. Assim, mesmo em meio a um clima de tensão e desacordos de frentes oposicionistas contrárias ao desenvolvimento industrial brasileiro idealizado pelo Presidente JK, foi lançado, em setembro de 1956, o primeiro veículo brasileiro: o “Romi-Isetta”, construído pela firma Máquinas Agrícolas Romi, em Santa Bárbara D’Oeste, com 70% em peso de material nacional (19).

Durante o período do governo JK, que se estendeu até janeiro de 1961, o Brasil assistiu a um frenético desenvolvimento, com taxas de crescimento econômico atingindo 8,3%, em média. A indústria automobilística foi uma das grandes propulsoras desse processo. Se, na campanha para a presidência, JK comprometia-se a produzir 50.000 veículos, se acaso fosse eleito, ao raiar de 1961, final de seu mandato, a indústria nacional já havia entregado 320.680 unidades! Estava deflagrada uma revolução industrial e o Brasil começava a superar quase um século de atraso técnico e econômico. Uma das alavancas desse crescimento, sem dúvida, foi a popularização dos automóveis (19).

À medida que os automóveis se multiplicavam pelas ruas, a civilização começou a experimentar mudanças em seus aspectos sociais, políticos e econômicos, que alteraram dramática e definitivamente o modo de vida das pessoas. No plano social, por exemplo, os automóveis permitiram que as pessoas construíssem suas casas em locais mais afastados dos grandes centros, o que precipitou o crescimento de bairros periféricos. Com o intuito de proporcionar maior segurança aos usuários e proteger o meio ambiente, muitas instâncias governamentais foram criadas para formular legislações sobre normas de produção e utilização de veículos. É no plano econômico, porém, que os efeitos da popularização dos veículos se fazem sentir de forma mais incisiva. A indústria automobilística é a maior compradora de aço e outros metais, vidros, borracha sintética, plásticos e os mais variados produtos químicos. Assim, a demanda sempre crescente de meios de transporte propiciou o crescimento e a expansão de muitas empresas, destacando-se as grandes multinacionais de produção e distribuição de petróleo e toda uma rede de apoio à produção, venda e manutenção dos veículos. Além disso, as taxas de registro e licença, as multas e outros impostos, são grandes fontes de renda para os governos (17). Em suma, todas essas repercussões da popularização dos automóveis no plano econômico, foram e ainda continuam sendo, poderosas geradoras de empregos.

Se por um lado os veículos automotores promoveram o crescimento e o desenvolvimento dos países, por outro trouxeram um novo problema de saúde pública, que tem despendido regulares esforços de organismos internacionais, nacionais e municipais para sua solução: o grande número de acidentes de trânsito e as vítimas deles decorrentes.

Segundo Bangdiwala & Anzola-Pérez (20), os acidentes de trânsito são responsáveis por diversos tipos de invalidez que acarretam grandes repercussões econômicas: aos custos diretos, tais como o socorro aos acidentados, serviços administrativos e danos aos veículos, estradas e propriedades, devem somar-se os custos indiretos, como a perda de produtividade potencial das vítimas. Dessa forma, assinalam esses autores, já em 1966, a OMS – Organização Mundial de Saúde, manifestou de forma categórica seu interesse pelo problema dos acidentes de trânsito, na XIX Assembléia Mundial de Saúde, quando os países membros aprovaram uma resolução que encorajava a Organização a participar mais ativamente na prevenção de acidentes.

Em termos nacionais, desde janeiro de 1998 está vigorando uma nova legislação de trânsito, que pune com pesadas multas e sanções os motoristas infratores, o que vem mostrar a preocupação do governo com o problema do trânsito. Nas grandes cidades, como exemplo Campinas, onde centramos essa pesquisa, existe uma Secretaria de Trânsito, à qual estão subordinados outros departamentos, cujas finalidades são, principalmente, o planejamento e a execução de medidas de segurança no trânsito, como por exemplo a contenção da velocidade dos veículos através da instalação de radares nas rodovias de intenso fluxo, e a implantação de cursos nas escolas sobre segurança no trânsito.

Paralelamente às medidas punitivas e educacionais que têm sido implantadas pelos governos para se diminuir os acidentes de trânsito, algumas pesquisas têm sido realizadas com o objetivo de identificar os fatores humanos responsáveis pelos mesmos. Lembramos que, conforme alerta Fernandez (15), o *fator humano*, isoladamente, é responsável pela grande maioria dos acidentes. Sobre essas pesquisas, passaremos a falar na seqüência desse capítulo.

3. O FATOR HUMANO COMO CAUSA DOS ACIDENTES

O primeiro estudo sistematizado sobre o fator humano como causa dos acidentes de trânsito foi realizado, segundo McGuire (21), provavelmente por um psiquiatra canadense de sobrenome Tillman, em 1948. Sendo publicado no ano seguinte, juntamente com outro pesquisador de sobrenome Hobbs, esse trabalho teria servido como base para muitos outros, todos eles relacionando acidentes de trânsito e características de personalidade do condutor do veículo (21).

Entrevistando dois grupos de motoristas – um com baixo índice de acidentes e outro com alto – e verificando entre eles diferenças significativas em relação a vários aspectos da personalidade e história de vida, Tilmann e Hobbs (22), os pesquisadores que teriam realizado, segundo McGuire (21), o primeiro trabalho sobre acidentados, concluíram, que a forma de dirigir – ou cautelosa, que previne acidentes, ou agressiva a ponto de provocá-los – estava diretamente relacionada ao modo como os motoristas conduziam a própria vida, ou seja, com tolerância e consideração ao próximo ou, seu contrário, com agressividade. Para sintetizar os resultados desse trabalho, esses autores criaram uma frase até hoje conhecida por muitos: “um homem dirige como vive” (“a man drives as he lives”).

Em 1987, Licón & Rossel (23) realizaram um levantamento bibliográfico sobre os estudos, até então realizados, que tinham como objetivo identificar os fatores humanos relacionados às causas dos acidentes. Esses autores, destacaram seis grupos de estudos: o álcool; as drogas e medicamentos; os transtornos psicológicos e as alterações emocionais; as enfermidades; a velocidade e os acessórios de segurança. O resultado desse levantamento apontou que o consumo de álcool é o fator individual mais importante no aumento do risco de acidentes de trânsito: cerca de 50% ou mais dos motoristas acidentados estão alcoolizados durante os acidentes.

Atualmente, mais um fator humano como causa dos acidentes está chamando a atenção dos pesquisadores, podendo ser acrescentado a esse rol: a sonolência e os distúrbios do sono (24). Segundo Leger (24), os dados estatísticos associando estes fatores e acidentes parecem estar subestimados – nos Estados Unidos, por exemplo, segundo pesquisa de órgãos oficiais do governo, não seriam mais que 1,4% do total de acidentes e 1,75% das

fatalidades. As razões para tão baixos índices são várias, segundo Leger (24): o acidentado não é questionado sobre seu estado de sonolência ou cansaço; muitas vezes os envolvidos em acidentes preferem omitir a informação de que estavam cansados, fatigados, com sono, pois isso implicaria admitir a responsabilidade pelo acidente; às vezes o próprio motorista não tem conhecimento que está realmente com sono ou que sofre de um distúrbio do sono; o sono é freqüentemente ignorado, porque o acidente pode ser atribuído a outras causas como a ingestão de bebidas alcoólicas, as condições climáticas, a velocidade, o uso de drogas, etc. Dessa forma, para se ter uma estimativa mais confiável sobre a associação sono-acidentes de trânsito, duas formas de cálculo deveriam ser correlacionadas, diz esse autor: número de acidentes ocorridos à noite e os que ocorrerem no período de máxima sonolência (entre 2:00 e 7:00h; entre 14:00 e 17:00h). Os acidentes ocorridos à noite somaram 54%; no período de máxima sonolência foram contabilizados 36,1% de acidentes fatais e 41,6% do total de acidentes, em 1988, nos Estados Unidos (24).

Em artigo do Dr. Marcos Antonio Pirito (25) sobre sonolência e acidentes de trânsito, disponível no site da Abramet – Associação Brasileira de Medicina do Trabalho, encontramos uma frase que resume muito bem essa problemática questão: “avaliar com mais precisão a importância do sono e seus distúrbios é uma tarefa mais crítica agora do que em qualquer época da história. A sofisticação industrial atual e a operação de transportes requerem a manutenção de um estado de alerta que muitos trabalhadores são incapazes de manter. Considerando que as conseqüências de um erro cometido por um cocheiro de diligência há 150 anos, pôde equivaler a nada mais do que uma roda quebrada, hoje, o erro cometido por um motorista com privação de sono, pode resultar em perdas de vidas e profundo sofrimento humano”. E mais, observa esse autor: “uma porcentagem dos que se queixam de cansaço está sofrendo de uma exaustão mais geral, subordinada, em muitos casos, a um estado depressivo”.

No Brasil, as pesquisas relacionando acidentes de trânsito e fatores humanos como causa dos acidentes ainda são escassas, desproporcionais ao elevado número de acidentes notificados e os subsequentes resultados danosos. O que temos, em geral, são trabalhos cujos objetivos estão centrados nos seguintes aspectos: revisão de literatura de trabalhos nacionais e internacionais sobre o tema acidentes de trânsito (26); contabilização

do índice de acidentes (4, 27); caracterização das vítimas de acidentes de trânsito hospitalizadas, em Brasília, segundo o sexo, a faixa etária, os tipos de acidentes, a mortalidade, a distribuição dos tipos de acidente de acordo com a faixa-etária e a distribuição dos acidentes ao longo do ano (28); descrição do perfil da intoxicação alcoólica em vítimas fatais (29); descrição da natureza e gravidade das lesões em vítimas de acidentes de trânsito (30); ou artigos comentando algum fator humano como causa dos acidentes, conforme o exemplo acima do Dr. Pirito (25). Sem dúvida, todas essas pesquisas são importantes, são as bases para a seleção do objeto de uma pesquisa, dos sujeitos, etc. Mas, salientamos que os dados dessas pesquisas brasileiras, que acabamos de descrever nesse parágrafo, não tiveram como fonte os próprios acidentados e nem como objetivo principal destacar características de comportamento ou de personalidade como causa dos acidentes. Portanto, não deram a palavra às vítimas – ao homem ou à mulher que tiveram a experiência do acidente, ou de testemunhas do fato, que poderiam acrescentar importantes aspectos sobre os motivos das ocorrências. Além do mais, acreditamos que pesquisas com os próprios envolvidos em acidentes sejam fundamentais, pois só através delas teremos oportunidade de conhecer a realidade brasileira. E, no quesito “violência no trânsito”, talvez seja mais que oportuno falarmos de uma realidade que diga respeito, essencialmente, ao nosso país, pois acreditamos que existam diferenças no tocante ao assunto trânsito.

Apesar da precariedade de pesquisas em nosso país com os motoristas acidentados, vamos descrever, sucintamente, como algumas foram realizadas. Chaves et al. (31), avaliaram a alcoolemia (quantidade de álcool etílico contido no sangue) em acidentados de trânsito, atendidos no Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre. Concluíram que, dos 593 pacientes analisados, 145 (24,5%) apresentavam-se alcoolizados, considerando-se alcoolizado o paciente que apresentasse valor igual ou superior a 8,0 dg/l (oito decigramas de álcool por litro de sangue). Além disso, 28% dos pacientes restantes apresentavam alcoolemia entre 4 e 7 dg/l. Somando-se todos os acidentados alcoolizados, independente do índice de alcoolemia de cada um, os resultados obtidos nessa pesquisa brasileira, aproximam-se dos valores apontados pelas pesquisas internacionais reunidas por Licón & Rosell (23), que apontam que cerca de 50% dos motoristas acidentados estão sob o efeito do álcool durante os acidentes.

Os efeitos do álcool no ato de dirigir ou de realizar qualquer empreitada que exija atenção, concentração e destreza, são mais que conhecidos do público em geral. Nunca é demais lembrá-los. Segundo Dotta (32), os efeitos do álcool agem sobre a visão, o julgamento e a coordenação motora. Sóbrio, o condutor tem domínio visual completo do ambiente, pois enquanto dirige seu olhar mantém-se em movimento. Sob o efeito do álcool, no entanto, o condutor vê em forma de túnel, o que significa um estreitamento acentuado do campo de visão. Resumindo, diz esse autor sobre os efeitos do álcool na visão: “a faculdade de avaliar distâncias é reduzida; os riscos de ofuscamento aumentam; a adaptação à luz comum é mais lenta”.

O efeito do álcool sobre o julgamento relaciona-se à diminuição da capacidade de perceber os perigos. Desconsiderados os perigos, o condutor alcoolizado não temerá assumir riscos, aumentando assim a probabilidade de ocorrência de acidentes (32).

Para exemplificar a diminuição da capacidade de julgamento de um condutor alcoolizado, Jex et al., citados por Rozestraten (apud 33), fizeram um experimento, em simulador, para avaliar a probabilidade de um motorista atravessar, inadvertidamente, um cruzamento. Os resultados desse experimento levaram os autores a concluir, que um motorista com índice de alcoolemia de 1,1 g/l, tem 500 vezes mais chances de fazê-lo, do que um motorista sóbrio.

Por último, sob o efeito do álcool, os reflexos (entendido como tempo de reação) de uma pessoa se tornam mais lentos. “A tomada de decisões é mais lenta; a coordenação motora é empobrecida; o senso de equilíbrio se perde; os movimentos tornam-se bruscos e imprecisos” (32).

Hoje, no Brasil, a legislação fixou o limite de alcoolemia permitido para condutores de veículos em 6 dg/l. (0,6g/l) de sangue, o que corresponde, aproximadamente, ao consumo de 3 latas de cerveja por uma pessoa de 70 Kg., caso fosse medido seu índice de alcoolemia após 1 hora da ingestão. O índice de alcoolemia vai diminuindo com o passar das horas: atinge o limite máximo após 1 hora da ingestão da bebida alcoólica e diminui à proporção de 0,1 a 0,3g/l por hora. No caso desse exemplo que citamos de uma pessoa de 70 Kg., significaria que, passadas 4 horas da ingestão das 3 latas de cerveja, seu índice de

alcoolemia estaria em 2 dg/l. Risco zero de acidente, portanto, significaria que ela só deveria voltar a dirigir após umas 5 ou 6 horas (32).

Consideramos que é bastante discutível o índice de alcoolemia fixado por lei, no Brasil, pois os primeiros sinais de intoxicação começam a ser percebidos a partir de 3 dg/l, quando as reações se tornam mais lentas, há diminuição da atenção e aumento do sentimento de produtividade, embora exista, objetivamente, redução desta última. Entre 6 e 8 dg/l – considerado o setor limiar, há euforia com diminuição da auto-crítica, e distúrbio de atenção (34).

Os efeitos do álcool no organismo também podem ser potencializados por uma série de circunstâncias, fazendo com que a sintomologia se recrudesça antes do limite de alcoolemia, fixado por lei, ter sido atingido. Por exemplo, se o indivíduo não se alimentou bem, nas horas imediatamente anteriores à ingestão, a absorção é aumentada e, em consequência, seus efeitos se manifestam rapidamente (35). Acredita-se, ainda, que as mulheres se tornem mais intoxicadas do que os homens, após beberem a mesma quantidade de bebida, devido ao menor conteúdo da enzima álcool desidrogenase, que é uma das responsáveis pela metabolização do álcool no organismo (35).

Dando continuidade à descrição de pesquisas brasileiras sobre o tema de nosso trabalho, vamos apresentar mais uma, que embora não seja proveniente de centros acadêmicos é pertinente, pois os sujeitos do grupo de estudo eram condutores de veículos envolvidos em acidentes. Foi realizada por profissionais da Seção de Higiene e Segurança do Trabalho da extinta Telesp – Telecomunicações de São Paulo. A fim de identificar as causas mais significativas do problema do fator humano como causa de acidentes de veículos, Lopes et al. (36), compararam um grupo de 45 funcionários da empresa com alto índice de acidentes – três ou mais –, nos anos de 1978 e 1979, e um grupo sem acidentes, no mesmo período. Através de exames médicos e entrevistas em teste, foram pesquisados os seguintes fatores: queixas atuais; queixas pregressas; medicamentos em uso; álcool; fumo; exame neurológico; exame de visão; procedência; tipo de moradia; estado civil; tempo de casado; participação da esposa no orçamento familiar; nível de escolaridade; cursos que está fazendo; participação em programas de prevenção; grau de satisfação do empregado em relação à Empresa; capacitação profissional e motivos que levaram o funcionário a procurar

a Empresa. Os resultados do estudo sugerem, que o comprometimento do estado de saúde – definidos em bem-estar físico, mental e social –, desempenham importante papel na causa dos acidentes com veículos. Entretanto, através desse estudo, não foi possível definir o grau de importância de cada uma dessas variáveis consideradas significativas, mesmo tendo destacado-se, que as queixas mais comuns, tanto as atuais como as progressas, estavam, de certa maneira, relacionadas ao psiquismo (por exemplo, irritabilidade, nervosismo, insônia). Por fim, devido à alta incidência de queixas entre os motoristas envolvidos em acidentes, os autores sugerem que o desequilíbrio organo-psíquico, gerado pela doença, alteraria os mecanismos de atenção e de reflexo, predispondo os motoristas aos acidentes.

É de países ou centros considerados desenvolvidos economicamente, a maior parte das pesquisas que selecionamos para relatar sucintamente. Abaixo descrevemos algumas delas.

Schmidt et al. (37), nos Estados Unidos, em pesquisa com um grupo de motoristas envolvidos em acidentes fatais com um único carro (“únicos”) e outro envolvido em acidentes fatais com mais de um carro (“múltiplos”), procuraram estabelecer diferenças de estilos de vida e características de personalidade entre ambos. Os resultados obtidos indicaram que os membros do grupo de “múltiplos” eram mais velhos que os “únicos”. A maioria dos “múltiplos” era casada, enquanto que, entre os “únicos”, estavam, principalmente, os solteiros, separados, viúvos e divorciados. Todos no grupo dos “únicos” estavam cometendo algum tipo de infração de trânsito durante o acidente, sendo que 50% por excesso de velocidade. No grupo dos “múltiplos”, 63% cometiam infrações, sendo 18% por excesso de velocidade. O exame de sangue indicou presença de álcool em 77% no grupo dos “únicos” e 36% no de “múltiplos”. Estes e outros aspectos estudados, nessa pesquisa, com a aplicação do Katz Adjustment Scales, uma escala que permite fazer uma avaliação quantitativa de aspectos subjetivos, comportamentais e psiquiátricos dos indivíduos, através de informantes (37), demonstraram diferenças significativas entre esses dois grupos de motoristas, em especial entre os homens, tendo em vista que o número de mulheres participantes era insuficiente para uma análise estatística dessa natureza.

Tsuang, Borr e Fleming (38), realizaram extensa revisão de literatura sobre pesquisas pertinentes aos aspectos psicopatológicos e as características de personalidade dos acidentados no trânsito. Examinando o papel do suicídio, eventos de vida, álcool e drogas, concluíram que os estudos apontam que certas características de personalidade, tais como baixa tolerância à frustração, imaturidade e traços paranóides, aparentam ser fatores de risco dos acidentes de trânsito. Quanto ao papel do álcool, os autores acreditam estar bem estabelecido, pois todas as pesquisas revistas indicam que seu consumo é a provável causa de muitos acidentes. O papel das drogas, por outro lado, ainda não estaria bem comprovado.

Segundo Tsuang et al. (38), poucos estudos, até então, estavam dando ênfase aos eventos estressantes de vida como fatores predisponentes aos acidentes. Selzer et al. (apud 38) que realizaram um desses estudos, em 1968, concluíram que conflitos pessoais, vocacionais ou financeiros, durante os 12 meses anteriores ao acidente, eram significativamente comuns, nas histórias de vida de condutores de veículos envolvidos em acidentes fatais, em comparação a indivíduos de um grupo controle. Seis anos mais tarde, em 1974, em outro estudo, Selzer & Vinokur (39) focaram os tipos e as quantidades de mudanças de vida, os eventos estressantes, além de dados demográficos e de variáveis de personalidade como causas de acidentes. Analisando separadamente essas variáveis entre indivíduos alcoólicos e não-alcoólicos, os autores concluíram que a agressividade era a única variável significativa como provável causa dos acidentes nos dois grupos. Em relação aos eventos estressantes de vida (como por exemplo brigas com a mulher, dificuldades financeiras, problemas no trabalho ou com a saúde) não foram observados níveis de significância estatística, entre os grupos, tal como no estudo anterior (apud 38), em 1968. Mesmo assim, os autores sugerem que eventos estressantes de vida possuem maior correlação com os acidentes, do que variáveis demográficas ou de personalidade.

Em 1982, Isherwood et al. (apud 38), não encontraram relação estatística significativa entre eventos estressantes de vida e a ocorrência de acidentes.

Estudando a ocorrência de acidentes de trânsito com veículos automotores em uma amostra de 500 motoristas, entre 1991 a 1995, os pesquisadores (40) contabilizaram 36% de motoristas envolvidos em pequenos acidentes e 9% em acidentes mais graves (com vítimas). Através dos dados coletados, em 1991, os resultados indicaram que é possível

prever os acidentes, através da combinação de algumas características situacionais e de comportamento. Entre essas características, destacam-se: a juventude; hostilidade em combinação com baixa auto-estima; residência em grandes cidades; mudanças recentes de vida; alto nível de estresse no trabalho; história de acidentes anteriores; o abuso da velocidade e a desobediência às leis de trânsito. As dificuldades financeiras, em especial, aumentam a probabilidade de envolvimento em acidentes mais graves (40). Essa pesquisa, portanto, mostra associação entre acidentes e eventos estressantes de vida.

Selecionamos mais algumas das pesquisas revistas por Tsuang et al. (38) relativas ao papel do suicídio e as características de personalidade como causas dos acidentes de trânsito, dois consideráveis eixos de pesquisa sobre esse tema. São elas: Selzer & Payne (41); Schimidt et al. (42); Shaffer, Townes, Schimidt (43). Passaremos a detalhar a metodologia utilizada e os resultados obtidos por esses autores.

A pesquisa de Selzer & Payne (41) procura explicitar a relação entre acidentes de trânsito, suicídio e *motivação inconsciente*. Nessa relação, os autores entendem que muitas pessoas com inclinações autodestrutivas podem tentar destruir-se através de acidentes de automóveis, porém elas raramente irão aceitar que o acidente foi uma tentativa de por fim à própria vida. Daí o termo *motivação inconsciente* como causadora dos acidentes. Utilizando entrevistas previamente preparadas para o estudo, eles avaliaram 30 pacientes alcoólicos e 30 não-alcoólicos, em tratamento psiquiátrico, com o intuito de determinar e correlacionar histórias de tentativas de suicídio, pensamentos suicidas e acidentes de trânsito pelos quais foram responsabilizados. Entre os dois grupos, 33 admitiram já ter pensado em suicídio, ou já haviam tentado suicídio uma ou mais vezes, enquanto que, os 27 restantes, não alegaram histórias desse tipo. Os 33 “suicidas” foram responsabilizados por 89 acidentes, perfazendo a média de 2,70 acidentes por pessoa. Os 27 “não-suicidas” tiveram 36 acidentes, o que representa média de 1,30 acidente por pessoa. Essa diferença foi considerada estatisticamente significativa ($p=0,05$). Entre o grupo de 30 alcoólicos, 17 eram “suicidas” e, estes, foram responsabilizados por 63 acidentes (média de 3,70 acidente); os 13 “não-suicidas” alcoólicos restantes, provocaram 24 acidentes (média de 1,77 acidente). Essa diferença também foi considerada significativa, sugerindo que a intoxicação alcoólica, *per se*, pode não ser o fator causal dos acidentes. No grupo de 30 pacientes não-alcoólicos, 16

eram “suicidas”, com total de 26 acidentes; os 14 “não-suicidas” restantes, tiveram 12 acidentes. Os percentuais de acidentes, nesse grupo, oscilaram entre 1,62 e 0,86, para “suicidas” e “não-suicidas”, respectivamente. Embora o grupo de pacientes “suicidas” não alcoólicos apresente quase o dobro de acidentes do que o de “não-suicidas”, a diferença aqui não foi significativa ($p=0,06$).

Baseados nesses dados, Selzer & Payne (41) comentam que os automóveis constituem-se em instrumentos de autodestruição, particularmente para as pessoas que tentam camuflar suas intenções suicidas, pois com exceção de um paciente, todos acreditavam que seus acidentes foram fortuitos. Eles apontam, ainda, que impulsos autodestrutivos inconscientes, muitas vezes favorecidos pela intoxicação alcoólica, são os principais fatores na etiologia de certos acidentes de veículos. Em outras palavras, eles sugerem que o alcoolismo, *per se*, pode ser menos importante pelos acidentes, do que as motivações autodestrutivas inconscientes que o acompanha.

A pesquisa de Schimidt et al. (42) avaliou 182 motoristas envolvidos em acidentes fatais e 96 em não fatais, através da aplicação do teste Katz Adjustment Scales (37) e de entrevistas com parentes e amigos das vítimas, com o intuito de determinar características de personalidade e intenção suicida como causas dos acidentes. Apenas 1,70%, do total de acidentes fatais, foram julgados suicídios, e 1,0%, dos não fatais, foram julgados tentativas de suicídio. Nenhum grupo de motoristas apresentou altas incidências de idéias ou comportamentos suicidas nos 2 anos anteriores ao acidente, mas ambos aparentavam ser expansivos verbalmente, agressivos, e eram tidos como portadores de psicopatologias. Além disso, abusavam do consumo de bebidas alcoólicas e eram pouco hábeis ao volante – características que aumentam o risco de ocorrência de acidentes.

Em comparação à pesquisa de Selzer & Payne (41), a pesquisa de Schimidt et al. (42) apresentou percentuais bem inferiores de suicídio ou tentativa de suicídio entre os sujeitos. Entretanto, não podemos esquecer que os resultados dessa segunda pesquisa foram obtidos através do relato de parentes e amigos das vítimas, o que pode diminuir a confiança nos resultados. Em contrapartida, a primeira pesquisa foi realizada com pacientes psiquiátricos, onde as histórias de suicídio e tentativa de suicídio são mais comuns.

Shaffer et al. (43) comparou características de personalidade de duas amostras de motoristas mortos em acidentes de trânsito, através de resultados de testes aplicados em informantes. Utilizando também o Katz Adjustment Scales (37), obtiveram dados que mostram que todas as vítimas eram tidas como verbalmente expansivos, negativistas, hiperativos, socialmente agressivos e portadoras de mais psicopatologias do que outras pessoas. Além disso, os dados das autópsias indicaram níveis elevados de álcool no sangue na maioria dos sujeitos. Embora os autores não tenham correlacionado características de personalidade, idade e níveis de álcool no sangue das vítimas, concluíram que, independente da idade ou do fato de estarem sob efeito do álcool ou não, indivíduos tidos como socialmente arruaceiros, correm maiores riscos de se envolverem em acidentes fatais.

Pesquisas mais recentes tendo como objeto de estudo motoristas acidentados, também sugerem relação entre tentativa de suicídio e acidentes de trânsito: Cushman, Good, States (44); Rockett et al. (45) e Olberg, Penttila, Lonnqvist (46). Em seguida apresentamos detalhes delas.

Investigando a relação entre transtornos psiquiátricos e acidentes de veículos em 1.775 acidentes, Cushman et al. (44) encontraram 15 casos com histórias de tentativas de suicídio ou intenções suicidas anteriores. Esses números, proporcionalmente, são bem superiores aos encontrados na população dos Estados Unidos – 96 por 1.000, sugerindo nítida sustentação à corrente idéia de que tentativas de suicídio, através de acidentes de veículos, são mais comuns do que tipicamente se pensa. Ou, ao menos, que indivíduos com histórias de tentativas de suicídio estão mais propensos a provocar acidentes de trânsito (44).

Contrariando, de certa forma, os dados acima descritos por Cushman et al. (44), que sugerem a existência de características similares entre os indivíduos acidentados no trânsito e os que tentam suicídio, em um estudo comparativo com adolescentes internados em hospitais de Rhode Island, devido a tentativas de suicídio e ferimentos por acidentes de veículos, Rockett et al. (45) demonstraram que esses grupos possuem características exclusivas em relação aos seguintes aspectos: dados sócio-demográficos, hora, dia e período do dia dos incidentes, entre outros. Mesmo assim, esses autores (45) concluem que, se fossem feitas pesquisas baseadas num estudo psicológico compreensivo e comportamental, tanto os adolescentes que tentaram suicídio, quanto os que se envolveram em acidentes de veículos, apresentariam semelhanças em muitos aspectos.

Estudando a proporção de suicídios entre motoristas envolvidos em acidentes fatais na Finlândia, no período de 1987 a 1991, Olberg et al. (46) encontraram 99 possíveis suicídios, entre os 1.419 acidentes fatais ocorridos. Além disso, 50% dos motoristas suicidas eram homens com idades variando entre 15 e 34 anos. As vítimas, freqüentemente, atravessavam eventos estressantes de vida, sofriam de algum transtorno mental ou eram alcoólatras.

Segundo Peck & Warner (47), depois da pesquisa pioneira de Selzer & Payne (41), que sugeria a existência de intencionalidade suicida, induzida por motivações inconscientes, a idéia de que muitos acidentes eram manifestações autodestrutivas, passou a ganhar força entre os pesquisadores. Isso explicaria a razão de já terem sido realizadas tantas pesquisas, conforme descrevemos acima (41, 42, 44, 45, 46), que tentam encontrar associação entre acidente de trânsito e tentativa de suicídio. Inclusive, lembram Hart & Keidel (48), pesquisadores já propuseram o termo “autocídio” para os acidentes com um só carro, baseados na possibilidade de existência de intencionalidade suicida em um quarto dos acidentes de veículos, e na crença de muitos suicidologistas de que, em muitos casos, o motorista “escolhe” envolver-se em acidentes fatais. Atualmente, acrescentam essas autoras, acredita-se que pelo menos um quarto dos acidentes de automóvel são *suicídios subintencionais*, categoria de suicídio, que segundo Wekstein, citado por Cassorla (49), inclui os indivíduos que se envolvem em atividades perigosas (como por exemplo, dirigir sem cuidado) e negam intenção suicida ou que estejam procurando a morte. E, para Cassorla (49), partidário dessa crença, é possível identificar componentes autodestrutivos inconscientes em grande parte dos 75% restantes.

Se existe algum fundo de verdade nessas considerações sobre a existência de intencionalidade autodestrutiva como causa de acidentes de trânsito, muitos motoristas poderiam ser enquadrados na categoria dos “suicidas crônicos” (51), ou seja, aquele grupo de pessoas que se envolve em um acidente após outro e, ao longo do tempo, acaba se matando devido a esse estilo de vida.

Nas pesquisas acima relatadas, verificamos que, em algumas delas, os pesquisadores tentam estabelecer correlação entre acidente de trânsito, suicídio e tentativa de suicídio (41, 42, 44, 45, 46). Em outras, os pesquisadores procuram dar mais evidência às

características de personalidade como causa dos acidentes (31, 43, 39, 37, 36). Estabelecer e diferenciar características de personalidade, entre os motoristas que se envolvem em acidentes e os que não se envolvem, é um empreendimento possível, considerando que elas se evidenciam através do relato de entrevistas ou de resultados de testes com os motoristas ou seus familiares. Por outro lado, correlacionar acidente de trânsito, suicídio e tentativa de suicídio, é uma questão que tem desafiado os pesquisadores, pois raramente o desejo de morte é diretamente expresso pelos motoristas, dificultando a comprovação empírica da hipótese de intenção suicida (como vimos na pesquisa de Selzer & Payne (41), todos os motoristas envolvidos em acidentes, com exceção de um, acreditavam que seus acidentes eram fortuitos).

Apesar das evidências apontarem para a possibilidade de muitos acidentes serem suicídios ou tentativas de suicídio, fatores de ordem legal e social também impedem a disseminação dessa hipótese. Por exemplo, quando as circunstâncias apontam para indícios de negligência do motorista, são requeridas investigações policiais para se determinar a causa do acidente. Essas investigações, entretanto, consistem apenas em proceder à realização de exames de sangue ou de urina, para certificar se o álcool ou alguma droga podem ter contribuído para a ocorrência do acidente. Mesmo quando a hipótese de suicídio é fortemente ventilada, mas nenhum bilhete ou carta é encontrado, o caso será classificado como “acidente”, pois o estigma social sobre o suicídio, entre as pessoas, é tão fortemente pronunciado, que consegue dissuadir os investigadores de fazerem essa classificação, pelas constantes críticas que recebem (47).

Sobre esses aspectos legais, vale ressaltar ainda, que consta da legislação de alguns países, o impedimento de ressarcimento de prejuízos pelas seguradoras de veículos, quando da comprovação de suicídio. No Brasil, esse tipo de expediente não existe, já que as seguradoras não trabalham com a hipótese de que os acidentes possam ser suicídios ou tentativas de suicídio.

As considerações e pesquisas até aqui relatadas nos remetem à conclusão que os condutores de veículos envolvidos em acidentes de trânsito possuem as mais variadas características, que os diferenciam dos demais condutores. Não é possível, entretanto, identificar um único fator, uma única característica de personalidade ou uma só

circunstância, que seria a responsável isolada e direta pelos acidentes. E mais: muitas vezes o rol de fatores e circunstâncias que envolvem um acidente de trânsito é tão amplo, que se torna quase impossível discernir o essencial. Por isso esse tema tem desafiado tantos pesquisadores e, ao mesmo tempo, desanimado outros. E, ao falarmos de desânimo – embora essa palavra, talvez, seja inadequada – estamos nos referindo ao Brasil, onde as pesquisas ainda são tão escassas. Contudo, foi pensando nesse sujeito complexo, que se expõe e expõe os outros aos mais trágicos e infelizes acontecimentos, enquanto dirige o seu veículo, que decidimos tentar contribuir, através dessa pesquisa, para a diminuição do índice de acidentes de trânsito. Acreditamos ser por meio da popularização de pesquisas sobre esse tema, que a questão da violência no trânsito, no Brasil, começará a receber, das autoridades competentes, um tratamento digno da magnitude das mazelas e sofrimentos que ocasiona à população.



HIPÓTESES

A principal hipótese que norteia essa pesquisa é a de que os acidentes de trânsito não acontecem por mero acaso. Como vimos, através dos relatos das pesquisas já realizadas sobre esse tema, muitos fatores humanos interatuam na ocorrência dos acidentes. Entre eles, destacamos, entre os acidentados, as características de personalidade, os eventos estressantes de vida e a existência de intencionalidade autodestrutiva. Acreditamos que não seja possível isolar um desses fatores e concluir que, à partir dele, outros se somariam para a culminância dos acidentes. Entretanto, como base para o início dessa pesquisa, nos pautamos nas seguintes hipóteses:

1. os indivíduos que se envolvem em acidentes de trânsito costumam ter pensamentos ou idéias suicidas;
2. há mais eventos estressantes de vida nas histórias de indivíduos que se envolvem em acidentes de trânsito, em comparação aos que nunca se envolveram;
3. indivíduos que se envolvem em acidentes de trânsito costumam nutrir sentimentos agressivos e ter atitudes agressivas em relação a outras pessoas.



OBJETIVOS

O objetivo geral dessa pesquisa é descrever aspectos psicossociais das histórias de vida de condutores de automóveis envolvidos em acidentes de trânsito, com vítimas, em Campinas – SP, e compará-los com os aspectos psicossociais das histórias de vida de indivíduos que nunca se envolveram em acidentes de trânsito, até o momento.

Os objetivos específicos decorrentes da necessidade de obtermos subsídios para suplementar o objetivo geral são:

1. Caracterizar os motoristas que se envolvem em acidentes de trânsito e os que não se envolvem, do ponto de vista:
 - a) sócio-demográfico
 - b) das características de personalidade;
2. Descrever o ambiente e o cotidiano desses motoristas;
3. Investigar a possibilidade de existência de intencionalidade auto e heterodestrutiva nestes acidentes de trânsito;
4. Investigar eventos estressantes de vida nos últimos dois anos que antecederam a ocorrência dos acidentes de trânsito.



MÉTODO E PROCEDIMENTOS

Para alcançar os objetivos a que nos propusemos, realizamos um estudo de *grupos casos-comparações* (52), entre os meses de Agosto de 1999 e Fevereiro de 2001, onde trabalhamos com 2 grupos: um grupo de estudo, formado por condutores de automóveis residentes em Campinas, que se envolveram em acidentes de trânsito, com vítimas, no perímetro urbano dessa cidade; e um grupo comparação, formado por motoristas de automóveis residentes em Campinas, que nunca se envolveram em acidentes de trânsito, como condutor de qualquer veículo automotor. Uma anamnese semi-estruturada sobre a história de vida dos sujeitos e a Escala de Traços e de Comportamentos de Agressividade de Gayral (53), foram utilizados como instrumentos de coleta de dados para os 2 grupos. Para o grupo de estudo, em particular, também fizemos uso de um questionário, especialmente elaborado para essa pesquisa, sobre as circunstâncias que envolveram o acidente de trânsito. Para o grupo comparação, foram elaboradas perguntas referentes ao não envolvimento em acidentes.

O total de indivíduos do grupo de estudo foi formado de 80 condutores, selecionados a partir dos dados dos Boletins de Ocorrência de acidentes de trânsito, ocorridos no perímetro urbano de Campinas. O grupo comparação foi composto de 40 motoristas de automóveis, selecionados a partir de conversas nas ruas da cidade, onde buscávamos indivíduos que satisfizessem os critérios para a inclusão na pesquisa, que serão descritos adiante.

Antes de, efetivamente, iniciarmos a coleta de dados, realizamos um Estudo Piloto, onde entrevistamos 12 motoristas envolvidos em acidentes de trânsito, com vítimas. Como parâmetros básicos de inclusão dos sujeitos nesse estudo, adotamos simplesmente as seguintes condições: ser motorista habilitado, estar dirigindo automóvel, morar em Campinas, ter se envolvido em acidente de trânsito, com vítimas, estar em condições de dar entrevista e não se recusar a participar da pesquisa. Esse estudo nos possibilitou rever os critérios de inclusão para o grupo, nossos instrumentos de coleta de dados e a forma de abordagem dos sujeitos.

Descreveremos a seguir, em detalhes, como esses grupos foram constituídos, os critérios para inclusão e exclusão e, posteriormente, os instrumentos e métodos de análise utilizados.

1. SUJEITOS

O Grupo de Estudo

A – Fonte para obtenção dos casos

Os casos foram obtidos a partir dos registros dos Boletins de Ocorrência de acidentes de trânsito, com vítimas, no perímetro urbano de Campinas. A propósito, existem 3 tipos de classificações para os acidentes de trânsito: os acidentes sem vítimas, quando todos os envolvidos saem ilesos, sem qualquer tipo de ferimento; os acidentes com vítimas, em que algum envolvido se fere ou falece; e os atropelamentos. Para essa pesquisa selecionamos apenas os motoristas envolvidos em acidentes com vítimas. Essa decisão baseou-se no pressuposto que esses acidentes, sendo mais graves, geram angústia e preocupação nos envolvidos, fazendo-os refletir, pensar no que lhes aconteceu. Os acidentes sem vítimas, por outro lado, geralmente são desprezados e vistos como meros acontecimentos rotineiros.

Os Boletins de Ocorrência são preenchidos sempre que há algum acidente e a polícia é chamada para notificá-lo. Neles, devem constar os dados de identificação de todas as pessoas envolvidas no acidente, que se encontravam no interior do veículo, os dados dos veículos envolvidos, as observações sobre o acidente da autoridade policial que atendeu a ocorrência, as versões sobre o acidente dos condutores envolvidos e das possíveis testemunhas que possam ter presenciado o fato e queiram dar sua versão, além de informações sobre as condições climáticas, dia, hora e local do acidente. Muitas vezes, entretanto, nem todos os envolvidos nos acidentes dão suas versões. E isso acontece, principalmente, em acidentes mais graves, quando os envolvidos estão bastante feridos e são imediatamente hospitalizados, ficando assim impossibilitados de falar com o policial que atendeu a ocorrência. Todos os Boletins, depois de preenchidos, eram encaminhados, pelo menos durante o tempo em que realizamos a coleta de dados, para uma determinada Delegacia da cidade. Foi nesse local, com o consentimento do Delegado e Comandante responsáveis, que fizemos a seleção dos sujeitos para a pesquisa.

A seleção foi feita depois de leitura atenta de cada Boletim de Ocorrência (BO). O objetivo dessa leitura era um só: selecionar, considerando as versões dos envolvidos, de possíveis testemunhas ou da autoridade policial que atendeu a ocorrência, condutores que, provavelmente, poderiam ter provocado o acidente.

B – Critérios de inclusão dos casos

A princípio, definimos que fariam parte do grupo de estudo os condutores que tivessem sido responsáveis pelos acidentes, ou seja, os motoristas infratores – aqueles que provocaram o acidente. Examinando os Boletins de Ocorrência, porém, nos deparamos com um fato: seria impossível identificar, com precisão, o motorista infrator. Essa identificação se dá através de um trabalho demorado e detalhado, que demanda procedimentos de técnicos especializados, e só é efetuado quando os envolvidos no acidente optam por abrir inquérito policial para a averiguação e punição dos responsáveis. Isso raramente é feito, por sinal. Assim sendo, sem abandonarmos nossa intenção de ter como sujeitos do grupo de estudo os motoristas infratores, adotamos alguns critérios para analisar as versões dos motoristas no BO, com a finalidade de virmos a incluir no grupo de estudo, os motoristas que teriam sido os responsáveis pelos acidentes, caso fosse feita uma análise criteriosa do acontecimento por técnicos especializados. São eles:

- o condutor que assume a responsabilidade pelo acidente, inocentando, dessa maneira, o outro condutor envolvido;
- o condutor que atinge um veículo estacionado ou parado, mesmo quando afirma que esse veículo atingido estava parado em local proibido ou o seu condutor tenha brecado repentinamente;
- o condutor que afirma que brecou repentinamente e, por isso, foi atingido por outro veículo;
- os condutores que dão versões contraditórias, e um e outro se eximem da responsabilidade do acidente;

- os condutores que não deram versão, mas em cujas versões de outros envolvidos ou testemunhas, teriam sido responsáveis pelo acidente;
- os condutores envolvidos em acidentes denominados “auto-lesão” – aqueles em que nenhum outro veículo está envolvido, e a colisão se dá, muitas vezes, contra objetos parados ou postes, mesmo que, em suas versões, tenham atribuído a responsabilidade pelo acidente a qualquer evento externo;
- os condutores que colidiram contra a traseira de outro veículo.

Além desses itens, outros referentes à idade, tipo de acidente e endereço residencial, foram utilizados para a seleção dos sujeitos:

- ter no mínimo 19 anos, completos até a data da coleta do dado no BO;
- ser habilitado;
- estar dirigindo automóvel ou carros do tipo pick-ups ou Kombi, desde que não se tratasse de veículos licenciados para o transporte de passageiros (excluimos, pois, os motoristas das Vans que fazem transporte alternativo);
- não ter se envolvido em acidente com moto ou bicicleta;
- residir em Campinas e ter número de telefone para contato especificado no BO;
- não ter se envolvido em acidentes que tenham gerado vítimas fatais;
- estar em condições de ser entrevistado e não se recusar a participar da pesquisa.

C – Critérios de exclusão dos casos

- não ter condições psico-físicas ou culturais para compreender e responder as questões formuladas, incluindo aqui seqüelas psíquicas e/ou neuropsiquiátricas que impossibilitem a compreensão das questões;
- impossibilidades jurídicas e/ou éticas.

D – Observações quanto aos critérios de inclusão e exclusão adotados para o Grupo de Estudo

A princípio, definimos que deveriam fazer parte do Grupo de Estudo, condutores que estivessem habilitados há pelo menos 2 anos, critério que sugeriria razoável prática de direção. No entanto, diante do elevado número de acidentes envolvendo jovens próximos dos 18 anos, decidimos estabelecer a idade mínima de 19 anos, completos até a data da coleta do dado no BO. Contudo, não incluímos jovens de 18 anos ou pouco mais, pois pretendíamos excluir aqueles que acabaram de tirar a carteira de habilitação e, portanto, poderiam ter pouca experiência ao volante.

A decisão de excluir do grupo de estudo motoristas de ônibus, caminhões, vans e motocicletas, foi tomada levando-se em conta que esses motoristas possuem, muitas vezes, um outro tipo de carteira de habilitação e experiência no trânsito. Portanto, deveriam ser sujeitos de pesquisas exclusivas. Quanto ao fato de excluirmos condutores de automóveis que se envolveram em acidentes com motocicletas, baseamo-nos na experiência do Estudo Piloto, quando entrevistamos vários deles envolvidos nesse tipo de acidente, e constatamos que, na maioria das vezes, eles responsabilizam os motociclistas pela ocorrência dos acidentes, alegando ser a moto um veículo pequeno e de difícil visualização.

Estabelecemos o período de um mês após a data da ocorrência do acidente para as entrevistas, diante das dificuldades para localizarmos os motoristas antes disso. Muitas vezes, também, os condutores encontravam-se gravemente feridos e impossibilitados de realizarem entrevistas nos primeiros dias após o acidente, e eles próprios pediam um tempo para se recuperarem.

Apenas condutores que poderiam ser localizados por telefone foram incluídos, pois observamos que poucos eram aqueles que não possuíam um telefone, incluindo aqueles para recados, para fornecerem aos policiais que preencheram o Boletim de Ocorrência. Além disso, se fôssemos pessoalmente à procura dos sujeitos que não forneciam telefone, mas se encaixavam nos outros critérios de inclusão, a localização de um só condutor demandaria um vasto tempo, que poderia ser melhor aproveitado para a localização de vários outros.

Incluir apenas motoristas residentes em Campinas foi um critério adotado levando-se em conta a possibilidade deles estarem habituados ao trânsito e às ruas da cidade. Em consequência, esse critério nos permitiria estar excluindo condutores, que poderiam alegar que se envolveram em acidentes por absoluta falta de conhecimento das ruas ou do trânsito da cidade.

Excluimos os condutores que se envolveram em acidentes que geraram vítimas fatais. Pensamos que a forma de abordagem e nossos instrumentos de coleta de dados precisariam sofrer algumas alterações nesses casos, por se tratarem de acontecimentos que geram muita culpa e angústia nos condutores. Como adotamos um procedimento único de abordagem para todos os participantes, não nos restou outra alternativa senão excluí-los.

Também excluimos aqueles indivíduos sem condições psico-físicas e culturais para compreenderem e responderem as questões formuladas. Pensamos que um indivíduo que não conseguisse compreender o que lhes transmitíamos pelo telefone, seria também incapaz de compreender e responder as questões de uma entrevista completa.

E – A forma de contato com os motoristas e os locais das entrevistas

Após a coleta dos dados dos envolvidos em acidentes na Delegacia, partíamos para a localização dos motoristas selecionados. Tínhamos os dados dos motoristas agrupados em fichas numeradas por data de acidente, que seguíamos rigorosamente para realizar os contatos telefônicos. O primeiro telefonema era feito depois de, no mínimo, 5 ou 6 dias após a ocorrência do acidente. Nunca antes, pois tivemos algumas experiências nesse sentido, que nos mostravam que telefonar logo após a ocorrência, nos levava a encontrar pessoas que estavam tão envolvidas com todas as desagradáveis consequências do acidente, que aumentavam as chances delas recusarem-se a dar entrevistas. Quando tínhamos conhecimento que o acidente gerara vítimas feridas com gravidade, esperávamos mais tempo para o primeiro contato – no mínimo 10 dias. À medida que íamos encontrando os sujeitos (ou esgotando todas as possibilidades de encontrá-los, depois de vários telefonemas), pegávamos a ficha imediatamente posterior para contato. Tudo o que era conversado e com quem, era devidamente anotado nessas fichas.

Nem sempre conseguíamos encontrar os sujeitos no primeiro contato, embora os telefonemas iniciais fossem realizados entre às 18:30 e 21:00 horas, período provável para as pessoas serem encontradas em casa. Quando, porém, não encontrávamos o condutor que procurávamos, mas falávamos com algum parente dele, expúnhamos o objetivo do telefonema e pedíamos informações sobre horários ou locais onde poderíamos encontrá-lo. Sempre obtivemos, gentilmente, as informações sobre o sujeito e, algumas vezes, a franca colaboração dos parentes para convencê-los a participar da pesquisa. Em uma dessas ocasiões falamos com a irmã de um motorista, que nos revelou que era difícil encontrá-lo em casa, pois ele viajava muito e não tinha horário para chegar, mas assim que eles se encontrassem, ela nos telefonaria, imediatamente, avisando. Ele já se envolvera em 3 acidentes, em poucos meses, e participar de uma pesquisa desse tipo, segundo suas palavras, poderia ser-lhe útil para repensar sobre as razões destas ocorrências. Realmente essa moça fez isso e só assim conseguimos marcar essa entrevista.

Mantendo um primeiro contato com o sujeito e diante do interesse dele em participar da pesquisa, mesmo que estivesse impossibilitado de marcar horário nos dias imediatamente posteriores, não descartávamos sua ficha e continuávamos insistindo em novos telefonemas, até termos esgotado o prazo de 1 mês pós-acidente, ou recebermos uma resposta definitiva sobre sua participação ou recusa. Muitas vezes, os sujeitos pediam nosso número de telefone para que eles próprios pudessem nos contatar, quando estivessem disponíveis, porém, nunca recebemos um único telefonema de volta.

O convite para a participação na pesquisa era precedido da exposição sucinta dos objetivos desse trabalho, da forma de participação dos condutores, dos locais em que a entrevista poderia ser realizada e dos nossos dados de identificação. Embora a maioria das entrevistas desse grupo tenha sido realizada, conforme nossa sugestão, nas residências dos sujeitos, dávamo-lhes a liberdade para a escolha de um outro local, que melhor lhes conviesse, desde que considerássemos propício para uma entrevista, e onde pudessemos conversar sossegadamente, em particular e sem interrupções. Desta feita, alguns sujeitos optaram por se dirigir a um local diferente da própria residência: uma entrevista foi realizada na Igreja Catedral de Campinas, uma em um jardim e 4 na praça de alimentação de um shopping da cidade.

Embora não tenhamos observado nenhuma forma grave de destrato por parte dos sujeitos, quando lhes convidávamos a participar da pesquisa, tivemos um elevado número de recusas de participação e cancelamentos ou adiamentos de entrevistas já marcadas: ao todo, entre as entrevistas marcadas e definitivamente canceladas, ou as desmarcadas e remarçadas em outra data, tivemos 41 entrevistas. Muitas vezes, esses cancelamentos se davam quando essa pesquisadora já estava se dirigindo ao local combinado. Outras, após lá ter chegado. Por exemplo, um sujeito solicitou que me dirigisse até Indaiatuba, pois naquela semana ele estaria em serviço naquela cidade. Fui até lá, esperei 2 horas por ele no local combinado, mas ele não apareceu para dar entrevista, e nem mesmo consegui encontrá-lo, em seguida, para marcarmos uma outra data. Em uma única ocasião a entrevista foi cancelada por nossa própria iniciativa. Aproximei-me do local combinado, um bairro periférico da cidade. Ao pedir informação sobre o número da residência que procurava e os riscos que o local poderia me oferecer, fui alertada que seria melhor voltar: “esse número é lá pra baixo nas favelas, aqui os números não são em ordem; mas é melhor você voltar daqui porque lá eles “trancam” mesmo quem entra, se você entrar lá é perigoso você não sair”.

F – Sobre os sujeitos selecionados para participar do Grupo de Estudo

A seleção dos sujeitos teve início em Agosto de 1999 e estendeu-se até Junho de 2000. Os meses de Agosto e Setembro de 1999 foram reservados para o Estudo Piloto e entrevistamos apenas 12 sujeitos. Em outubro de 1999, efetivamente, começamos a pesquisa propriamente dita. Ao todo, foram 207 dias de coleta de dados de acidentes, onde selecionamos 449 condutores para participar da pesquisa – 285 homens e 164 mulheres.

A coleta de dados de sujeitos para participar da pesquisa era realizada, inicialmente, de forma ininterrupta, ou seja, examinávamos os Boletins de Ocorrência dia após dia, conforme eles iam chegando à delegacia. À medida, entretanto, que acumulávamos um número maior de fichas de sujeitos selecionados do que nossa capacidade de contatá-los, parávamos de coletar dados e só voltávamos a fazê-lo, quando dispuséssemos de poucos acidentados para serem procurados. Por essa razão, coletamos dados de apenas 207 dias entre os meses de Agosto de 1999 a Junho de 2000.

Dos 449 sujeitos selecionados, conseguimos manter algum contato telefônico com 303. Destes, 65 não quiseram participar da pesquisa, depois de 161 telefonemas; com 132 condutores não conseguimos conversar pessoalmente, depois de 281 telefonemas; 26 condutores marcaram entrevista e as cancelaram, depois de 105 telefonemas; e, finalmente, 80 entrevistas foram marcadas e realizadas, depois de 210 telefonemas. Temos, então, que ao todo foram realizados 757 telefonemas para encontrar e marcar entrevista com os 80 sujeitos. Considerando o tempo para concluir essa pesquisa, o excessivo número de motoristas selecionados para dela participar e todas as dificuldades para encontrá-los e marcar entrevistas, resolvemos estabelecer em 80 o número de participantes. Esse número foi considerado, estatisticamente, bastante satisfatório para uma pesquisa dessa natureza, pelos estatísticos do Laboratório de Estatística da Faculdade de Ciências Médicas da Unicamp.

Os 65 motoristas selecionados, que não quiseram participar da pesquisa, alegaram as mais diversas razões para a recusa. Muitos deles diziam simplesmente que não tinham tempo disponível para a entrevista. Outros, diziam mesmo que não queriam dela participar. Mas, alguns descreviam, sucintamente, as razões pelas quais eles não podiam ou não queriam participar. Selecionamos algumas dessas falas, entre as desses 65 sujeitos. Em algumas delas relatamos as circunstâncias em que ocorreram. São elas:

- “eu não me lembro de nada, como vou dar entrevista se não me lembro de nada?”
- “eu não estou em condições de dar entrevista porque agora eu me olho no espelho e me vejo tão feio... e eu era tão bonitinho antes do acidente... agora, minha mulher tira sarro de mim, meus filhos tiram sarro de mim e eu estou magoado com isso”.
- “eu não tive culpa do acidente, sou uma pessoa super calma, e eu acho que o que você está procurando são esses motoristas que fazem barbaridade no volante; acho que você vai perder tempo comigo, acho melhor você procurar outro”.

- “eu passei por um período muito estressante e ficar lembrando as coisas vai me fazer mal; agora que eu estou conseguindo relaxar, acho melhor não ficar lembrando do acidente”.
- “esse já é o segundo acidente em que me envolvo e eu até que gostaria de participar; mas agora estou sem tempo, eu não paro”.
- “eu fico a semana toda fora; por exemplo, vou viajar amanhã e só volto daqui a 20 dias”.
- “meu marido está doente, estou com muitos problemas; se for rápido, tudo bem, eu participo, mas 2 horas é impossível”.
- “não tenho tempo porque a minha esposa se machucou muito no acidente e eu estou tendo que cuidar do nenê”.
- “eu não vou responder nada do acidente; eu sei que é sigiloso porque já estudei na Unicamp, fiz especialização lá, e sei que as pessoas fazem trabalhos sérios, mas 2 horas para uma entrevista é muito”.
- “o ônibus estava errado e prensou a gente no poste; estou traumatizado, não sei como saímos vivo desse acidente; é melhor você conversar com minha mulher que estava junto, porque eu estou sem condições de nada”.
- “estou sozinho no meu comércio, minha mulher, que me ajudava, foi viajar e nem sei quando volta; e agora eu não tenho tempo de nada, nem de ir à Igreja; inclusive, chegou gente agora e é triste essa vida da gente... viu, a senhora me desculpa, vou ter que ir atender o freguês”.
- “encavalou uma série de coisas: tese para orientar, prova pra corrigir; mas gostaria muito de participar, sim, porque achei muito interessante essa pesquisa; me deixa seu telefone que eu vou ver se arrumo um dia”.
- minha história não vai servir de nada, eu quero esquecer, só quero esquecer... só fico na cama, estou com a bacia fraturada, eu quero esquecer, me desculpa, mas eu não vou participar”.

- palavras do marido de uma condutora que desmarcou sua entrevista, através de um telefonema: “todo mundo fala que aquele lugar é terrível para acidente de manhã, porque o sol atrapalha mesmo o motorista; eu não quero que minha mulher participe dessa pesquisa porque ela já está esquecendo do acidente... ela é boa motorista, foi o sol que atrapalhou ela”.
- palavras de uma moça que chocou seu veículo contra um ponto de ônibus e afirmou, no BO, que sofrera o acidente “possivelmente durante uma crise”: “meu acidente foi um caso e acho que falar dele pode ajudar muita gente a não fazer o que eu fiz; pode marcar a entrevista que eu vou participar, sim”; dirigi-me até o local especificado para a entrevista, não a encontrei e recebi recado que ela me telefonaria em seguida; algumas horas depois, ela me ligou e disse: “meu pai me impediu de dar entrevista porque ele teme que meus dados possam ser vistos por algumas pessoas lá na Unicamp, você entende, meu pai é muito conhecido lá, já te falei isso; eu até acho sem sentido ele me impedir de participar, mas eu tenho que respeitar”.
- “meu acidente aconteceu por causa de tentativa de furto: eu fui fechado, mas foi fechada mesmo para eu parar, por isso que eu bati... acho que eu não sirvo para a pesquisa porque meu acidente foi devido à tentativa de furto”.
- “me distraí e bati o carro: fui entrar numa estrada que não era para eu entrar; faz 25 anos que eu dirijo e nunca tinha acontecido nada; estou de repouso, não tenho disposição para falar”.
- “estou morando em Londrina há um ano, estava meio perdido na cidade e bati o carro; você me achou por sorte aqui, já estou voltando amanhã pra lá amanhã”.
- “foi constatado falha mecânica, por isso que eu bati: estava andando na velocidade permitida e estourou a bandeja; inclusive, a concessionária vai pagar a franquia do seguro, porque eu tinha acabado de sair da revisão quando aconteceu o acidente... acho que você deve procurar outro motorista, eu não sirvo”.

- “estou estudando fora e morando em outra cidade, só volto para cá em alguns finais de semana; liga para cá no final da próxima semana que minha mãe informa se eu vou estar em casa no final da semana: se eu estiver, eu marco entrevista”, disse-me um rapaz. Liguei para sua casa conforme o indicado e procurei por sua mãe. Expus-lhe o motivo do telefonema. Ela disse: “é tudo mentira dele, ele não está estudando coisa nenhuma e muito menos fora; ele só deve ter dito isso para não participar da pesquisa, porque inclusive esse já é o segundo acidente dele em 6 meses”. Pedi-lhe, então, detalhes do primeiro acidente. Ela os especificou. Procurei em minhas anotações, e encontrei a ficha do primeiro acidente desse sujeito: estava indicado que, após 3 telefonemas para sua casa, não conseguira localizá-lo.

- “acho que vou ser um bom exemplo para sua pesquisa, porque já sofri vários acidentes de trânsito: de moto, de carro, de tudo e, inclusive, com conseqüências bem mais graves que esse; me liga no meu celular na segunda-feira, na hora do almoço, que até lá eu vou achar um horário para marcar entrevista” disse um homem de 35 anos. Conforme sua sugestão, voltei a lhe telefonar na segunda-feira, cinco dias após o primeiro telefonema. A ligação não se completou, e nem foi possível deixar recado na caixa postal. Liguei, então, para sua casa, conversei com sua esposa, que informou que ele não estava. Em novo telefone para sua casa, na noite desse mesmo dia, ele disse que a entrevista poderia ser realizada no dia posterior, depois das 18 horas; mas, ele preferia voltar a me ligar para confirmar horário e local. Ele não me telefonou. No dia seguinte, voltei a ligar para sua casa, quando falei, mais uma vez, com sua esposa. Ela já sabia da pesquisa e que o marido prometera me telefonar no dia anterior. Desculpando-se por ele não haver me telefonado, reafirmou o interesse dele em participar da pesquisa, mas salientou que suas ocupações no trabalho o impediam de encontrar um horário para a entrevista. E ela disse mais: “meu marido sofreu esse acidente por estresse; e ele já teve outros acidentes, inclusive por alcoolismo”. Pedi-lhe, então, que avisasse o marido de meu telefonema. Ela anotou o número do meu celular e disse que voltaria a me ligar, depois que

conversasse com ele. Ela me ligou no dia seguinte, quando falamos longamente ao telefone. Entre suas palavras, destacam-se: “meu marido está tentando ver um horário para a entrevista e eu volto a te ligar nos próximos dias; sabe, ele tinha bebido no último acidente, ele me ligou falando que não estava bem, mas que ia voltar pra casa; eu pedi pra ele ficar lá que eu ia mandar alguém para trazer o carro, mas ele não ficou e bateu o carro de novo; quando ele está bem ele pode até tomar um litro de bebida que não acontece nada, mas quando está estressado e bebe, ele muda de personalidade; no penúltimo acidente ele estava inocente, mas quase morreu, mas já teve acidente que ele ficou em coma, ele tem parafuso no rosto e tudo por causa de acidente; meu marido é fraco, muito fraco, e tem pessoas que têm inveja dele e levam ele para o Bar, ele tem um sócio que adora levar ele para o Bar e ele acaba indo”. Disse-lhe, então, que aguardaria outro telefonema da parte deles. Depois de 4 dias, ela voltou a me ligar, dizendo: “infelizmente meu marido não vai poder participar por falta de tempo; estou te ligando para você não se prender a essa entrevista e procurar outra pessoa; olha, não é que ele não quer participar, mas o problema é falta de tempo mesmo – ele tem ficado até tarde trabalhando na firma e inclusive tem trabalhado de Sábado e Domingo num projeto que ele criou para a firma, por isso está sem tempo; eu queria que ele participasse, ele queria participar, mas o problema é falta de tempo mesmo”.

G – Sobre o total de participantes do Grupo de Estudo

Entre as 80 entrevistas agendadas e realizadas, 15 foram marcadas, canceladas posteriormente e remarçadas. Em relação ao tipo de acidente, tivemos 24 em que apenas um condutor – um veículo, portanto – estava envolvido, ou seja, os denominados *auto-lesão*; e, 56, onde 2 ou mais veículos estavam envolvidos. Entre estes 56 acidentes, tivemos 27 em que os sujeitos entrevistados se envolveram em acidentes com condutores que não se enquadravam nos critérios de inclusão; 19 em que os sujeitos entrevistados se envolveram em acidentes com outros condutores que, embora se enquadrassem nos critérios de inclusão, não quiseram participar da pesquisa ou não foram encontrados; e 5 acidentes onde os 10 condutores envolvidos foram entrevistados.

H – As entrevistas realizadas, mas excluídas do grupo

Dentre as 12 entrevistas realizadas no Estudo Piloto, aproveitamos as 7 últimas para o grupo de estudo. As 5 primeiras foram excluídas porque serviram como base para redefinirmos os critérios de inclusão para o grupo, os instrumentos de pesquisa e a forma de abordagem dos sujeitos.

No decorrer da coleta de dados, mais 1 (uma) foi excluída, após ter sido realizada. Tratava-se de uma mulher que marcou entrevista em seu comércio, mas cujo marido não queria permitir que ela assinasse o Termo de Consentimento. Ele permitia que ela desse entrevista, mas opunha-se à sua assinatura no Termo. Após explicar-lhe os objetivos da pesquisa e a importância do Termo, ele chamou a mulher em um canto, onde eles conversaram durante alguns minutos. De volta, o marido anunciou que sua esposa participaria da pesquisa, desde que a assinatura pudesse ser feita ao final da entrevista. Diante do interesse da mulher em participar da pesquisa, concordei com a proposta e resolvi realiza-la. Tendo-a concluído, passei o Termo para que ela o assinasse. Ela assim o fez, sem delongas. Mas, em seguida, quando eu arrumava os papéis de sua entrevista numa pasta, essa mulher os tomou de minhas mãos com um simples “dá licença”, e os levou ao marido, dizendo: “pode ver o que eu respondi, não tem nada de mais, eu já assinei o negócio”. O marido folheou página por página da entrevista. Ao término, devolveu-o à mulher, comentando: “tá bom, agora pode despachar a moça, que ela deve ter mais o que fazer”.

Uma outra entrevista com um sujeito do sexo masculino foi iniciada, mas interrompida depois de poucos minutos. O local era a residência desse homem. Assim que lá cheguei, sua esposa questionou os motivos pelos quais ela não poderia ouvir a entrevista. Expliquei-lhe. Ela ficou contrariada, mas resolveu aceder aos apelos do marido para que saísse da varanda onde nos encontrávamos. Ele alegava que eu tinha vindo de longe e que não era justo ir-me embora sem realizar meu trabalho. Propus ao homem ir embora mesmo sem a entrevista, já que não era minha intenção causar-lhe problemas. Ele insistiu em participar da pesquisa. Começamos a entrevista e, logo depois, ouvimos barulho de portas batendo dentro da casa. Ele foi ver o que se tratava e voltou pedindo-me desculpas pelos “escândalos” da mulher, e concordando que seria melhor interrompermos a entrevista.

O Grupo-Comparação

A – Critérios de inclusão dos sujeitos

Tínhamos definido, no projeto inicial, que pretendíamos utilizar critérios de idade, sexo, profissão, grau de escolaridade, faixa-salarial e região de residência, para realizar um pareamento com os sujeitos do grupo de estudo e, assim, incluir os sujeitos no grupo comparação. Iniciamos a procura de sujeitos para participar desse grupo, tendo em vista esses critérios de pareamento. Nosso primeiro passo, foi nos dirigirmos a um bairro da cidade, com a intenção de procurar um sujeito com um determinado perfil. Essa procura teve como ponto de partida 3 residências acima de onde morava um sujeito do grupo de estudo já entrevistado, e deveria se estender até encontrarmos um sujeito com características similares a ele, que dirigisse com frequência, obviamente, mas que nunca houvesse se envolvido em acidentes de trânsito. Batíamos nas portas para conversar com as pessoas e expor o que procurávamos. Depois de várias horas e mais de meio bairro visitado sem nenhum sucesso, decidimos visitar o bairro vizinho, onde deveríamos procurar 2 outros sujeitos. Novamente não obtivemos grandes sucessos. Encontramos algumas pessoas que nunca se envolveram em acidentes de trânsito como condutor do veículo, mas sempre algum critério de pareamento não correspondia ao que procurávamos, nos impedindo de incluí-las na pesquisa. No dia seguinte voltamos a esses mesmos bairros, mas, diante das dificuldades do dia anterior, redefinimos os critérios de inclusão para esse grupo, e nos baseamos nos seguintes itens de pareamento com os sujeitos do grupo de estudo: sexo; idade – com 4 anos de diferença para mais ou menos; e faixa salarial – com 2 salários mínimos de diferença para mais ou menos. Mais uma vez não fomos bem sucedidas: encontramos apenas uma pessoa indicada por um parente, mas ela se recusou a participar da pesquisa, após contato telefônico.

Dadas às dificuldades para encontrar sujeitos para participar da pesquisa, fomos obrigadas, mais uma vez, a rever os critérios de inclusão desse grupo. Desta feita, utilizamos os critérios de sexo, idade (com 5 anos de diferença para mais ou menos) e ocupação profissional, para pareamento com os sujeitos do grupo de estudo, baseando-nos na premissa que pessoas com ocupações profissionais similares, utilizam o veículo com frequência também similar. Desta feita, visitamos uma Universidade, um Hospital e uma

Agência Bancária. Na Universidade, buscávamos estudantes; no Hospital, uma atendente de enfermagem; e, na Agência Bancária, uma funcionária. Na Universidade, encontramos uma estudante que nunca havia se envolvido em acidente de trânsito, depois de conversar com cerca de 60 alunos durante uma manhã, e verificar que, praticamente todos eles, relatavam histórias de envolvimento em acidentes em suas vidas. Nessa ocasião, em rodinhas de alunos, ouvimos frases do tipo: “aqui todo mundo já bateu o carro, moto, bicicleta, só falta bater avião”; “na minha classe tem um monte de gente que nunca bateu o carro porque nunca dirigiu”; “se servir o contrário a gente te indica um monte de campeão de acidente”. No Hospital, visitamos vários setores, onde pedíamos informações para seus responsáveis sobre funcionárias com as características que procurávamos. Conversamos com 13 funcionárias, mas todas elas já haviam se envolvido em acidentes. Na Agência Bancária não encontramos disposição da gerência para nos ajudar a encontrar uma funcionária para participar da pesquisa e nem recebemos permissão para com elas conversar, sob a alegação que iríamos atrasar-lhes o serviço.

Considerando que nesse ritmo de trabalho demoraríamos sobremaneira para encontrar sujeitos para participar da pesquisa, resolvemos, mais uma vez, redefinir os critérios de inclusão dos sujeitos do grupo comparativo. Tendo em vista que nossas tentativas de encontrá-los estavam demonstrando que o simples fato de alguém nunca ter se envolvido em acidentes de trânsito já era uma particularidade rara entre a população, baseamo-nos, especificamente, nesse aspecto para elaborar os critérios para incluir os sujeitos na pesquisa. São eles:

- nunca ter se envolvido em acidentes de trânsito como condutor de veículos automotores;
- ser motorista habilitado;
- ter no mínimo 19 anos de idade;
- dirigir com frequência automóveis (o que buscávamos aqui, era o motorista que dirigia todos os dias ou quase todos os dias);
- residir em Campinas.

B – Critérios de exclusão dos sujeitos

- não ter condições psico-físicas ou culturais para compreender e responder as questões formuladas, incluindo aqui seqüelas psíquicas e/ou neuropsiquiátricas que impossibilitem a compreensão das questões;
- impossibilidades jurídicas e/ou éticas

C – Fontes para obtenção dos sujeitos

Definidos esses critérios de inclusão, demos início, efetivamente, à busca de sujeitos para participar desse grupo. Já tínhamos adotado o recurso de procurá-los nas residências, conforme explicitamos acima. Continuamos utilizando-o e, até o final da coleta de dados desse grupo, visitamos vários bairros da cidade, onde batíamos nas portas das casas para conversar com as pessoas que nos atendiam. Como grande parte do trabalho da coleta de dados desse grupo foi realizado no período de horário de verão, começávamos a percorrer as ruas no final da tarde e só parávamos quando anoitecia. Assim, conseguíamos, muitas vezes, encontrar com as pessoas quando estavam retornando do trabalho.

Procuramos abranger todos as regiões da cidade para encontrar esses sujeitos, desde que, obviamente, o local a ser percorrido nos oferecesse alguma segurança. A preocupação com a segurança sempre fez parte de nossa pauta de trabalho. No entanto, passou a ser essencial para guiar nossos passos nas ruas, depois de ouvirmos, da boca das pessoas abordadas ou de entrevistados, histórias e mais histórias de assaltos à mão armada em plena luz do dia. Nem por isso, no entanto, deixamos de visitar bairros periféricos à procura de sujeitos para esse grupo. Desta feita, conseguimos realizar entrevistas na maioria das regiões em que tínhamos sujeitos entrevistados do grupo de estudo.

No decorrer das entrevistas, começamos a experimentar outros recursos para encontrar esses sujeitos. Por exemplo, passamos uma tarde em um posto de gasolina, conversando com os motoristas que paravam para abastecer o veículo. Abordamos 34 motoristas e, destes, 11 se enquadravam nos critérios de inclusão. Entre estes, 2 (dois) descartaram a participação na pesquisa imediatamente; os 9 restantes se dispuseram a nos dar o número de telefone para que pudéssemos lhes telefonar posteriormente – já que ali

todos estavam apressados e com pouco tempo para nos ouvir – para falar-lhes dos objetivos da pesquisa e a forma de participação deles. Todas essas pessoas foram contatadas: algumas não foram encontradas, outras não quiseram participar da pesquisa alegando falta de tempo, e outras, possivelmente, nos deram o número de telefone errado. Uma delas, entretanto, se dispôs a participar da pesquisa – um homem de pouco mais de 40 anos. A entrevista foi marcada, conforme era de seu interesse, em sua residência, num Domingo à tarde, feriado. Dávamos a opção para a pessoa escolher o local da entrevista, da mesma forma que procedemos com os sujeitos do grupo de estudo. Lá chegando, essa pesquisadora foi muito bem recebida por esse homem e sua esposa. Estando acostumada com o interesse e curiosidade que essa pesquisa despertava nas pessoas, não me furtei de conversar com a família durante alguns momentos, na varanda da casa, tal como a esposa desse homem tanto insistiu. Logo em seguida, propus-lhes o início da entrevista e perguntei-lhes, me dirigindo ao sujeito, onde poderíamos conversar. Ele sugeriu uma varanda no andar superior da casa. Sua mulher, no entanto, disse-nos que poderíamos conversar na sala de estar. Antes, porém, ela questionou o porquê dela não poder ouvir a entrevista. Expliquei-lhe. Ela aceitou a explicação e indicou-nos o caminho da sala. Logo no início da entrevista, fomos interrompidos pela filha desse homem, que acabara de chegar em casa. Ela queria saber dos objetivos da pesquisa. Sendo alertada pelo pai que deveria deixar a sala, ela se retirou sem maiores contestações. Quase no meio da entrevista, no entanto, a mulher desse homem adentrou a sala, postou-se no meio dela com as mãos na cintura bem à frente do sofá onde estávamos sentados e, num tom de voz bastante alto, começou a falar: “pode parar com isso já, não quero saber desse negócio de pesquisa, etc”. O resto do discurso dessa senhora nem vale a pena mencionar. Foram apenas despautérios, que fizeram seu marido corar, colocar as mãos na cabeça e lamentar: “meu Deus...”, disse ele sem mais reações. Mas, ela não estava só. Pareceu-nos que chamou a vizinhança para encorajá-la a interromper a entrevista: quando saí da sala, na varanda da casa tinha pelo menos umas 7 mulheres, todas me indicando o caminho da rua.

A essa altura da pesquisa, quando contava com quase 90 entrevistas realizadas, já estava mais que acostumada com esse tipo de problema com as esposas e os familiares dos entrevistados. Algumas experiências dessa mesma natureza, no começo da pesquisa, nos alertaram que deveríamos deixar muito claro ao sujeito, durante o contato telefônico ou

pessoal, sua responsabilidade em avisar a família que a entrevista deveria ser em particular, quando eles insistiam em realiza-la em sua residência. Mas, nem por isso deixamos de ter problemas parecidos com esse que acabamos de relatar, durante toda a coleta de dados. Esse só foi o mais vexatório.

Uma outra variação na forma de encontrar sujeitos para esse grupo, foi experimentada em uma rua de um bairro afastado do centro da cidade, onde se localizam apenas estabelecimentos comerciais, em sua maioria grandes atacadistas. Visitamos 14 lojas, e conversamos pessoalmente com 24 pessoas. Dizemos que conversamos pessoalmente, porque não era rara a pessoa que nos atendia, no balcão ou no escritório, ir perguntar para todos os funcionários que trabalhavam no interior da loja, se existia alguém que nunca batera o carro. Nessa ocasião, ouvimos frase do tipo: “olha, que eu saiba, aqui todos os funcionários já bateram o carro”; “eu não me lembro de conhecer ninguém que nunca tenha batido o carro”; “aquele lá é campeão de batidas, vem cá contar quantas vezes você já bateu o carro”, disse uma moça de uma loja, apontando um rapaz que estava de saída, e completando, em seguida, após ele ter ido embora: “ele nem chega perto, ouviu de longe e se mandou, que eu saiba ele já bateu o carro umas 5 vezes e já atropelou uma pessoa”; “nossa, isso é difícil de achar, é raro, duvido que aqui nessa rua você encontre alguém”. Encontramos, porém, uma pessoa que nunca tinha se envolvido em acidentes como condutor do veículo. Ela foi entrevistada.

Visitamos também uma empresa do ramo administrativo de Campinas com 25 funcionários. O gerente sugeriu enviar um e-mail para todos seus funcionários, perguntando, especificamente, se algum entre eles nunca havia se envolvido em acidentes de trânsito como condutor do veículo, e pedindo que essa pessoa, caso existisse, se manifestasse o mais breve possível, pois se tratava de uma pesquisa da UNICAMP. Uma pessoa respondeu-o. Tivemos, então, permissão para entrar em contato com ela, para confirmar se realmente se enquadrava em todos os critérios de inclusão, explicar-lhe os objetivos da pesquisa e convidá-la a dela participar. Esta também foi entrevistada.

Depois de algumas entrevistas realizadas, uma característica se destacou entre os entrevistados desse grupo: a prática regular de esportes nos dias atuais ou em algum momento da vida. Perguntas relacionadas à prática de exercícios físicos não figuravam

entre as do questionário aplicado aos sujeitos. Mas, como eles também falavam livremente sobre suas vidas, acabavam destacando os feitos realizados na área esportiva. No grupo de estudo algumas pessoas disseram que freqüentavam academia de ginástica. Mas, tantos destacados atletas, só foram encontrados entre os 40 sujeitos do grupo comparação. Tivemos, por exemplo, um ex-ciclista, uma famosa ex-jogadora de vôlei, e tantos outros contumazes adeptos da boa forma. Desta feita, perto do término da coleta de dados desse grupo, resolvemos visitar uma academia de ginástica. Lá, conversamos com 34 pessoas e conseguimos encontrar 4 (quatro), que nunca haviam se envolvido em acidentes. Todas foram entrevistadas. E, entre estas, estavam mais alguns atletas: um judoca que já participara de campeonatos internacionais e um professor de academia que também jogava futebol.

Todos os Shoppings Centers até então existentes na cidade, também foram visitados. Neles, conversávamos com as pessoas nos corredores, nas lojas e nas praças de alimentação. Lojas no centro da cidade também foram visitadas, apesar da dificuldade que encontramos para conseguir conversar com seus balconistas ou gerentes. Tentamos conversar com as pessoas que deixavam o carro em um estacionamento no centro da cidade. Mas, foi impossível conseguir que elas parassem para nos ouvir, apesar da boa vontade do dono do estacionamento para nos ajudar. Com transeuntes nas ruas era comum conversarmos.

No início da coleta de dados desse grupo, estávamos desanimadas diante de tantos insucessos para localizar pessoas que nunca haviam se acidentado, conduzindo um veículo. As pessoas simplesmente riam quando lhes informávamos que procurávamos motoristas com essa característica. As pessoas continuaram rindo até o término da coleta de dados. Por exemplo, uma comparação deveras engraçada foi feita por um homem, em uma loja de um bairro periférico da cidade: “isso é como procurar mulher virgem, não acha não”. Aos poucos, entretanto, fomos encontrando o que procurávamos, e as risíveis observações que ouvíamos das pessoas a respeito de nosso trabalho, passaram a ser consideradas como interessante material de pesquisa. Por isso, estamos relatando pormenores do que vivenciamos nas ruas, durante esse período de coleta de dados.

Todas essas dificuldades para encontrar sujeitos para participar desse grupo, foram expostas em um dos relatórios que enviamos à Fapesp. Recebemos, então, sugestão do relator dessa pesquisa, que deveríamos “relaxar um pouco estes critérios” de inclusão, pois eram muito rígidos, dificultando assim a obtenção de sujeitos para o grupo. Também concordamos que os critérios que seguimos foram muito rígidos e que, talvez, devêssemos ter estabelecido, por exemplo, que os sujeitos que não tivessem sofrido nenhum acidente nos últimos 10 anos, poderiam ser incluídos no grupo. Em uma ocasião, um homem contatado, bastante contrariado quando lhe informamos que não poderia participar da pesquisa, nos disse: “mas já faz 10 anos que eu bati o carro, como você pode me dizer que eu não posso participar se eu não sou a mesma pessoa de 10 anos atrás?”. Talvez ele estivesse certo e devesse ser incluído no grupo. Mas, como algumas pessoas já haviam sido entrevistadas segundo esses critérios rígidos, decidimos que não mais poderíamos fazer qualquer alteração. Não queríamos fazer qualquer alteração, aliás. Afinal, se o grupo de estudo era composto de condutores envolvidos em acidentes de trânsito, o grupo comparativo, para ser realmente um grupo distinto, deveria conter apenas sujeitos que nunca haviam tido a experiência de um acidente de trânsito, por mais simples que fosse, conduzindo um veículo automotor. Por outro lado, não podemos afirmar, com certeza, que todas as pessoas que fizeram parte desse grupo tenham dito a verdade sobre o não envolvimento em acidentes. Mas, diante de nossos incessantes pedidos para que lembrassem se, de fato, nunca haviam batido o carro, elas insistiam em afirmar, até com certa veemência, que realmente nunca o tinham feito.

D – Forma de abordagem dos sujeitos e os locais das entrevistas

Em primeiro lugar, nos apresentávamos às pessoas salientando que realizávamos uma pesquisa sobre acidentes de trânsito, e pedíamos permissão para lhes fazer algumas perguntas. Obtendo o consentimento, perguntávamo-lhes se já se envolveram em acidentes de trânsito como condutor do veículo. Simplificando, dizíamos: “você já se envolveu em acidentes dirigindo algum veículo, já bateu o carro?” Diante de resposta negativa, verificávamos se elas se enquadravam nos outros critérios de inclusão. Se sim, expúnhamos os objetivos do trabalho que estávamos realizando, e as convidávamos a participar da pesquisa.

Essa forma de abordagem das pessoas, ou seja, primeiro perguntar se o sujeito já se envolvera em acidentes e só depois explicar os objetivos do trabalho, caso ele negasse história de acidente em sua vida, foi utilizada em face da dificuldade para conseguirmos que as pessoas parassem para nos ouvir, quando elas estavam trabalhando ou só de passagem por um local.

Depois do primeiro contato com os sujeitos, nem sempre conseguíamos, no entanto, encerrar a conversa em poucos minutos. Caso eles nunca tivessem se envolvido em acidentes, deveríamos convencê-los a participar da pesquisa, concedendo-nos uma entrevista demorada – pedíamos que eles reservassem 1 hora e 50 minutos para ela. Isso nem sempre era fácil, afinal essas pessoas estavam na ativa, tinham seus compromissos de trabalho. Além do mais, enfrentamos também a relutância das pessoas em participar da pesquisa, devida, principalmente, à desconfiança do trabalho que estávamos realizando. Enquanto os sujeitos do grupo de estudo se asseguravam de que realmente estávamos realizando uma pesquisa, por estarmos de posse de todos os dados do acidente, quando lhes telefonávamos, os sujeitos desse grupo ficavam desconfiados de que, talvez, fizessemos parte de uma quadrilha de assaltantes, por não termos nada, além de nossa palavra, onde podiam se apoiar. Evidente que lhes oferecíamos telefones da UNICAMP para que buscassem informações a nosso respeito e da pesquisa. Mas, mesmo assim eles pareciam desconfiar e demorávamos muito tempo para ganhar-lhes a confiança. Em uma ocasião, depois de termos marcados uma entrevista e ela ter sido cancelada posteriormente, pedimos ao motorista que nos revelasse, sinceramente, o que o havia levado a desistir dela, lembrando seu interesse em realizá-la quando o encontramos na rua. Ele disse: “desculpa, mas acontece que hoje em dia a gente não pode confiar em ninguém; você me parece séria, mas a gente é tão enganado nessa vida, que acaba desconfiando de todo mundo; eu acabei de ser enganado por uma mulher que me levou metade da minha herança”.

A maioria das entrevistas desse grupo não foi realizada na residência dos sujeitos, e, sim, em Shoppings Centers ou no próprio local de trabalho. Deixávamos por conta deles próprios a escolha do local e, bem poucos, sugeriram a própria residência, o que é bastante compreensível, em face da violência dos dias atuais.

E – Sobre o total de participantes do grupo comparativo

Para encontrar os 40 participantes desse grupo conversamos, pessoalmente, com cerca de 430 pessoas. A princípio, indistintamente homens e mulheres eram contatados nas ruas. Decidimos, porém, que deveríamos manter para esse grupo, a mesma proporção, por sexo, dos participantes do grupo de estudo. Para conseguirmos isso, deixamos de contatar mulheres nas ruas para convidá-las a participar da pesquisa, a partir da 29ª entrevista, ou seja, ao completarmos 29 entrevistas realizadas com os motoristas que nunca se envolveram em acidentes de trânsito, já contávamos com a participação das 14 mulheres que deveriam fazer parte desse grupo. Verificamos, portanto, uma tendência para encontrar, mais facilmente, mulheres que nunca haviam se acidentado.

As entrevistas marcadas e canceladas, ou marcadas, canceladas e finalmente realizadas em outra data, totalizaram 26. Destas, 13 foram marcadas e definitivamente canceladas.

F – As entrevistas realizadas e excluídas do grupo

Duas entrevistas foram realizadas e excluídas posteriormente. A primeira era de uma mulher de 40 anos, que, a princípio, se enquadrava nos critérios de inclusão, mas que, depois, durante a entrevista, lembrou-se que já se envolvera em 2 acidentes. Ela justificou, no entanto, que esses acidentes aconteceram quando ela estava “abalada emocionalmente” com a separação, por isso não deviam ser considerados como “acidentes”, e sim como resultado do seu estado emocional. Um outro condutor foi excluído, porque suspeitamos que não dirigia com frequência. Ele emprestava o carro da mãe, que morava em um bairro distante do seu, para sair de casa nos finais de semana.

2. INSTRUMENTOS DE PESQUISA

A – Anamnese questionário semi-estruturada

Para a coleta de dados dos sujeitos de ambos os grupos, utilizamos uma anamnese questionário semi-estruturada, com questões sobre variáveis sócio-demográficas, história de vida e características de personalidade. Além disso, elaboramos um questionário com questões pertinentes às circunstâncias que envolveram o acidente de trânsito, e outro

relativo à história do não envolvimento em acidentes, a serem aplicados ao Grupo de Estudo e ao Comparação, respectivamente. Esses questionários (em Anexos) continham perguntas relacionadas aos objetivos da pesquisa.

B – Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral

Essa escala foi desenvolvida visando quantificar a agressividade expressa nos comportamentos humanos (53), o que vai ao encontro dos objetivos dessa pesquisa. Por ser uma escala tanto subjetiva como objetiva, a iniciativa de utilizá-la baseou-se, também, na possibilidade de poder confrontar os resultados nela obtidos, com os da anamnese-questionário (54).

3. MÉTODOS DE ANÁLISES UTILIZADOS

Os dados das questões foram incluídos em um banco de dados no Programa Epi Info 6, e depois analisados com recursos matemáticos e estatísticos pelo Laboratório de Estatística da Faculdade de Ciências Médicas da Unicamp.

Para descrever o perfil da amostra segundo as diversas variáveis em estudo, foram feitas *tabelas de freqüência* das variáveis categóricas (sexo, cor, estado civil, etc.) e *estatísticas descritivas* (com medidas de posição e dispersão) das variáveis contínuas (idade, renda, etc.) (55).

Para comparar a distribuição de uma variável categórica entre os 2 grupos foi utilizado o teste *Qui-Quadrado* ou, quando necessário (valores esperados menores que 5), o *Teste Exato de Fisher* (55).

Para comparar a distribuição de uma variável contínua entre os 2 grupos, utilizou-se o teste não-paramétrico de *Mann-Whitney*, que compara os postos de observação (56).

O nível de significância adotado foi de 5%, ou seja, $p \leq 0.05$.



RESULTADOS

1. VARIÁVEIS SÓCIO-DEMOGRÁFICAS

A – Sexo

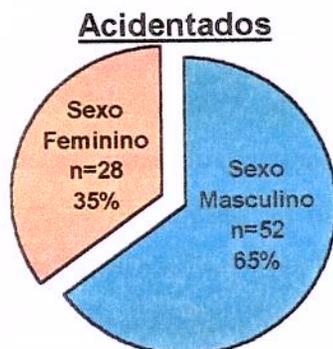


Gráfico 2: Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados), que participaram desta pesquisa, *segundo o sexo*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.



Gráfico 3: Representação gráfica dos 40 indivíduos do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, *segundo o sexo*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráficos 2 e 3 – Discussão

Observando os gráficos 2 e 3, verificamos que os 2 grupos estudados – o grupo de estudo, formado por 80 motoristas envolvidos em acidentes de trânsito (acidentados), e o grupo comparação, formado por 40 motoristas que nunca se envolveram em acidentes de trânsito (não-acidentados), tiveram o mesmo percentual de participantes por sexo: 35% do sexo feminino e 65% do sexo masculino. A composição do grupo de estudo, cujos dados foram coletados antes do grupo comparativo, obedeceu aos critérios de inclusão e exclusão e à disponibilidade, para participação na pesquisa, dos motoristas contatados. Dentre os motoristas inicialmente selecionados para participarem do grupo de estudo, tivemos um percentual de 63,47% do sexo masculino e 36,53% do feminino. Logo, a composição do grupo de estudo, segundo o sexo, aproximou-se, significativamente, desses números percentuais. A composição do grupo comparativo, por outro lado, seguiu os percentuais do grupo de estudo.

Já falamos que mais homens do que mulheres se acidentam no trânsito. Não temos dados estatísticos exatos, por sexo, dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito no Brasil e, particularmente, em Campinas, mas, as vítimas fatais são predominantemente masculinas. Em Campinas, por exemplo, segundo os dados da EMDEC/SETRANSP, as vítimas fatais, decorrentes de acidentes de trânsito, em 1999, atingiram 79,8% e 20,2%, respectivamente, para o sexo masculino e feminino (7). No Brasil, como um todo, os índices são semelhantes: em 1997, do total de 24.107 mortes notificadas, segundo dados da Abdetran, 77,81% eram do sexo masculino (9), assim como 73,26% das vítimas não fatais (10). Esses dados, aliados às notícias de pesquisas realizadas por seguradoras de veículos, que atestam que as mulheres causam apenas 25% das ocorrências desastrosas no trânsito (11), nos permitem afirmar, que o número de mulheres que se envolvem em acidentes é, consideravelmente, menor que o de homens.

Tentando entender as razões dessa discrepância numérica entre homens e mulheres que se acidentam no trânsito, buscamos conhecer o número de carteiras de habilitação concedidas no Brasil para cada sexo. Não conseguimos. Ao que tudo indica, não existem estatísticas dos perfis, por sexo, dos motoristas habilitados no Brasil. Em Campinas, fomos instruídos por funcionários da EMDEC/SETRANSP, a procurar a 7ª Ciretran – Circunscrição Regional de Trânsito, órgão que cadastra os pedidos de emissão de

Carteiras de Habilitação das Auto Escolas, para obter esses índices. A resposta desse órgão foi clara: eles não contabilizam esses dados. Antes de entrarmos em contato com o Detran de São Paulo – Departamento de Trânsito do Estado de São Paulo, encontramos, no site da Abdetran, o que procurávamos: um artigo intitulado “Ela X Ele: quem dirige melhor?” (11), traz a observação que não existe uma estatística nacional sobre o número de mulheres no trânsito. E mais: “no maior Departamento de Trânsito do país, o Detran de São Paulo, com cerca de 12,5 milhões de carteiras de habilitação concedidas, sabe-se apenas que a proporção é de dois homens para uma mulher habilitada, ou seja, as motoristas em todo o Estado atingiriam 4,16 milhões” (12).

Sendo verdadeiros esses índices, uma das conclusões plausíveis para um menor número de motoristas acidentadas, é a menor exposição ao trânsito. Mas, outras hipóteses sempre são levantadas, quando se trata de explicar as razões pelas quais as mulheres se acidentam menos. Uma delas está centrada naquilo que o carro representa para homens e mulheres. Segundo artigo da revista *Veja* (11), o carro é, para o homem, “uma continuidade de seu próprio ser, uma forma de afirmação”. Assim, ao extrapolar a velocidade e, conseqüentemente, expor-se muito mais aos riscos de acidentes, os homens se sentiriam mais desejáveis, mais potentes. As mulheres, por outro lado, teriam uma visão mais utilitária do automóvel (11). Pensamento semelhante a esse, tem o tenente Jorge Henrique da Silva Pinto, da Polícia Militar do Distrito Federal, fazendo comentários a respeito de homens e mulheres no trânsito: “está comprovado que a mulher respeita mais as leis de trânsito, é mais comedida ao dirigir. O homem, por ser um aficionado por carro e confiar em sua perícia, extrapola o Código de Trânsito. Ao contrário dos colegas, elas nem sempre gostam de automóveis, nem sentem prazer em se aprimorar, pois usam o veículo, basicamente, para condução, e compensam eventuais deficiências, com muita vontade de acertar e procedimentos voltados à prática correta” (12). Em artigo da *Folha de São Paulo* de 21 de Outubro de 2001, Dílson Gabriel dos Santos, doutor em Marketing da FEA (Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade) da USP (Universidade de São Paulo), transmite outra opinião semelhante, falando o que o carro representa para cada sexo: “para elas, interessa se é econômico, confortável e com manutenção fácil. Para eles, o importante é transmitir poder”. Mas, completa Santos: “a atitude de comprar por impulso é comum aos dois” (57).

Uma outra hipótese explicativa para o menor número de mulheres acidentadas, alude a componentes culturais e das características de personalidade. David Duarte, professor da Universidade de Brasília e diretor do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento da Segurança no Trânsito, tem uma teoria para explicar as diferenças de comportamento entre homens e mulheres no trânsito: “o homem, especialmente o jovem, é mais agressivo, faz manobras mais arriscadas. É a testosterona agindo. Já as mulheres são mais prudentes, correm menos, sabem esperar para entrar com segurança numa via. Também interferem aí os componentes culturais: o homem é educado, desde criança, para pegar em máquinas; a mulher, para cuidar da casa. São espaços de atuação que exigem atitudes diversas” (12) .

Por outro lado, opiniões de instrutores de auto-escola, referem que, atualmente, as mulheres estão perdendo o medo de dirigir e já são a maioria, entre os que se matriculam para o exame de habilitação (12).

A partir dos anos 60, as mulheres de segmentos urbanos brasileiros começaram a participar, ativamente, em movimentos feministas, que visavam a garantia de melhores condições no emprego e a discussão e reflexão sobre os papéis sociais femininos – mãe, esposa, dona de casa (58). Em decorrência desses movimentos, atualmente, as mulheres estão ganhando espaço cada vez maior no mercado de trabalho e assumindo postos de liderança. Acreditamos, portanto, que elas estejam perdendo o medo de dirigir o carro e a própria vida e assumindo riscos semelhantes aos dos homens. E, sendo verdadeiras as constatações que as mulheres já são a maioria dos alunos nas auto-escolas, acreditamos que o número de motoristas habilitados, pelo menos em grandes centros urbanos brasileiros, não seria de dois homens para cada mulher.

Comentando a pesquisa das seguradoras de veículos, que atestam que as batidas envolvendo condutoras geralmente são pequenas e causam menos danos, alguns “especialistas”, cujos nomes não foram citados pelos redatores, levantam outra hipótese para o menor envolvimento de mulheres em acidentes: a forma de dirigir. Para esses “especialistas”, a mulher envolve-se em acidentes “pequenos” porque apresentam grande deficiência em um aspecto: o reflexo (11). Além disso, elas prestam pouca atenção aos trajetos e abusam do uso do telefone celular enquanto dirigem. Finalizando o artigo, e tentando dar uma conclusão sobre a forma de dirigir de homens e mulheres, o piloto de

corridas Luiz Carreira Junior, diz: “os homens teriam a ganhar se fossem tão prudentes quanto às mulheres. E elas seriam melhores motoristas se fossem mais atentas ao que acontece à sua volta” (11).

Todos esses comentários que descrevemos a respeito das diferenças entre homens e mulheres no trânsito, nos levam a duas conclusões. A primeira remete à escassez de pesquisas científicas sobre as diferenças, entre os sexos, de comportamentos e atitudes no dirigir. Considerando, porém, as pesquisas que citamos na Introdução desse trabalho, sobre os fatores humanos como causa dos acidentes, verificamos que alguns autores (31, 42, 45, 46, 37) fazem comentários, mesmo que breves, relacionados ao sexo dos acidentados. Destacam-se, entre eles: é maior o número de homens do que mulheres alcoolizadas envolvidas em acidentes (31); é maior o número de homens envolvidos em acidentes fatais e de mulheres em acidentes não fatais (42); mais homens do que mulheres se envolvem em acidentes de trânsito (45); mais homens do que mulheres se encontram entre as vítimas fatais (46); somente os homens envolvidos em acidentes fatais com um só carro (“únicos”) e mais de um carro (“múltiplos”), possuem diferenças de estilo de vida e de comportamento, quando comparados às vítimas do sexo feminino nesses tipos de acidentes (37). Cushman et al. (44), por outro lado, não fazem referência a nenhuma diferença significativa, entre homens e mulheres acidentados, embora sua amostra tenha sido constituída de indivíduos de ambos os sexos.

Outros trabalhos foram compostos, exclusivamente, de sujeitos do sexo masculino (22, 36, 39, 41, 43). Acreditamos que, quando estes trabalhos foram realizados, as mulheres ainda não faziam tanto uso do carro – por isso os sujeitos eram, exclusivamente, do sexo masculino. Mas, os tempos são outros. E essa é a segunda conclusão a que chegamos: porque os tempos são outros, porque as mulheres estão a cada dia que passa dirigindo mais, acreditamos nisso, seria mais que oportuno que pesquisas tratando das diferenças entre os sexos, ao volante, fossem empreendidas pelo meio acadêmico. Talvez, assim, caísse por terra, o preconceituoso dito popular – “mulher ao volante, perigo constante”, e homens e mulheres poderiam aprender, um com o outro, as melhores estratégias e características típicas de cada sexo, que contribuem para a prevenção de acidentes.

B – Idade: Gráfico 4

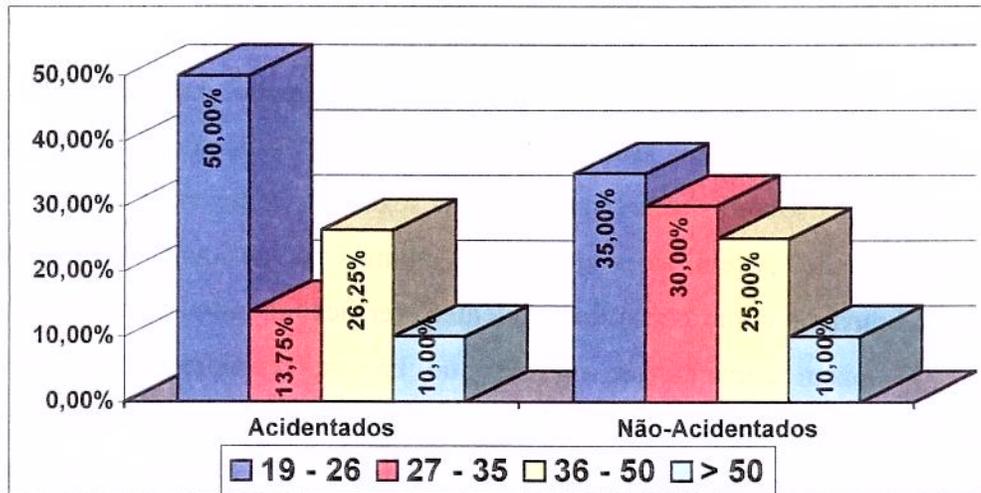


Gráfico 4: Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e dos 40 do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, segundo a idade (em faixas-etárias). Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráfico 4 – Discussão

A decisão de dividir os indivíduos em faixas-etárias, segundo consta do Gráfico 4, foi tomada levando em conta alguns critérios para a concessão de descontos no preço do seguro dos automóveis, utilizados pela maioria das seguradoras que consultamos. Esses critérios foram estabelecidos a partir da análise da distribuição do número de acidentes por idade. São eles: devido à observação de maior número de acidentes entre os “mais jovens”, não é concedido nenhum desconto no preço do seguro para os motoristas entre os 18 e 26 anos, (o que corresponde à primeira faixa-etária dessa pesquisa); à partir dos 26 anos até os 35 (segunda faixa-etária), os descontos começam a ser concedidos; após os 35 anos e, sendo o motorista habilitado há 5 anos, os descontos passam a ser maiores. Como não existe, oficialmente, um limite de idade para o término da concessão dos descontos, estabelecemos o limite de 50 anos para a terceira faixa-etária. Todos os participantes acima desse limite de idade, estão concentrados na quarta faixa-etária.

Os participantes dos 2 grupos tinham idade mínima de 19 anos. O mais idoso, participante do grupo de estudo, tinha 77 anos; no grupo comparativo, 55 anos foi a idade máxima. A média de idade verificada no grupo de estudo foi de 32,54 anos; no grupo comparativo, 33,28.

Analisando a composição dos 2 grupos estudados segundo a idade, divididos nas citadas faixas-etárias, verificamos que não houve diferença estatisticamente significativa entre eles, inclusive quando confrontamos idade e sexo dos participantes. Isso significa que os grupos eram, nesse aspecto, homogêneos. Portanto, não devemos buscar apenas na idade dos motoristas, as causas para o envolvimento em acidentes. Iremos, mesmo assim, tecer alguns comentários a respeito da idade dos participantes dessa pesquisa.

Verificamos que metade da amostra dos acidentados foi constituída de motoristas até os 26 anos, ou seja, “motoristas jovens”, sendo, entre esses, 27 sujeitos do sexo masculino e 13 do feminino. Como já relatamos nas páginas anteriores, são os jovens que mais se envolvem em acidentes de trânsito. Esse fato, talvez se explique, pela alta exposição ao trânsito em que se encontram as pessoas nesses anos da vida. Acreditamos que os jovens, literalmente têm que “correr” mais atrás da obtenção dos meios para uma sobrevivência digna, do sucesso, por isso fazem uso constante do carro. O carro pode

significar também, para eles, muito mais auto-afirmação, manifestação de poder, de agressividade e exibicionismo, do que para as pessoas com mais idade e, portanto, com mais experiência de vida. O carro e a forma de dirigir podem ser um meio de exercitar a liberdade de ir, vir e estar aonde bem quiserem.

A falta de experiência no volante também pode justificar o fato de mais jovens se envolverem em acidentes. Mas, muitos jovens nunca se envolvem em acidentes. Nessa pesquisa, por exemplo, a faixa-etária entre 19 e 26 anos, reuniu 35% dos participantes de não-acidentados, ou seja, o maior percentual desse grupo. Desta feita, talvez não seja a juventude, ou mesmo a provável inexperiência no volante desse período da vida, variáveis suficientes para explicarem a razão do por quê alguns jovens se envolvem em acidentes e outros não.

O percentual de motoristas acidentados na segunda-faixa etária, entre 27 e 35 anos, foi um dos menores verificados nessa amostra: apenas 13,75%. Dados da Abdetran mostram que, no Brasil, o número de condutores envolvidos em acidentes, entre 25 e 34 anos, é bem superior ao da faixa-etária anterior, entre 18 (ou menos) e 24 anos – são 150.435 e 112.108, respectivamente (13). Em Campinas, não se verifica a mesma tendência, segundo dados da EMDEC/SETRANSP (7): em 1999, entre 25 e 34 anos, foram 728 condutores envolvidos em acidentes; entre 20 e 24 anos, 720 – portanto, números quase semelhantes.

Acreditamos que tantos jovens acidentados em Campinas, explica-se pelas características da cidade. Temos aqui duas grandes Universidades bastante procuradas por estudantes de todo o país, o que faz aumentar a população jovem residente na cidade.

Os motoristas com idades superiores a 50 anos tiveram o mesmo percentual de participação nos 2 grupos: 10%. Williams & Carsten (14), comentam que o número de motoristas com idades superiores a 60 anos estaria ocupando, nos Estados Unidos, o mesmo patamar de jovens envolvidos em acidentes, considerando a proporção de quilômetros rodados. Essa constatação tem atraído a atenção dos pesquisadores, que se voltam para esse tema. Em Campinas, o número de condutores acidentados com idade

acima de 50 anos chegou a 128, em 1999. Portanto, tivemos um número de participantes considerável dessa faixa-etária, na nossa pesquisa: 6,25% do total de envolvidos, em 1999.

Verificamos que a causa do acidente de um dos participantes do grupo dos acidentados – o mais velho, um senhor de 77 anos, aposentado – estava, muito provavelmente, segundo suas palavras, relacionada a uma “crise de labirintite”. Afirmo esse senhor, lembrando o acidente: “me deu um branco”. Pois bem: ele chocou-se contra uma árvore, não se feriu, não feriu ninguém. Mas, praticamente inconsciente, poderia ter se chocado contra um grupo de crianças na calçada.

Concluimos, então, que embora seja numericamente baixo o número de acidentados com idade superior a 50 anos, muitos dos acidentes desses indivíduos poderiam ser evitados, caso houvesse uma análise criteriosa das condições psicofísicas dos que desejam renovar a carteira de habilitação. Afinal, nessa faixa-etária há declínio gradual do funcionamento de todos os sistemas do corpo, com conseqüentes riscos de problemas orgânicos, incluindo os neurológicos e cardiovasculares, que podem afetar a motricidade, os reflexos, a visão, a memória, a atenção, etc. (35). Sobre a motricidade, em particular, destacamos os trabalhos de Birren et al., de Manhum & Tubody, citados por Forlenza & Almeida (59), que constata um declínio, entre os idosos, na precisão de movimentos rápidos de braços e dedos, e um aumento no tempo para a obtenção de respostas rápidas. Aliado ao declínio da motricidade, verifica-se, nesse período da vida, segundo Welford (apud 59), lentidão na tomada de decisões, ou seja, da capacidade de planejar uma ação antecipatória diante de situações mais complexas e não rotineiras. Variadas perdas (morte do cônjuge, amigos, parentes, colegas), que geram tristeza e, muitas vezes, depressão, assim como a aposentadoria, são também contingências das pessoas nessa faixa-etária (35). Se a aposentadoria não resulta em problemas econômicos ou perda da auto-estima, então vale a conceituação de Kaplan et al. (35) de que seria um período da vida para a busca de lazer e liberação das responsabilidades. Caso contrário, torna-se um momento de intenso estresse. Dada às características das leis trabalhistas brasileiras, que não garantem, na aposentadoria, a manutenção dos mesmos valores salariais do período de atividade, nossa opinião é que os nossos idosos são duplamente atingidos: sofrem as seqüelas físicas decorrentes do processo de envelhecimento e as seqüelas emocionais, devidas ao declínio

do padrão sócio-econômico de vida. Acreditamos que dirigir, principalmente em cidades de intenso tráfego como o de Campinas, é uma atividade complexa, que requer rapidez sensório-motora e tranqüilidade. Por isso, repetimos, essas faculdades deveriam ser intensamente investigadas, em pessoas com idades mais avançadas, pelos profissionais responsáveis pela renovação da carteira de habilitação.

C- Estado Civil

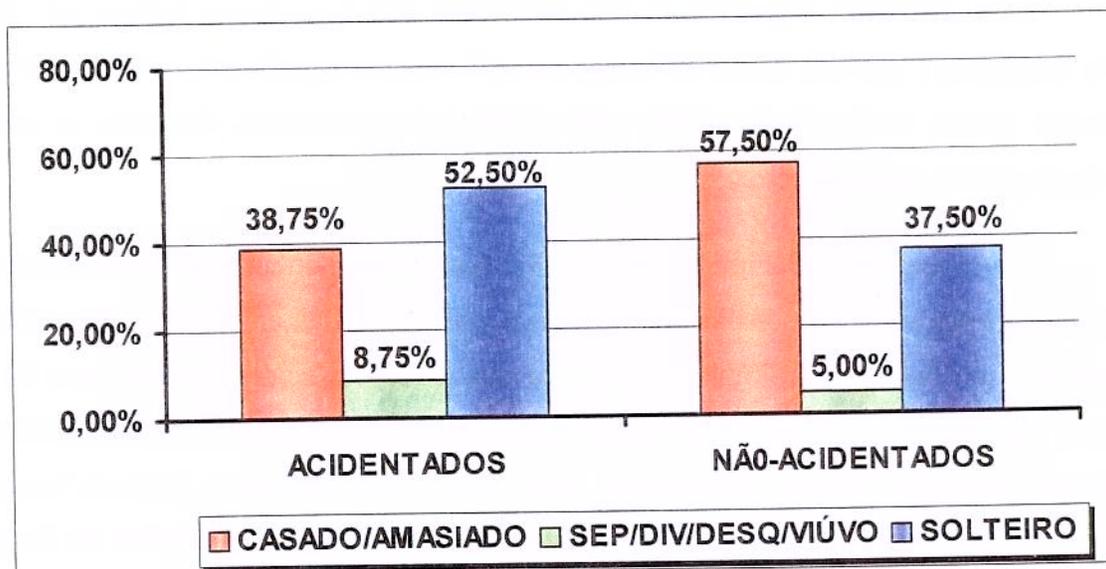


Gráfico 5: Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e dos 40 do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, *segundo o estado civil*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráfico 5 – Discussão

Analisando os percentuais dos motoristas dos dois grupos quanto ao estado civil, verificamos que não houve diferença estatisticamente significativa, entre os grupos, inclusive quando confrontamos estado civil e sexo dos participantes. Portanto, os grupos são homogêneos nesse aspecto.

A pesquisa de Schimidt et al. (37), que estabeleceu diferenças de estilos de vida e de características de personalidade entre grupo de motoristas envolvidos em acidentes fatais com um único carro (“únicos”) e grupo envolvido em acidentes com mais de um carro (“múltiplos”), apenas destacou que, entre os “únicos”, estavam principalmente os solteiros, separados, viúvos e divorciados. Além disso, mais motoristas, entre os “únicos”, infringiam leis de trânsito por excesso de velocidade e estavam alcoolizados na hora do acidente. Embora todos os acidentados analisados por esses autores tenham falecido, uma das conclusões a que eles chegam, é que os solteiros correm e bebem mais. Velocidade e álcool são importantes fatores de risco de acidentes graves. Assim, os dados de Schimidt et al. (37) nos levam a sugerir que o casamento, ou, talvez, o fato do indivíduo ter uma família e filhos, podem ser fatores de proteção contra acidentes. Isso explica-se pelo fato desses indivíduos, pelo menos teoricamente, terem mais responsabilidades. Quem sabe, até, o fato de terem alguém esperando por eles em casa.

Selzer & Vinokur (39), sugerem que eventos estressantes de vida têm maior correlação com riscos de envolvimento em acidentes do que variáveis sócio-demográficas ou de personalidade. Portanto, pelo menos no que diz respeito ao estado civil, os dados de nossa pesquisa, que não mostraram diferença significativa entre os grupos, são concordantes com os desses autores, ou seja, isoladamente, o fato do indivíduo ser ou não casado, não o predisporia ao risco de maior envolvimento em acidentes de trânsito.

D – Grau de Escolaridade

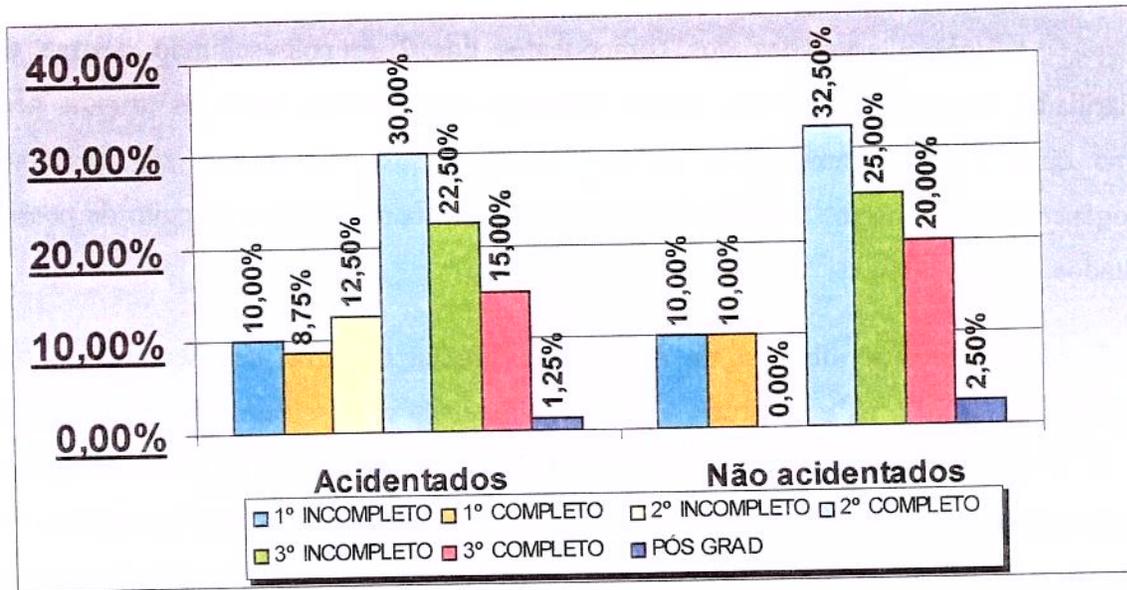


Gráfico 6: Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e dos 40 do grupo comparação (não-acidentados), que participaram desta pesquisa, segundo o grau de escolaridade. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráfico 6 – Discussão

A análise estatística dos componentes dos 2 grupos, segundo o grau de escolaridade, demonstrou que não houve diferença significativa, entre os grupos, nem mesmo quando confrontamos grau de escolaridade e sexo. Os grupos são, portanto, homogêneos nesse aspecto. Todavia, iremos tecer alguns comentários a respeito de nossos resultados.

Conforme se observa na distribuição gráfica do grau de escolaridade dos sujeitos dos 2 grupos, os percentuais mais elevados estão representados pelos motoristas com o 2º grau completo: 30,00% e 32,50% para acidentados e não-acidentados, respectivamente. A soma dos percentuais dos que possuíam entre o 3º grau incompleto e a pós-graduação é de 38,75% e 47,50% para acidentados e não-acidentados, respectivamente. Esses dados mostram que, entre os não-acidentados, encontramos motoristas com grau de escolaridade ligeiramente superior, em comparação aos não-acidentados, embora essa diferença não seja estatisticamente significativa.

Lopes et al. (36) e Selzer & Vinokur (39), autores de pesquisas já realizadas que nos fornecem alguns parâmetros para compararmos nossos resultados, não encontraram associação significativa entre nível de escolaridade e ocorrência de acidentes de trânsito. Desta feita, e considerando também que os 2 grupos da nossa pesquisa são, estatisticamente, semelhantes quanto à escolaridade, não podemos concluir que, isoladamente, essa variável influencie ou previna a ocorrência de acidentes de trânsito.

E – Profissão: Tabela 3 e Tabela 4

Os sujeitos foram distribuídos em 8 categorias profissionais. Para categorizar as profissões, adaptamos uma tabela do manual do candidato ao vestibular da Unicamp, de 1994.

Após a análise estatística dos grupos, segundo as categorias profissionais, observamos algumas diferenças significativas entre eles, apenas entre os motoristas do sexo masculino. Elaboramos, portanto, tabelas distintas para homens e mulheres, cujos resultados estão descritos nas Tabela 3 e 4.

As categorias profissionais:

I – Posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais: chefes de escritório, de repartição pública, comerciante, construtor, professor, fisioterapeuta, fonoaudiólogo, decorador, jornalista, gerente, empresário, engenheiro.

II – Ocupações não manuais de rotina e assemelhadas: auxiliar de escritório, comerciário, recepcionista, atendente de enfermagem, teleatendente, secretária, vendedor, bancário, técnicos em geral, corretor de imóveis, cinegrafista, instrutor de auto-escola.

III – Ocupações manuais especializadas e assemelhadas: eletricista, encanador, funileiro, mecânico, motorista, pedreiro, pintor, metalúrgico, operador de máquinas ou de produção, ferramenteiro.

IV – Ocupações manuais não especializadas: vigilante, empregada doméstica, ajudante de serviços gerais, frentista, conferente, atendente de lanchonete, segurança.

V – Dona de casa

VI – Aposentado

VII – Desempregado

VIII – Estudante

Tabela 3: Distribuição dos 78 indivíduos do sexo masculino, que participaram desta pesquisa, *segundo as categorias profissionais e o fato de pertencerem ao grupo de estudo (acidentados) ou ao grupo comparação (não-acidentados)*. Os valores expressos em numerais representam a quantidade de indivíduos em cada categoria profissional em relação ao total da última coluna, que é de 52 e 26 indivíduos, respectivamente para o grupo de estudo e o comparação. Os valores expressos em percentuais representam as porcentagens em relação ao total da última linha, que é de 100%.

Categoria	Acidentados – Sexo Masculino		Não- Acidentados – Sexo Masculino	
	N	Percentual - %	n	Percentual - %
I	9	17,3	15	57,7*
II	13	25,0	6	23,1
III	10	19,2	2	7,7
IV	6	11,5*	0	0,0
V	0	0,0	0	0,0
VI	6	11,5	1	3,8
VII	7	13,5*	0	0,0
VIII	1	2,0	2	7,7
Total	52	100,00	26	100,00

* Diferença estatisticamente significativa ($p=0,002$ – Fisher)

I – Posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais: chefes de escritório, de repartição pública, comerciante, construtor, professor, fisioterapeuta, fonoaudiólogo, decorador, jornalista, gerente, empresário, engenheiro.

II – Ocupações não manuais de rotina e assemelhados: auxiliar de escritório, comerciário, recepcionista, atendente de enfermagem, teleatendente, secretária, vendedor, bancário, técnicos em geral, corretor de imóveis, cinegrafista, instrutor de auto-escola.

III – Ocupações manuais especializadas e assemelhadas: eletricista, encanador, funileiro, mecânico, motorista, pedreiro, pintor, metalúrgico, operador de máquinas ou de produção, ferramenteiro.

IV – Ocupações manuais não especializadas: vigilante, empregada doméstica, ajudante de serviços gerais, frentista, conferente, atendente de lanchonete, segurança.

V – Dona de casa

VI – Aposentado

VII – Desempregado

VIII – Estudante

Tabela 4: Distribuição dos 42 indivíduos do sexo feminino, que participaram desta pesquisa, *segundo as categorias profissionais e o fato de pertencerem ao grupo de estudo (acidentados) ou ao grupo comparação (não-acidentados)*. Os valores expressos em numerais representam a quantidade de indivíduos em cada categoria profissional em relação ao total da última coluna, que é de 28 e 14 indivíduos, respectivamente para o grupo de estudo e o comparação. Os valores expressos em percentuais representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100%.

Categoria	Acidentados – Sexo Feminino		Não- Acidentados – Sexo Feminino	
	N	Percentual - %	n	Percentual - %
I	6	21,4	4	28,7
II	9	32,1	1	7,1
III	0	0,0	0	0,0
IV	0	0,0	0	0,0
V	8	28,6	5	35,7
VI	1	3,6	1	7,1
VII	1	3,6	1	7,1
VIII	3	10,7	2	14,3
Total	28	100,00	14	100,00

I – Posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais: chefes de escritório, de repartição pública, comerciante, construtor, professor, fisioterapeuta, fonoaudiólogo, decorador, jornalista, gerente, empresário, engenheiro.

II – Ocupações não manuais de rotina e assemelhadas: auxiliar de escritório, comerciário, recepcionista, atendente de enfermagem, teleatendente, secretária, vendedor, bancário, técnicos em geral, corretor de imóveis, cinegrafista, instrutor de auto-escola.

III – Ocupações manuais especializadas e assemelhadas: eletricista, encanador, funileiro, mecânico, motorista, pedreiro, pintor, metalúrgico, operador de máquinas ou de produção, ferramenteiro.

IV – Ocupações manuais não especializadas: vigilante, empregada doméstica, ajudante de serviços gerais, frentista, conferente, atendente de lanchonete, segurança.

V – Dona de casa

VI – Aposentado

VII – Desempregado

VIII – Estudante

Tabelas 3 e 4 – Discussão

Verificamos pelos dados da tabela 3, a dos acidentados e não-acidentados do sexo masculino, segundo as categorias profissionais, que as diferenças significativas, entre os grupos, concentram-se nas categorias I, IV e VII.

Na categoria I, estão reunidos os indivíduos que ocupam posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais, ou seja, aqueles que, teoricamente, possuem grau de escolaridade mais elevado e salários melhores. Dizemos teoricamente, pois nessa categoria estão incluídos não só os indivíduos com curso universitário, mas também os comerciantes mais abastados. Os percentuais de motoristas nessa categoria foram de 17,3% e 57,7% para o grupo dos acidentados e os não-acidentados, respectivamente.

A categoria IV agrupa os indivíduos que exercem ocupações manuais não especializadas, onde os percentuais no grupo dos acidentados e não-acidentados foram de, respectivamente, 11,5% e 0,0%. Nessa categoria, estão os indivíduos que possuem empregos que exigem pouca ou nenhuma qualificação profissional. Homens que, geralmente, recebem salários menores ou que, também, possuem poucos anos de estudo.

Na categoria VII estão os desempregados. No grupo dos acidentados tivemos 13,5%, que corresponde a 7 sujeitos. Entre os não-acidentados, ninguém estava sem trabalho.

Essas diferenças significativas, entre os grupos, verificadas nas categorias I, IV e VII, nos levam a aventar a hipótese, que possuir profissões que exigem melhor qualificação, cujos indivíduos geralmente ganham mais, como por exemplo os da categoria I, que quase chegou a 60% dos participantes no grupo de não-acidentados, pode, de alguma forma, influir na prevenção de acidentes. Essa hipótese está associada à probabilidade que um emprego com salários mais elevados, traz tranquilidade e satisfação para o indivíduo e sua família. E, tranquilo, satisfeito, sem problemas financeiros em demasia, seria menor o risco de envolvimento em acidentes, pela angústia que estes fatores de risco ocasionam aos indivíduos, inclusive quando dirigem.

Para exemplificar o que acabamos de dizer, vamos citar apenas um caso do grupo de estudo: Ronaldo, caso 38, frentista, 49 anos, que ao ser convidado a participar dessa pesquisa, salientou: “um cara que está tranqüilo, não bate o carro no trânsito”. Após ser entrevistado, ele voltou a fazer referência a essa frase, com mais detalhes: “uma pessoa tranqüila, que está sem problemas de dinheiro, que tem emprego bom, não bate o carro”. Ronaldo teve um “emprego bom” durante 22 anos, mas pediu demissão dele dois anos antes do acidente, para empreender o dinheiro da rescisão do contrato de trabalho, em um estabelecimento comercial próprio. Seus planos, no entanto, não deram certo – o negócio foi à falência. Agora, ele é frentista de um posto de gasolina, ganha pouco mais de 10% do que ganhava há 2 anos: “eu ganhava bem, hoje daria uns 3 mil (reais)... perdi tudo o que eu fiz, todo esse trabalho de 22 anos... isso ocupa muito a minha cabeça... minha esposa fala: “não adianta chorar o leite derramado”, mas eu tenho o direito de me arrepender de ter pedido demissão”. Quando, porém, indagado se acreditava que seu acidente poderia ter sido evitado, caso não estivesse sofrendo devido aos problemas financeiros que atravessa, ele completou: “não, no meu caso, não, não tem nada a ver; eu só bati porque o outro parou de repente na minha frente”. Esse foi o primeiro acidente de Ronaldo em 30 anos de volante, muitos deles exercendo a função de motorista. Então, colocamos a questão: durante todo esse tempo no trânsito, será que nenhum carro parou de repente à sua frente? Quem dirige, sabe muito bem que é comum termos que breicar para não atingir a traseira de um veículo que, de repente, pára à nossa frente. Se estamos atentos e o carro não falha – como no caso de Ronaldo, que não fez referência a problemas mecânicos como um dos fatores responsáveis pelo acidente – geralmente conseguimos evitar uma batida, nessas condições. Mas, se a nossa cabeça está repleta de preocupações, então a atenção, a concentração e o reflexo rápido, necessários à manobras desse tipo, ficam retardadas. Foi o que, provavelmente, aconteceu com Ronaldo: às voltas com a insatisfação gerada pelo insucesso de seus planos profissionais e absorto com sonhos, cujas probabilidades de acontecerem são ínfimas – afinal, dizia ele, falando dos minutos que antecederam ao acidente: “vinha tranqüilo, até quando passei na Nova Campinas, vi uma mansão bonita e pensei: se eu ganhar na mega-sena, eu vou comprar ela” – ele não se manteve atento à possibilidade de que um motorista, imprudentemente, pudesse breicar, repentinamente, à sua frente, em obediência ao semáforo.

Estamos bem acostumados, nesses tempos difíceis, a ouvir falar que o desemprego, no Brasil, vem atingindo índices alarmantes. A mídia não se cansa de abordar, diariamente, notícias que falam de recessão, crise econômica e todas suas conseqüências desagradáveis. Iremos, portanto, tecer comentários sobre a situação econômica brasileira e sobre outras variáveis relacionadas ao trabalho, que demonstraram diferença significativa entre os dois grupos de motoristas do sexo masculino.

Segundo Pochmann (60), ao contrário do que se observou entre as décadas de 30 e 70, quando houve ampliação dos empregos assalariados, diminuição das ocupações por conta própria e do próprio desemprego, a partir dos anos 80 iniciou-se um processo de desestruturação do mercado de trabalho, que culminou, nos anos 90, com a diminuição do assalariamento com registro e da expansão do desemprego e de ocupações não-organizadas, ou seja, aquelas em que os indivíduos, quase sempre, não têm registro em carteira e não recebem salários regulares, ou que exercem funções comumente chamadas “por conta própria”. As causas do início desse processo, segundo esse autor, estão centradas na crise da dívida externa e no contexto hiperinflacionário gerado por ela. Lembramos que, nos anos 70, a oferta de dinheiro no mundo estava em alta, enquanto os juros eram irrisórios. O Brasil, atraído por essa facilidade, tomou muito dinheiro emprestado dos países desenvolvidos. Em 1979, no entanto, houve elevação da taxa de juros norte-americanos. Como resultado, ficamos diante de uma dívida, em dólares, praticamente impagável, que desencadeou a inflação verificada nesse período (61).

Em 1994, na tentativa de se conter a inflação e amenizar os efeitos dessa crise, foi lançado o Plano Real, que consistia, basicamente, na valorização da moeda nacional. Para Mattoso (61), os resultados desse Plano, num primeiro momento, foram positivos: além da queda da inflação, tivemos crescimento econômico, ainda que breve e pequeno, em decorrência do aumento do consumo privado, que favorecia a expansão da produção. Mas, o crescimento econômico tornou-se macroeconomicamente¹ insustentável, devido, principalmente: (1) à abertura comercial (redução das tarifas de importação e abolição de restrições à importação de determinados bens), iniciada nos anos 90 e, intensificada, com o

¹ **Macroeconomia:** parte da economia que estuda os grandes agregados. em vez de estudar os salários e a renda de um indivíduo, estuda o comportamento da renda e dos salários agregados (da economia como um todo) (62).

aumento do consumo logo após o lançamento do Plano Real; (2) à sobrevalorização cambial²; (3) aos juros elevados. Assim, “com um quadro de crescimento tão medíocre e não sustentado em taxas de investimentos adequadas, a economia não pôde gerar empregos em quantidade e qualidade suficientes para assegurar a incorporação anual de 1,5 milhão a 1,8 milhão de novos ingressantes no mercado de trabalho, e ampliaram-se, sobremaneira, as taxas de desemprego e a precarização das condições e relações de trabalho³” (61).

Outra teoria explicativa para o aumento do desemprego está associada ao desenvolvimento tecnológico. Jeremy Rifkin (64), um dos principais adeptos dessa teoria – a do desemprego tecnológico –, acredita que estamos vivendo uma revolução tecnológica que, gradativamente, está eliminando postos de trabalho em todo mundo: “milhões de trabalhadores já foram definitivamente eliminados do processo econômico; funções e categorias de trabalho inteiras já foram reduzidas, reestruturadas ou desapareceram”. Essa teoria se aplicaria, principalmente, a países desenvolvidos, onde a adoção de inovações tecnológicas acontece em ritmo acelerado. Mas, ressalta Rifkin, os países em desenvolvimento, incluindo o Brasil, também se incluem na lista dos que vivenciam essa situação, pois empresas globais estariam construindo fábricas sofisticadas, com tecnologia de ponta, em todo o mundo.

O desemprego tecnológico é, sem dúvida, uma realidade. Mas, segundo economistas brasileiros (60, 61), não explica as altas taxas de desemprego do Brasil. Não existe, aliás, um consenso sobre as taxas de desemprego em nosso país – elas variam conforme a região e a metodologia utilizada para medi-lo. Contudo, uma coisa é certa e, com isso, talvez, concorde boa parte dos economistas brasileiros: “essas taxas são frias e ocultam o lado humano do desassossego e desestruturação pessoal, familiar e social, que afeta nada menos que um em cada cinco trabalhadores das grandes cidades brasileiras” (61).

Nessa pesquisa, tivemos oportunidade de conhecer *o lado humano do desassossego* gerado pelo desemprego e a precarização das condições de trabalho, através das histórias de vida de muitos entrevistados, principalmente aqueles pertencentes ao grupo

² **Sobrevalorização cambial:** a cotação do real ao dólar era mantida artificialmente alta. Isso quer dizer que quando a taxa de câmbio (taxa de troca entre as moedas) era 1 dólar = 1 real, o real estava muito valorizado frente ao dólar (63).

³ **Precarização das condições e relações de trabalho:** aumento do número de trabalhadores informais (sem carteira assinada e/ou com contrato de trabalho por tempo determinado) (60).

de estudo. Vamos citar alguns exemplos dessas histórias de desempregados e, outras que, embora de sujeitos empregados, mostram como são precárias as condições do mercado de trabalho brasileiro.

Antes disso, chamamos a atenção para mais uma diferença quanto à categoria profissional entre os indivíduos do sexo masculino dos dois grupos – a categoria III, referente às ocupações manuais especializadas e assemelhadas. No grupo de estudo tivemos 10 sujeitos (19,2%); no comparação, apenas 2 (7,7%). Embora exigindo algum tipo de qualificação, todas as profissões dessa categoria estão longe de se assemelhar às da categoria I (cujo percentual entre os não-acidentados foi de 57,7%), em termos de nível de exigência de qualificação profissional e, até mesmo, de escolaridade – em suma, podemos dizer que os indivíduos pertencentes a essa categoria, em tese, não recebem tanto quanto os da categoria I. Desta feita, verificamos, mais uma vez, como foi elevado o número de indivíduos ocupando posições que exigem pouca qualificação profissional – os que, em geral, fazem parte do segmento não-organizado da economia. E isso, como já dissemos acima, pode estar associado à ocorrência de acidentes, pela angústia que ocasiona.

Um dos casos (caso 18, 46 anos; ferramenteiro autônomo), ao falar de sua situação, fez referência explícita ao avanço da tecnologia, como causa da perda de seu emprego e das novas contingências a que estava sendo obrigado a se adaptar, para não ficar completamente sem salário. Tendo exercido a função de ferramenteiro, em metalúrgicas, durante praticamente a vida inteira, há 3 meses da data da entrevista foi obrigado a fazer um acordo com seus patrões: deixava de ser registrado, mas continuava prestando serviço para a firma, como autônomo, sempre que fosse necessário. “Agora, trabalho quando tem serviço, fiz acordo para não sair e não ser mandado embora... antigamente, ferramenteiro ganhava bem... eu ganhava bem, nossa!... hoje é tudo tecnologia, acabaram com o emprego da gente”, ele diz.

Marcos, caso 17, 21 anos, desempregado, demitido do cargo de vendedor 2 semanas antes da ocorrência do acidente, diz: “eles me demitiram... eles me prometeram registro, um monte de coisa e, depois de 5 meses de trabalho, eles vieram com a proposta de me registrar como autônomo; não quis e eles me mandaram embora”.

Demóstenes, caso 31, 30 anos, desempregado há 40 meses, diz: “desempregado não tem jeito de estar satisfeito; a firma fechou, fiquei sem emprego... trabalho quando aparece alguma coisa, faço bico de pedreiro, de motorista”.

Lauro, caso 48, 41 anos, motorista de caminhão há 5 anos, depois que sua empresa faliu, diz: “a vida da gente é como máquina: coloca combustível na máquina e ela funciona; se entrar dinheiro, a vida fica alegre e funciona; mas, como não entra, a gente não tem como ser feliz”.

Marcelo, caso 11, 46 anos, eletricista, diz: “até gosto do serviço, mas o salário é muito pouco... há 2 anos eu ganhava 3 mil reais e hoje ganho 500... não dá para ficar satisfeito”.

Analisando os dados da Tabela 4, verificamos que não houve diferença significativa, entre os 2 grupos de motoristas do sexo feminino, segundo a categoria profissional em que se enquadram ($p=0,534$). Na categoria I, por exemplo, a das ocupações que exigem mais qualificação profissional, tivemos 21,4% das 28 mulheres do grupo de estudo e 28,7% das 14 do grupo comparação. Na categoria II, cujas profissões, em geral, exigem nível secundário ou técnico, tivemos 32,1% (9 mulheres) no grupo de estudo e 7,1% (1 mulher) no grupo comparação – essa diferença é a maior diferença percentual, entre os 2 grupos, mas não chega a ser estatisticamente significante. Na categoria V – a das donas-de-casa, tivemos 28,6% (8 mulheres) no grupo de estudo e 35,7% (5 mulheres) no grupo comparação. O número de estudantes – categoria VIII, também foi, estatisticamente, semelhante nos 2 grupos: 10,7% e 14,3%, no grupo de estudo e no comparação, respectivamente.

O fato de não termos verificado diferença estatisticamente significante entre as mulheres dos 2 grupos, segundo as categorias profissionais, pode estar relacionado aos fatores que afetam a participação feminina, mas não a masculina, no mercado de trabalho. Segundo Bruschini (65), dependendo do estado civil, da presença de filhos, da idade, a escolaridade, a estrutura familiar e o próprio ciclo de vida, às mulheres são destinadas responsabilidades domésticas e socializadoras, que limitam a disponibilidade para o trabalho. Portanto, o trabalho feminino não se subordina apenas à oferta de emprego e às qualificações para atendê-la, mas a essa rede complexa de circunstâncias (65).

F – Renda Pessoal Mensal: Gráfico 7

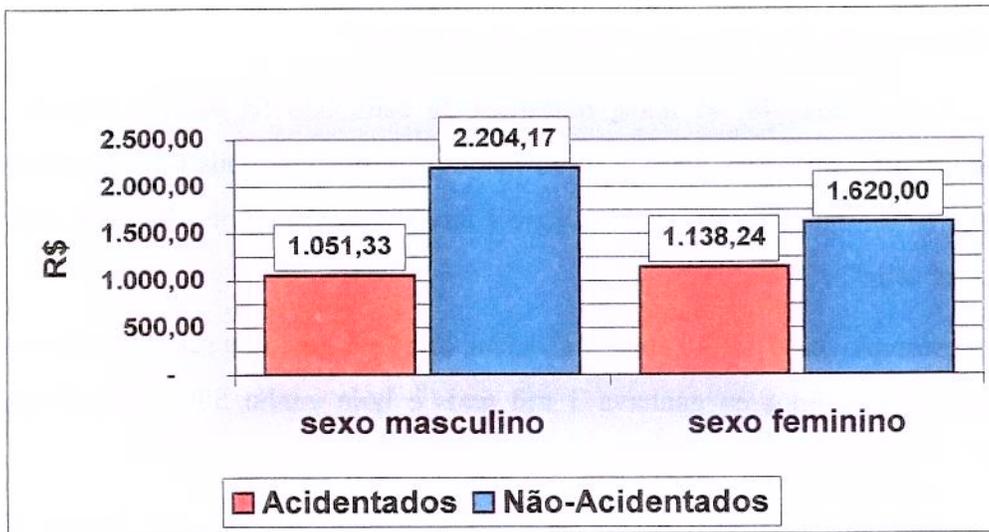


Gráfico 7: Representação gráfica dos 45 indivíduos do sexo masculino e 17 do sexo feminino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e dos 24 homens e 5 mulheres, pertencentes ao grupo comparação (não-acidentados), que declararam possuir renda pessoal, *segundo a média da renda pessoal mensal*. Os valores estão expressos em reais (R\$).

Gráfico 7 – Discussão

Como se verifica pelos dados do gráfico 7, nem todos os indivíduos pertencentes ao grupo de estudo e ao comparação, declararam possuir renda pessoal mensal. No grupo de estudo, declararam renda 86,53% (45 sujeitos), do total da amostra composta de 52 indivíduos do sexo masculino e, 60,71% (17 sujeitos), do total de 28 mulheres. No grupo comparação, 92,30% (24 sujeitos), do total da amostra composta de 26 indivíduos do sexo masculino e, 35,71% (05 sujeitos), do total de 14 mulheres. O cálculo das médias levou em conta somente a renda desses sujeitos, portanto: verificamos pelos dados das médias de renda pessoal mensal dos indivíduos dos 2 grupos, que os não-acidentados, de ambos os sexos, possuem renda superior aos acidentados. Mas, houve diferença significativa, entre os grupos, apenas para os motoristas do sexo masculino: os não-acidentados têm pouco mais que o dobro da renda pessoal dos acidentados – R\$ 1.051,53 e R\$ 2.204,17, foram as médias obtidas, respectivamente, para acidentados e não-acidentados ($p=0,0001$).

Lembrando que entre os acidentados do sexo masculino tivemos mais indivíduos desempregados ou exercendo profissões que exigem pouca qualificação profissional, então não é de se estranhar essas diferenças nas médias de renda pessoal, ou seja, o fato dos homens acidentados possuírem renda pessoal mensal bem inferior aos não-acidentados. Esse fato pode estar relacionado à ocorrência de acidentes. Afinal, nos países capitalistas, entre eles o Brasil, onde o valor das pessoas se mede pelo seu valor no mercado de trabalho (64), ganhar pouco pode fazer aflorar o *lado humano do desassossego* que nos fala Mattoso (61), a respeito do desemprego e da precarização das condições de trabalho. E mais: pode causar comprometimento do estado de saúde – definidos pelo bem estar físico, mental e social, que segundo Lopes et al. (36), desempenham importante papel na ocorrência de acidentes, com veículos, em indivíduos do sexo masculino.

Em comparação aos homens, poucas mulheres, nos 2 grupos, declararam possuir renda pessoal mensal: 60,71% e 35,71% para acidentadas e não-acidentadas; 86,35% e 92,30% para acidentados e não-acidentados, respectivamente. Esses dados demonstram que, apesar das mulheres estarem conquistando, a cada dia, espaços importantes, rentáveis e irreversíveis no mercado de trabalho, os homens ainda são a maioria na categoria de trabalhadores (66).

G – Renda Familiar Mensal: Gráfico 8

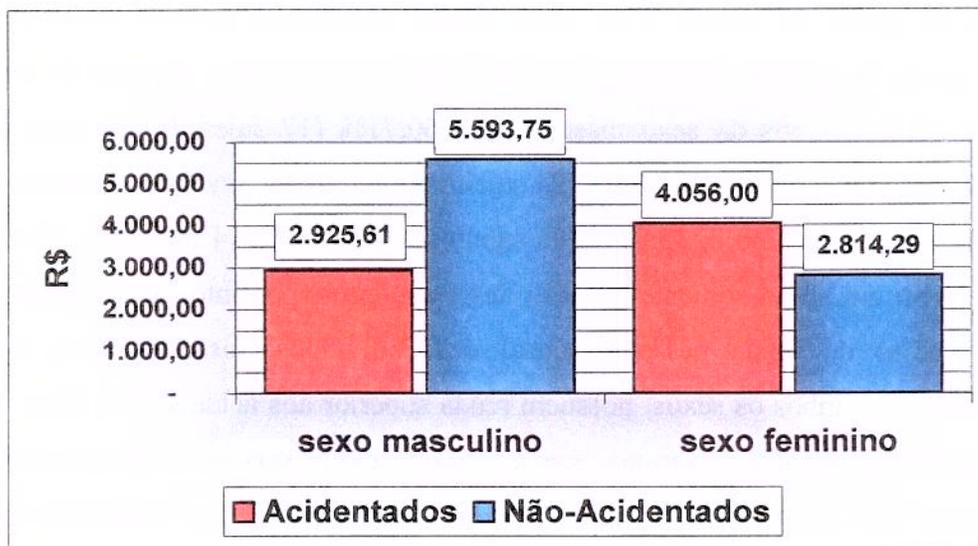


Gráfico 8: Representação gráfica dos 41 indivíduos do sexo masculino e dos 25 do sexo feminino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), e dos 16 homens e 14 mulheres do grupo comparação (não-acidentados), que declararam a renda familiar, *segundo a média da renda familiar mensal*. Os valores estão expressos em reais (R\$).

Gráfico 8 – Discussão

Como se verifica pelos dados do gráfico 8, nem todos os indivíduos pertencentes ao grupo de estudo e ao comparação, declararam renda familiar mensal. No grupo de estudo, declararam renda 78,84% (41 sujeitos), do total da amostra composta de 52 indivíduos do sexo masculino e, 89,28% (25 sujeitos), do total de 28 mulheres. No grupo comparação, 66,66% (16 sujeitos), do total da amostra composta de 26 indivíduos do sexo masculino e 100% (14 sujeitos) das mulheres. O cálculo das médias levou em conta somente a renda desses sujeitos, portanto.

Verificamos pelos dados das médias de renda familiar mensal, diferença estatisticamente significativa, entre os grupos, apenas para os motoristas do sexo masculino: R\$ 2.925,61 e R\$ 5.593,75 foram as médias obtidas entre os homens do grupo de estudo e o comparação, respectivamente ($p=0,0016$). Entre as mulheres, a renda média familiar das envolvidas em acidentes é um pouco maior do que as não-envolvidas, mas a diferença não é estatisticamente significativa: R\$ 4.056,00 e R\$ 2.814,29, respectivamente para acidentadas e não-acidentadas ($p=0,0660$). Esses dados vão ao encontro dos verificados no item anterior, a respeito da média da renda pessoal dos indivíduos do sexo masculino, e corroboram o que, em outras palavras, dissemos naquela ocasião: as dificuldades financeiras de um homem provocam-lhe sofrimento, que causam insegurança, ressentimento e auto-estima reduzida (35). Essas situações, que podem ser classificadas de ansiógenas e depressivas, se refletem na concentração e atenção, aumentando a tendência a envolvimento em acidentes.

2. VARIÁVEIS RELACIONADAS AO AMBIENTE E AO COTIDIANO

Esse item abrange a maioria das questões da anamnese semi-estruturada, que foi apresentada aos entrevistados dos 2 grupos. Após as análises estatísticas, verificamos que havia diferença significativa, entre os grupos, em alguns aspectos, como por exemplo: a compatibilidade de gênios entre os cônjuges, o relacionamento com os colegas da escola na infância, alguns sintomas neuróticos na infância, etc. Mas, depois de subdividirmos os grupos, segundo o sexo, as diferenças deixavam, muitas vezes, de ser significativas. Ou, quando elas se mantinham, verificamos que teríamos poucos subsídios para estar afirmando que uma variável, isoladamente, poderia estar relacionada ao fato do indivíduo envolver-se ou não em acidentes de trânsito, tendo em vista que outras variáveis, sobre o mesmo aspecto pesquisado, mostravam resultados contraditórios. Desta feita, decidimos descrever, sucintamente, apenas alguns resultados com diferença estatística entre os grupos – aqueles que mantinham alguma relação com os resultados obtidos, segundo as variáveis sócio-demográficas, já mencionadas, ou outros, que poderiam ter relação direta e evidente com o envolvimento em acidentes.

A – Ocupações: Gráficos: 9, 10 e 11; Tabelas 5, 6, 7 e 8

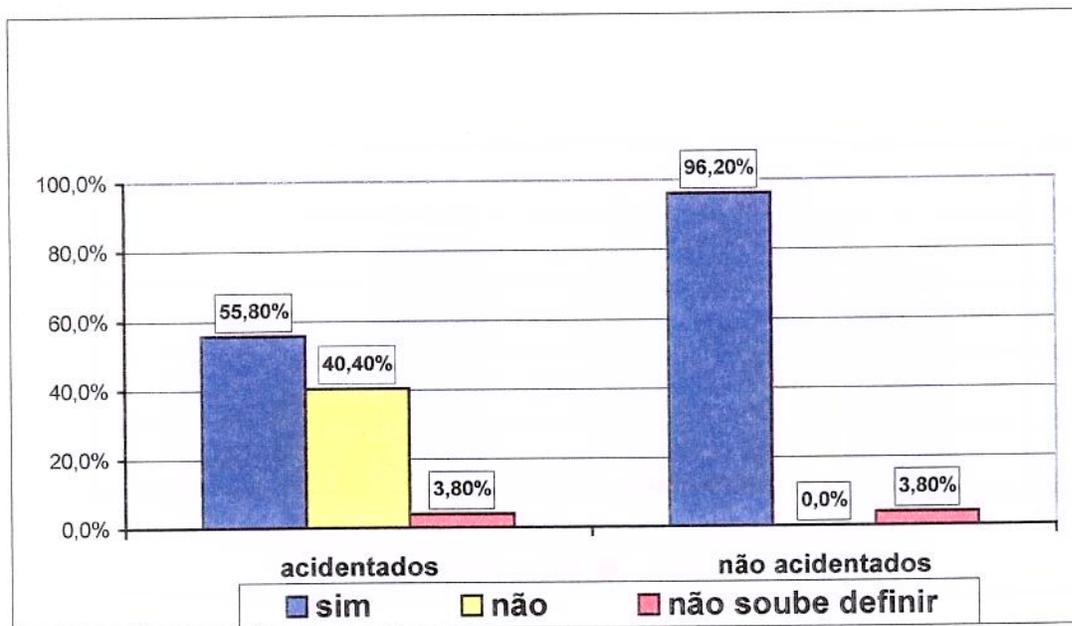


Gráfico 9: Representação gráfica da frequência das respostas dos 52 indivíduos do sexo masculino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e dos 26 do grupo comparação (não-acidentados), *segundo a satisfação no último emprego.*

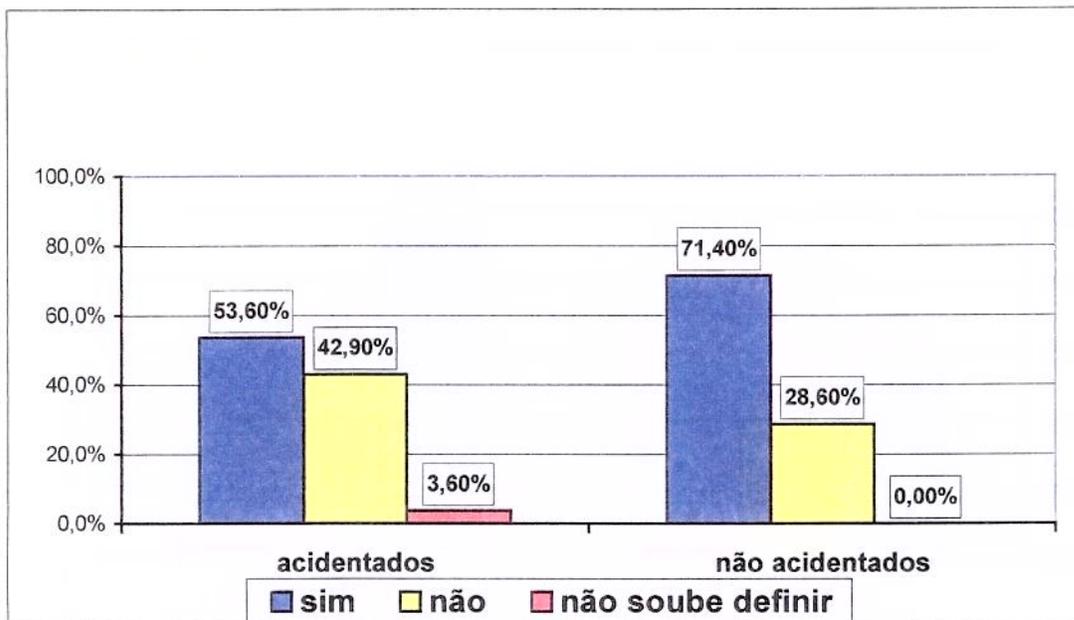


Gráfico 10: Representação gráfica da frequência das respostas dos 28 indivíduos do sexo feminino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e dos 14 do grupo comparação (não-acidentados), *segundo a satisfação no último emprego.*

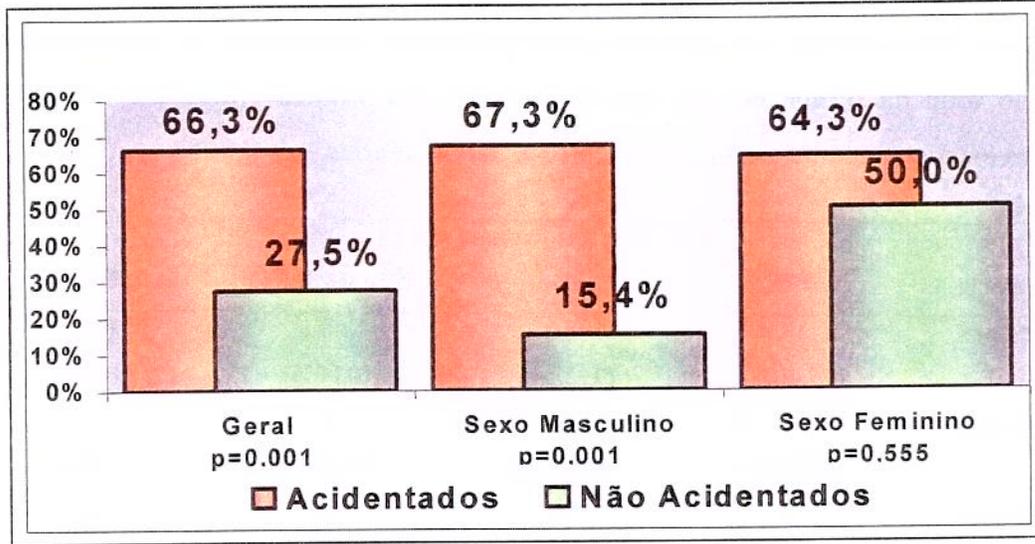


Gráfico 11: Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e por sexo, *segundo o fato de terem afirmado que estão insatisfeitos profissionalmente.*

Tabela 5: Distribuição dos 80 indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo, *segundo a resposta à satisfação profissional (sim; não; não sei definir) e à idade, em faixas-etárias*. Os números entre parênteses representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores em negrito representam diferenças estatisticamente significantes entre as faixas-etárias – $p=0,005$).

Faixa-etária	Satisfação Profissional - %			Total
	Sim	Não	Não sei definir	
19 – 26 anos	10 (25,00%)	30 (75,00%)	0 (0,00%)	(40) (100%)
27 – 35 anos	3 (27,27%)	7 (63,64%)	1 (9,09%)	11 (100%)
36 – 50 anos	4 (19,05%)	15 (71,43%)	2 (9,52%)	21 (100%)
> 50 anos	6 (75,00%)	1 (12,50%)	1 (12,50%)	8 (100%)
Total	23 (100%)	53 (100%)	4 (100%)	80 (100%)

Tabela 6: Distribuição dos 40 indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo à satisfação profissional (sim; não; não sei definir) e à idade, em faixas-etárias*. Os números entre parênteses representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100%.

Faixa-etária	Satisfação Profissional - %			Total
	Sim	Não	Não sei definir	
19 – 26 anos	10 (71,43%)	4 (28,57%)	0 (0,00%)	(14) (100%)
27 – 35 anos	9 (75,00%)	3 (25,00%)	0 (0,00%)	12 (100%)
36 – 50 anos	6 (60,00%)	4 (40,00%)	0 (0,00%)	10 (100%)
> 50 anos	4 (100,00%)	0 (0,00%)	0 (0,00%)	4 (100%)
Total	29 (100%)	11 (100%)	0 (100%)	40 (100%)

Tabela 7: Distribuição dos 80 indivíduos que participaram dessa pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo as categorias profissionais e a resposta à satisfação profissional (sim; não; não sei definir)*. Os números entre parênteses representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os números em **negrito** representam diferenças estatisticamente significantes entre as categorias profissionais – $p=0,010$)

Categoria Profissional	Satisfação Profissional - %			Total
	Sim	Não	Não sei definir	
I	9 (60,00%)	6 (40,00%)	0 (0,00%)	15 (100%)
II	7 (31,82%)	13 (59,09%)	2 (9,09%)	22 (100%)
III	0 (0,00%)	9 (90,00%)	1 (10,00%)	10 (100%)
IV	0 (0,00%)	6 (100%)	0 (0,00%)	6 (100%)
V	2 (25,00%)	6 (75,00%)	0 (0,00%)	8 (100%)
VI	5 (71,42%)	1 (14,29%)	1 (14,29%)	7 (100%)
VII	0 (0,00%)	4 (100%)	0 (0,00%)	8 (100%)
VIII	0 (0,00%)	4 (100%)	0 (0,00%)	4 (100%)
Total	23	53	4	80

I – Posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais: chefes de escritório, de repartição pública, comerciante, construtor, professor, fisioterapeuta, fonoaudiólogo, decorador, jornalista, gerente, empresário, engenheiro.

II – Ocupações não manuais de rotina e assemelhadas: auxiliar de escritório, comerciário, recepcionista, atendente de enfermagem, teleatendente, secretária, vendedor, bancário, técnicos em geral, corretor de imóveis, cinegrafista, instrutor de auto-escola.

III – Ocupações manuais especializadas e assemelhadas: eletricista, encanador, funileiro, mecânico, motorista, pedreiro, pintor, metalúrgico, operador de máquinas ou de produção, ferramenteiro.

IV – Ocupações manuais não especializadas: vigilante, empregada doméstica, ajudante de serviços gerais, frentista, conferente, atendente de lanchonete, segurança.

V – Dona de casa

VI – Aposentado

VII – Desempregado

VIII – Estudante

Tabela 8: Distribuição dos 40 indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo as categorias profissionais e à resposta à satisfação profissional (sim; não; não sei definir)*. Os números entre parênteses representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os números em negrito representam diferenças estatisticamente significantes entre as categorias profissionais – $p=0,016$).

Categoria Profissional	Satisfação Profissional			Total
	Sim	Não	Não sei definir	
I	17 (89,47%)	2 (10,53%)	0 (0,00%)	19 (100%)
II	5 (71,43%)	2 (28,57%)	0 (0,00%)	7 (100%)
III	2 (100%)	0 (0,00%)	0 (0,00%)	2 (100%)
IV	0 (0,00%)	0 (0,00%)	0 (0,00%)	0 (0,00%)
V	1 (20,00%)	4 (80,00%)	0 (0,00%)	5 (100%)
VI	1 (50,00%)	1 (50,00%)	0 (0,00%)	2 (100%)
VII	0 (0,00%)	1 (100%)	0 (0,00%)	1 (100%)
VIII	3 (75,00%)	1 (25,00%)	0 (0,00%)	4 (100%)
Total	29	11	0	40

I – Posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais: chefes de escritório, de repartição pública, comerciante, construtor, professor, fisioterapeuta, fonoaudiólogo, decorador, jornalista, gerente, empresário, engenheiro.

II – Ocupações não manuais de rotina e assemelhados: auxiliar de escritório, comerciário, recepcionista, atendente de enfermagem, teleatendente, secretária, vendedor, bancário, técnicos em geral, corretor de imóveis, cinegrafista, instrutor de auto-escola.

III – Ocupações manuais especializadas e assemelhadas: eletricitista, encanador, funileiro, mecânico, motorista, pedreiro, pintor, metalúrgico, operador de máquinas ou de produção, ferramenteiro.

IV – Ocupações manuais não especializadas: vigilante, empregada doméstica, ajudante de serviços gerais, frentista, conferente, atendente de lanchonete, segurança. V – Dona de casa

VI – Aposentado

VII – Desempregado

VIII – Estudante

Gráficos 9, 10 e 11; Tabelas 5, 6, 7 e 8 – Discussão

Analisando os dados do gráfico 9, que traz as respostas dos indivíduos do sexo masculino dos 2 grupos a respeito da satisfação no último emprego, verificamos que os homens não-acidentados estão (ou estavam) mais satisfeitos no último emprego do que os acidentados: 96,20% dos não-acidentados responderam *sim*, 0,0% responderam *não* e 3,80% *não souberam definir*; no grupo dos acidentados, tivemos 55,80% de *sim*; 40,40% de *não*, e 3,80% que *não souberam definir* se estavam satisfeitos no último emprego. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,001$).

Ressaltamos que, como *último emprego*, consideramos o último trabalho que o sujeito teve caso estivesse desempregado, no momento da entrevista, ou a ocupação atual, no caso de estar empregado.

Esses resultados se alinham a resultados obtidos neste estudo, já amplamente discutidos nas páginas anteriores, segundo as categorias profissionais e a renda pessoal e familiar dos motoristas do sexo masculino, pertencentes aos 2 grupos, que apresentaram diferença estatisticamente significativa ($p\leq 0,05$): (1) mais não-acidentados estão exercendo profissões da Categoria I, aquelas que, em teoria, pagam melhores salários, enquanto mais acidentados estão desempregados ou exercendo ocupações que exigem pouca qualificação profissional; (2) os não-acidentados têm praticamente o dobro da renda pessoal dos acidentados; (3) a renda familiar dos não-acidentados é superior à dos acidentados. A junção desses três resultados evidencia que, do ponto de vista sócio-econômico, os homens não-acidentados estão numa posição mais privilegiada e confortável, em comparação aos homens não-acidentados. Esse privilégio refletiu-se nas respostas que deram a respeito da satisfação no último emprego, ou seja: 96,20% dos não-acidentados estão satisfeitos com a profissão que exercem ou já exerceram. Por outro lado, 55,80% dos acidentados manifestam satisfação ocupacional. Como já observamos anteriormente, a insatisfação ocupacional é fonte de transtornos psico-físicos, que podem afetar as habilidades necessárias para a condução de veículos e predispor os indivíduos a acidentes de trânsito (35).

Observando os resultados do Gráfico 10, que traz as respostas das mulheres a respeito da satisfação no último emprego, verificamos que 71,40% das não-acidentadas e 53,60% das acidentadas estão satisfeitas com o último emprego. Essa diferença percentual não é estatisticamente significativa ($p=0,555$). Estão insatisfeitas 42,90% e 28,60% das acidentadas e não-acidentadas, respectivamente. Essa diferença também não é significativa ($p=0,0555$). Esses resultados estatísticos indicam que as mulheres se distribuem, homogeneamente, entre satisfação e insatisfação com a ocupação que exercem.

Os resultados do Gráfico 11, a respeito da satisfação profissional, indicam que 66,3% dos motoristas do grupo de estudo estão insatisfeitos profissionalmente, contra 27,5% do grupo comparação. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,001$). Quando, porém, os grupos foram subdivididos considerando o sexo dos sujeitos, os resultados se alteraram: entre as mulheres não-acidentadas, os percentuais das que se consideram satisfeitas ou insatisfeitas profissionalmente, é igual: 50%. Portanto, houve diferença significativa quanto à satisfação no plano profissional apenas para os homens, ou seja, mais acidentados consideram-se insatisfeitos profissionalmente do que os não-acidentados – 67,3% dos acidentados e 15,4% dos não-acidentados ($p=0,001$), enquanto que 64,3% das acidentadas e 50% das não-acidentadas estão insatisfeitas ($p=0,555$).

Os resultados nessa questão se alinham aos verificados no decorrer das análises das variáveis relacionadas ao trabalho, já mencionadas, e nos permitem afirmar: a insatisfação com o trabalho pode estar relacionada à ocorrência de acidentes, pelo estresse que acarreta ao indivíduo. Isso vale, particularmente, para os homens.

Diante desses resultados, cruzamos essa variável com algumas outras (estado civil, categoria profissional e faixa-etária), para tentarmos caracterizar os indivíduos que se consideram insatisfeitos profissionalmente. Encontramos associação estatisticamente significativa, entre os grupos, para idade e categoria profissional. Os resultados da associação entre satisfação profissional e idade estão apresentados nas Tabelas 5 e 6. Os resultados da associação entre satisfação profissional e categoria profissional estão na Tabela 7 e 8.

Observando os dados da Tabela 5, notamos que estão insatisfeitos profissionalmente os seguintes sujeitos: 75,00%, entre os 19 e os 26 anos (30 sujeitos do total de 40 dessa faixa-etária); 63,64%, entre os 27 e os 35 anos (7 sujeitos do total de 11 dessa faixa-etária); 71,43%, entre os 36 e os 50 anos (15 sujeitos do total de 21 dessa faixa-etária); 12,50%, acima de 50 anos (1 sujeito do total de 8 dessa faixa-etária).

Esses dados nos possibilitam concluir que, estatisticamente, no grupo de estudo (acidentados), só estão satisfeitos, profissionalmente, os indivíduos com idade superior a 50 anos. Dissemos, anteriormente, que a insatisfação profissional pode estar estritamente relacionada à ocorrência de acidentes. Diante desses novos resultados estatísticos, não podemos dizer o mesmo dos indivíduos com idade acima de 50 anos. Em outras palavras: a ocorrência de acidentes de indivíduos com idades superiores a 50 anos, não deve ter relação com insatisfação profissional. Pensando nisso, e tendo em conta que já apresentamos uma série de frases de indivíduos com idades inferiores a 50 anos, que mostram a insatisfação profissional (casos 38, 18, 17, 31, 48, 11), selecionamos os 8 casos de indivíduos com idade superior a 50 anos. Vamos discutir, em detalhes, todos estes.

Antonia, aposentada, 58 anos, viúva: o segundo marido, com quem ela trabalhava em um consultório, exercendo a função de secretária, faleceu há 6 anos. Desde então, ela deixou esse emprego e investiu em um buffet – ela é proprietária de um grande terreno com instalações para festas. Está satisfeita profissionalmente: diz que o que ela conseguiu, trabalhando, nem as irmãs, que têm curso universitário, conseguiram na vida. Por outro lado, lamenta a perda desse emprego no consultório: “depois que meu marido morreu, fiquei com pouco serviço: antes trabalhava o dia todo no consultório e, hoje, só nos finais de semana eu trabalho; tem semana que tem festa grande e chego a preparar 80 quilos de maionese, mas isso eu faço logo e já acaba o trabalho... não arrumei outro emprego porque me disseram que eu sabia tanto do trabalho, que ia acabar dando bronca no trabalho deles (os outros profissionais que continuaram com o consultório)”. Estando acostumada a dirigir com frequência sem nunca ter sofrido acidentes, ela resolveu parar de pagar o seguro do carro há 7 meses. Sem seguro, passou a ter medo de dirigir – sempre que saía de casa, fazia orações para pedir proteção a Deus, ela diz. Além disso, evitava trafegar pelas ruas do centro, que são mais movimentadas. Cerca de um mês antes do acidente, sonhou que bateu o carro: “há um mês atrás eu me vi, em sonho, em um acidente do jeito que fiquei nessa

árvore”. Não acredita, entretanto, que esse sonho possa ter, de alguma forma, influído na ocorrência. Indagada se acreditava em “sugestão”, disse: “de jeito nenhum, eu não me sugestiono!”. A propósito: ela culpa o outro motorista envolvido na colisão, pela ocorrência do acidente.

No caso específico de Antonia, tivemos oportunidade de entrar em contato com o outro motorista envolvido na colisão – embora ele tenha se negado a participar da pesquisa – e percebemos que estava se sentindo culpado. Ele disse: “estava mais culpado, fiquei muito culpado, mas depois eu conversei com o advogado que está tratando das coisas, e ele me disse que analisou o acidente e viu que ela não estava totalmente certa, não... mas também nem quero saber disso, vou pagar tudo o que tiver que pagar porque a mulher quase morreu... não sei como ela não morreu...”. Realmente, Antonia quase morreu nesse acidente: teve hemorragia interna devido ao fato de ter afivelado o cinto de segurança abaixo do ombro, o que agravou os ferimentos.

Salientamos que não temos nenhuma intenção, nessa pesquisa, de apontar culpados ou inocentes do acidente. O que pretendemos, é mostrar as circunstâncias que envolveram o acidente e tentar realçar alguns aspectos que poderiam ter influído na ocorrência. No caso específico de Antonia, temos: ela sonhou com a batida, mas se nega a admitir que pudesse estar influenciada pelo sonho; afirma que está satisfeita profissionalmente, mas se contradiz; sem seguro do carro, deixou de trafegar pelas ruas movimentadas, onde, possivelmente, mantinha-se sempre atenta a fim de evitar colisão, e passou a cortar caminhos por ruas menos movimentadas, nas quais, talvez, relaxasse o nível de atenção. E mais: ela está sozinha, sente a falta do marido falecido. Diante de todas essas circunstâncias, começamos a nos questionar quais preponderam como fatores responsáveis pelo acidente. Partimos, evidente, do pressuposto que Antonia poderia ter evitado essa batida. Acreditamos, que o fator desencadeante de todo esse processo, que culminou com o acidente, tenha sido o fim do contrato de seguro. Por outro lado, não podemos desprezar as outras variáveis: a própria idade de Antonia, o descontentamento com seu trabalho, as dificuldades financeiras nos dias atuais, a perda do marido, etc. Concluimos que, embora seja fácil localizar o fator desencadeante do acidente de Antonia, a soma de insatisfações no decorrer dos últimos anos de sua vida, propiciou a tomada de atitudes que a predisuseram ao risco da ocorrência.

Valéria, 54 anos, casada, secretária (caso 9): está satisfeita profissional e afetivamente, embora discuta muito com o marido e esteja enfrentando dificuldades financeiras; dirige há 30 anos e nunca, antes, havia se envolvido em acidentes; ela e outra mulher se chocaram em um cruzamento com semáforo, nas primeiras horas da manhã de um dia chuvoso – ainda não havia amanhecido; atribui a culpa pelo acidente, com bastante veemência, à essa outra condutora envolvida na colisão; nos minutos anteriores ao acidente sentia um pouco de medo – estava escuro e sozinha. Mas, estava alegre e tranqüila: dirigia-se a um retiro para iniciar os trabalhos espirituais com jovens drogados – ela gosta desse trabalho que realiza com esses jovens. Nos últimos 4 anos, sofreu com as alterações hormonais da menopausa, que a deixavam bastante irritada. Chegou, inclusive, a fazer terapia durante 2 anos por isso. Agora, com as doses hormonais corretas e esse tempo de terapia, sente-se bem – acredita que seu humor esteja bastante estável.

O caso de Valéria não nos fornece nenhum indício para localizarmos o fator desencadeante do acidente. Sua história de vida, igualmente – nada é muito evidente. A propósito, a outra condutora envolvida nesse acidente, foi entrevistada. Trata-se de uma mulher de 48 anos, casada (caso 8, Aparecida). Tal como Valéria, também realiza trabalhos voluntários com jovens e nunca havia se envolvido em acidentes. Por outro lado, não passa por dificuldades financeiras – é uma mulher rica. Tampouco discute com o marido. Mas, sente muito a falta de uma filha, falecida há 3 anos. Aliás, saudade dessa moça era o que Aparecida sentia nos minutos anteriores ao acidente, quando voltava da casa de outra filha. Pois: Aparecida culpa Valéria pelo acidente. O tempo que as duas, durante a entrevista, gastaram para falar mal uma da outra foi impressionante – a entrevista de Aparecida teve que ser realizada em dois dias, a de Valéria ultrapassou 2 horas e meia de duração. Sabemos, que uma das duas atravessou o sinal vermelho – esse foi o motivo do acidente. Mas, impossível levantar qualquer hipótese sobre qual delas fez isso. Elas simplesmente negam que sejam culpadas. Era isso, basicamente, o que pretendíamos mostrar aqui.

O caso 22, Alan, 77 anos, já foi apresentado: ele afirma que sofreu o acidente devido a uma “crise” de labirintite. “Me deu um branco”, ele diz. Considera-se satisfeito profissionalmente.

Marlene, 61 anos, casada, do lar (caso 28): mora com o marido em um distrito de Campinas. Vivem da renda proveniente de aluguel de imóveis, têm 3 filhos e, com todos, mantém relacionamento “conflituoso”: “por causa de dinheiro”, ela explica. Sua família – pais e avós – eram ricos fazendeiros na região. Mas, sérios desentendimentos entre os filhos fizeram com que, aos poucos, todas as propriedades fossem sendo vendidas: “tudo foi sendo vendido... tanta briga... acabou tudo...”, ela recorda-se. Há 4 anos, foi aconselhada a procurar tratamento psicológico: “estava revoltada”, justifica. Há 2, extraiu um tumor maligno do útero. Nos últimos 2 anos antes do acidente, os constantes desentendimentos entre os familiares e a saúde do marido a preocuparam. Nos dias atuais, a saúde do marido a aflige: “ele é cardíaco”, ela diz. Seu acidente ocorreu na tarde de uma quarta-feira: uma colisão entre 2 veículos. “O sinal abriu iniciei a marcha para dobrar à esquerda e outro veículo que vinha numa velocidade muito alta bateu em mim”. Por isso, ela culpa esse outro motorista envolvido na colisão – conforme ele próprio teria lhe confidenciado, atravessara o sinal vermelho, provocando a colisão. Nada a preocupava no dia do acidente e nem nos anteriores. Estava alegre, tranqüila, voltando da compra de flores para enfeitar uma igreja. Esse foi seu primeiro acidente em muitos anos de direção.

Sobre o acidente de Marlene, não temos elementos suficientes para identificar um fator desencadeante. Nem podemos dizer que ela poderia ter evitado esse acidente. Sabemos, apenas, que o local da ocorrência é um cruzamento, que propicia ampla visibilidade para os motoristas que trafegam em um ou outro sentido.

Josildo, 64 anos, casado, aposentado, diz de si: “minha vida foi tudo bem, está indo bem... graças a Deus não tenho vício nenhum e sempre procurei orientar as pessoas para o bem, como a palavra de Deus”. Está satisfeito profissionalmente. É evangélico, aparentemente muito devoto – presta serviços voluntários para sua Igreja. Mora em uma casa simples, afastada do centro da cidade. Não concluiu o primeiro grau. Seu acidente aconteceu na manhã de uma sexta-feira, quando colidiu com outra condutora que estava na sua preferencial de direção. Tinha uma faixa de “PARE” para Josildo. No entanto, ele a atravessou: “eu achei que ia dar tempo para ultrapassar e que não ia acontecer nada... inclusive já tinha atravessado a faixa de PARE”. Por essa razão, por já ter atravessado o PARE, ele culpa a outra motorista pela colisão. Perguntei-lhe, se ele havia visto esse outro

carro. Ele respondeu: “eu vi, mas eu vi ele parado; depois, quando eu atravessei, ele desceu com tudo”. Com 20 anos ele sofreu um acidente pequeno, dirigindo uma bicicleta. Há cerca de 4 anos, envolveu-se em outro: “o cara desceu a preferencial e bateu em mim... machuquei, também...”.

A outra condutora envolvida no acidente de Josildo foi entrevistada: Marília, 47 anos, casada, do lar, que mora em uma bela casa de um condomínio fechado de Campinas (caso 60). Ela culpa Josildo pela ocorrência do acidente. Mas, acrescenta que poderia ter parado para dar passagem para ele, se não estivesse preocupada com um ônibus que vinha logo atrás de seu carro. Nos minutos anteriores ela sentia-se ansiosa, preocupada, descontente, infeliz e triste: “estava preocupada com minha mãe, tinha acabado de chegar do Rio e estava contando para uma amiga a situação da minha mãe”. Sua mãe está envolvida em dívidas, e sofrera, dias antes de seu acidente, uma paralisia facial. Não havia dormido bem naquela noite: “não estou dormindo bem desde que começaram esses problemas”. Estava sob o efeito de medicamentos: todo dia ela toma comprimidos para pressão alta. Há 12 anos sofreu um outro acidente. Quando lhe telefonei para convidá-la a participar da pesquisa, ela disse: “vou participar dessa pesquisa, porque já é a segunda vez que alguém atravessa a minha frente e provoca acidente”.

O rol de circunstâncias do acidente que envolveu Marília e Josildo, nos permite apontar alguns fatores de risco. Sobre Josildo: o fato de ter sofrido um outro acidente há pouco tempo, nos levam a sugerir a hipótese que as alterações físicas típicas da idade, sejam responsáveis pela sua falta de atenção (35, 59). Sobre Marília: suas preocupações, a noite mal dormida, o medicamento. Mas, o que sobressai, é um fato que estaremos discutindo, em detalhes, mais adiante: as pessoas, geralmente, não se responsabilizam pela ocorrência de um acidente de trânsito.

Júlio, 61 anos, casado, aposentado desde os 44 anos: não sabe definir se está satisfeito profissionalmente – hoje ele trabalha em uma empresa com o único fim de complementar sua renda da aposentadoria. Mora em uma casa ampla, em bairro nobre da cidade. Seus filhos estão formados, ele se orgulha de todos eles. Seu acidente aconteceu na tarde de uma sexta-feira: “virei uma esquina e a moça, que estava estacionada, saiu e impediu minha passagem; ela obstruiu minha passagem e bati na traseira do carro dela”.

Por essa razão, ele a culpa pela ocorrência. Mas, essa moça culpa Júlio. Ela não foi entrevistada, recusou-se a participar da pesquisa, mas disse: “ele falou, no BO, que eu estava parada, mas eu já estava em movimento quando ele bateu na minha traseira... não tive culpa...”.

Júlio já se envolveu em 2 outros acidentes: um há 24 anos e o outro há 18 – faz muito tempo, portanto. Nada, em sua história de vida, é indicativo que seja uma pessoa cheia de preocupações. Mas, ele tem 61 anos. Portanto, só podemos dizer que as pessoas nessa idade estão mais propensas a acidentes, pelas alterações físicas e psíquicas decorrentes do processo de envelhecimento (35, 59), conforme já discutimos anteriormente, quando apresentamos a distribuição dos sujeitos participantes dessa pesquisa, segundo a idade.

Joana, 63 anos, solteira, professora (caso 71): mora com a mãe de 101 anos de idade; não se casou porque só pensava em estudar; também nunca teve relação sexual: “sou virgem, puríssima”, ela diz. Diariamente, ingere um “remédio para ansiedade”, que diz ser homeopático. Está muito satisfeita com seu trabalho: “adoro! Os alunos falam: a senhora tem paixão pelo que faz”. Seu acidente aconteceu em uma noite de quarta-feira, quando voltava da escola onde leciona. Diz: “vinha atrás de um caminhão de lixo, esperei o semáforo abrir, ele virou a rua e eu entrei atrás e bati nele”. E, completa: “o moço do caminhão falou: como a senhora pôde bater em mim?”. Atribui seu acidente ao azar e ao próprio descuido. Sobre o azar, diz: “parece que você entre numa fase onde tudo quebra: som, geladeira... fase de morte... é uma coisa atrás da outra, fase negativa”. Sobre o descuido, comenta: “estava calma sossegada, não dá para entender, acho que me deu um branco”. E prossegue: “acho que é muito problema que eu estou passando: empregada, mamãe doente, as reuniões da escola”. Esse foi seu segundo acidente. O primeiro foi idêntico a esse, mas ela não lembra a data da ocorrência. Nos últimos 2 anos sofreu com a morte de pessoas queridas e, hoje, preocupa-se bastante com a doença da mãe. Mas, quando estava me despedindo, após terminar a entrevista, ela acrescentou: “ultimamente o que tem me preocupado são as multas: estou pagando muitas multas de trânsito; acho que estão me multando porque sabem que eu pago direitinho”. Joana perdeu a carteira de habilitação depois desse acidente – tinha muitas multas.

Joana tem consciência que suas preocupações estão na raiz desse acidente. Ela estava precisando liberar-se um pouco das preocupações, descansar. Tanto que, diariamente, toma um remédio para acalmar-se. Mas, o acidente precisou acontecer – não bastavam as multas – para ela atentar para esse fato. Infelizmente, parece que alguns acidentes ocorrem para a pessoa perceber que está estressada. É como se, acidentando-se, ela pudesse parar para descansar. Isso, entretanto, nem sempre acontece. Nesse caso, Joana apenas acrescentou mais uma preocupação à sua vida: o rapaz no caminhão de lixo feriu-se.

Finalmente, o caso 76, o único, entre os acidentados com mais de 50 anos, que não está satisfeito profissionalmente: César, 54 anos, casado, aposentado. Um homem forte, apelidado de Maguila, mas que está cerca de 20 quilos acima de seu peso. Sempre trabalhou em metalúrgicas, inclusive exercendo cargos de alta periculosidade, onde chegou a sofrer acidentes de trabalho. Mas, ele diz, lembrando-se disso: “uma vez falaram que estava acontecendo muito acidente comigo, mas o médico falou: vai ver onde ele trabalha!; eu trabalhava no meio do fogo, com temperatura ambiente de 70 graus celsius... com umas roupas grossas de amianto... entrava no fogaréu... o pessoal falava: nunca vi um negão daquele agüentar trabalhar num lugar daqueles!; mas eu gostava... fui para o fogaréu, porque não quis ficar trabalhando sentado”. Antes de ir para o “fogaréu”, Cesar trabalhava sentado, ocupando um cargo de inspeção. Depois, em outra firma, sempre foi considerado um funcionário exemplar: “começou a ter poda na empresa e um chefe me mandou para um setor onde sempre tinha serviço, para não me mandarem embora”. Com 44 anos, aposentou-se. Continuou trabalhando, porém: era funcionário de uma empresa de dedetização e fazia constantes viagens a serviço. Atualmente, com a baixa demanda desses serviços, não é mais funcionário fixo da firma, mas, eventualmente, é chamado para serviços comissionados. Está procurando emprego: “não agüento ficar em casa; comecei a trabalhar muito novo e aposentei muito cedo... quero arrumar um outro serviço, porque não consigo ficar parado”, ele diz. Seu acidente aconteceu numa quarta-feira à noite. Acabara de voltar de viagem, havia dirigido 3 horas seguidas. Jantou com a esposa e saiu para levar a namorada do filho na casa dela. Na volta, chocou-se contra um poste: “eu dormi no volante... tinha chegado de viagem e jantei comida pesada, comi muito... não estava correndo... e olha que sempre viajei tanto e, quem viaja, sabe que depois de comer tem que ficar parado no mínimo 1 hora e meia por causa do sono que dá... nunca tinha batido o

carro... primeira vez essa”. Usava o cinto, mas acredita que não tenha funcionado, devido ao fato de deixar o banco em posição vertical: “uma vez o médico me disse para deixar o banco assim para evitar dores na coluna, já que eu viajava muito”. Por isso, machucou-se. O mesmo não aconteceu com seu filho, sentado no banco de passageiro: “com ele não aconteceu nada porque o cinto funcionou”.

Sobre o acidente de César, uma série de fatores de risco se alinham para a ocorrência do acidente. O mais evidente era o cansaço, o sono. Segundo Leger (24), a sonolência, o cansaço são importantes fatores humanos responsáveis pelos acidentes, que muitas vezes são negligenciados pelos motoristas. César tinha consciência, no entanto, que o sono foi uma das causas de seu acidente. Como pano de fundo, temos a insatisfação profissional, o desemprego. Ao falar dos sentimentos nos minutos anteriores ao acidente, ele não esqueceu de citar o quanto o fato de estar desempregado o preocupa.

Pelos dados da Tabela 6, verificamos que, no grupo comparação (não-acidentados), não houve diferença estatisticamente significativa, entre as faixas-etárias, segundo a satisfação profissional. Isso significa que, de forma geral, todos os sujeitos desse grupo estão satisfeitos profissionalmente, independente da idade. Um dos principais sintomas da insatisfação profissional é a tendência a acidentes (35). Assim, podemos dizer que existe associação entre o não envolvimento em acidentes e a satisfação profissional, manifestada pelos motoristas do grupo comparação.

Observando os dados da Tabela 7, verificamos que houve diferença significativa para satisfação profissional, entre as categorias profissionais, no grupo dos acidentados: estão mais satisfeitos profissionalmente os indivíduos pertencentes às categorias I e VI, do que os das demais categorias. Na categoria I, que englobam as posições de supervisão ou inspeção de ocupações não manuais, estão satisfeitos profissionalmente: 60,00% dos indivíduos (9 sujeitos do total de 15); na categoria VI, a dos aposentados, 71,43% (5 sujeitos do total de 7). Os profissionais da Categoria I são aqueles que, em geral, recebem melhores salários. Não é de se estranhar, portanto, que eles estejam mais satisfeitos profissionalmente. Dissemos, anteriormente, que a satisfação profissional pode ser um dos fatores que contribuem para o não envolvimento em acidentes, pela tranquilidade que proporciona ao indivíduo e sua família. Estatisticamente, isso continua

sendo válido, apesar de termos acidentados que estão satisfeitos profissionalmente, pois na categoria I encontram-se apenas 15 indivíduos – 18,75% do total de 80, que compuseram a amostra de acidentados. Sobre os aposentados, lembramos a discussão anterior, segundo a satisfação profissional dos indivíduos com idade acima de 50 anos – na, sua maioria, aposentados – que mostrou outros fatores que podem estar relacionados à ocorrência de acidentes, entre eles as alterações físicas e psíquicas decorrentes da idade (35, 59).

Dissemos acima, que os motoristas não-acidentados de todas as faixas-etárias, de forma geral, estão satisfeitos profissionalmente. No entanto, ao verificarmos, pela Tabela 8, os percentuais de motoristas não-acidentados, segundo a satisfação profissional por categoria profissional, observamos algumas diferenças significativas: não estão satisfeitos profissionalmente os indivíduos pertencentes às categorias V e VII, respectivamente as donas de casa e os desempregados. Na categoria V estão insatisfeitos 80,00% dos sujeitos (4 sujeitos do total de 5); na Categoria VII, 100% (1 sujeito). Isso significa que, embora os motoristas não-acidentados de todas as idades estejam satisfeitos profissionalmente, não podemos dizer o mesmo das donas de casa e dos desempregados – estes não estão, estatisticamente, satisfeitos com a ocupação. A causa da insatisfação dos desempregados é óbvia: a falta de um emprego não lhes garante uma sobrevivência digna. A insatisfação das donas de casa mostra o anseio pela independência financeira, que um trabalho pode lhes proporcionar.

B – Eventos estressantes de vida nos últimos 2 anos que antecederam a ocorrência do acidente de trânsito: Tabela 9, Gráficos 12, 13 e 14.

Tabela 9: Distribuição da frequência de respostas positivas dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os eventos estressantes de vida ocorridos nos últimos 2 anos que antecederam a ocorrência do acidente no trânsito*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada evento estressante; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens; os níveis de significância para cada evento e os testes utilizados para a análise (QQ = Qui-Quadrado e F = Teste Exato de Fisher), estão descritos entre os resultados dos 2 grupos (os valores em realce representam diferenças significativas entre os grupos).

<i>Eventos estressantes</i>	Acidentados			Não Acidentados	
	<i>n</i>	<i>Perc%</i>	<i>Significância</i>	<i>n</i>	<i>Perc%</i>
Morte de pessoas queridas	45	56,3	p=0.093 – QQ	16	40,0
Problemas financeiros	42	52,5	<i>p=0.002 – QQ</i>	9	22,5
Problemas com os filhos	5	6,3	p=0.177 – F	6	15,0
Desentendimentos c/ companheiro	35	43,8	p=0.236 – QQ	13	32,5
Desentendimentos c/ familiares	25	31,3	p=0.193 – QQ	8	20,0
Mudança de emprego	24	30,0	<i>p=0.035 – QQ</i>	5	12,5
Desemprego	26	32,5	<i>p= 0.001 – QQ</i>	2	5,0
Doenças	29	36,3	p=0.893 – QQ	14	35,0
Acidentes	22	27,5	<i>p=0.001 – QQ</i>	0	0,0
Fim relacionamento c/ companheiro	20	25,0	p=1.000 – QQ	10	25,0
Problemas no emprego	24	30,0	<i>p=0.035 – QQ</i>	5	12,5
Escolha de profissão/curso	23	28,8	<i>p=0.001 – QQ</i>	1	2,5
Outras situações	31	38,8	p=0.346 – QQ	12	30,0

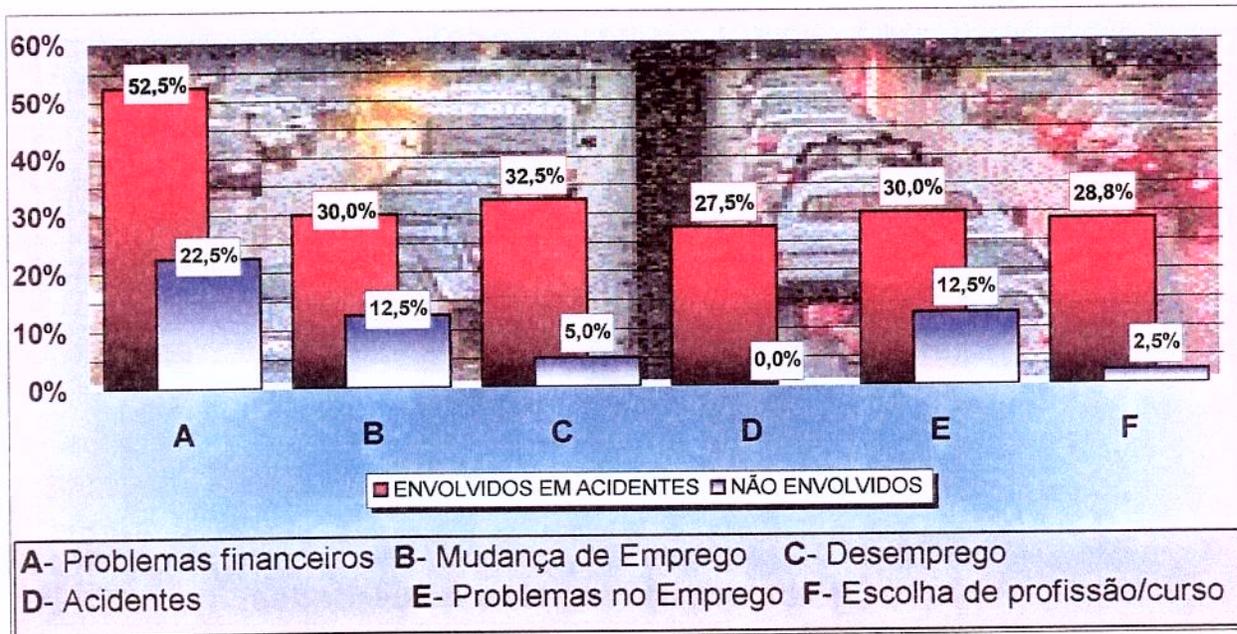


Gráfico 12: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os eventos estressantes de vida ocorridos nos últimos 2 anos que antecederam o acidente no trânsito (no caso do grupo de estudo)*. Observação: todos que apresentaram diferença estatisticamente significativa entre os grupos, conforme está descrito na Tabela 9.

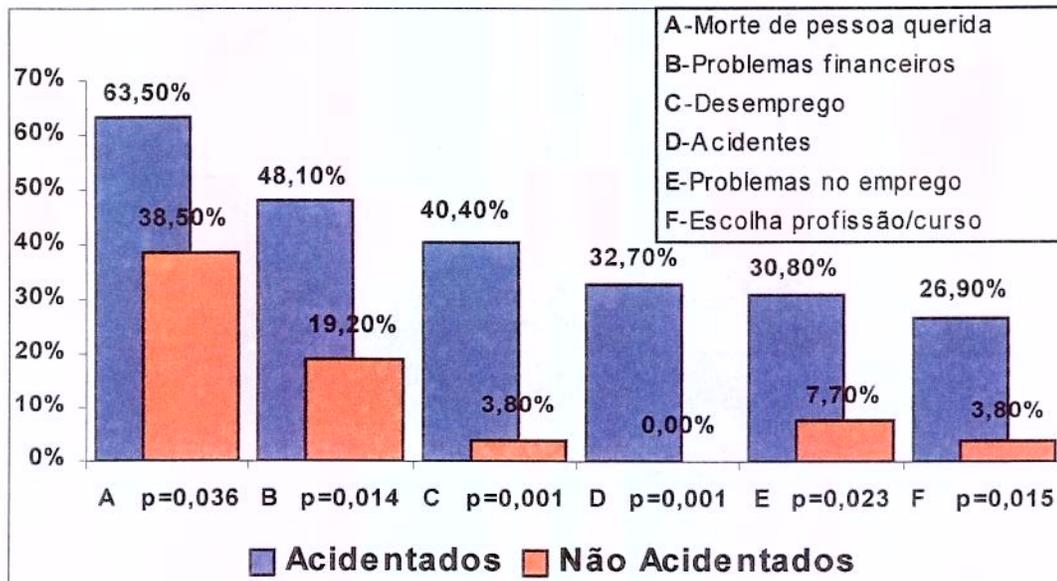


Gráfico 13: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os eventos estressantes de vida nos últimos 2 anos, que antecederam o acidente no trânsito (no caso do grupo de estudo)*. Observação: estão representados os eventos estressantes com diferença significativa entre os grupos.

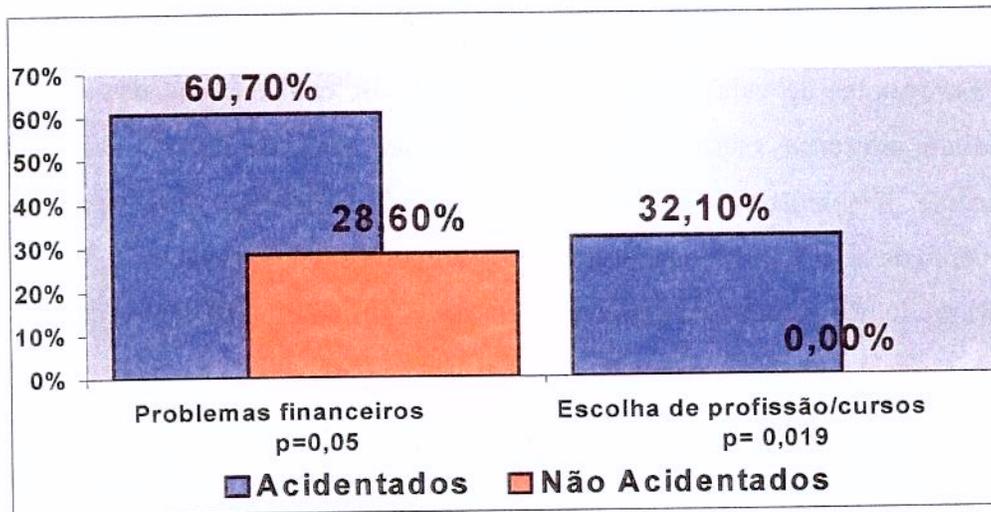


Gráfico 14: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os eventos estressantes de vida nos últimos 2 anos que antecederam o acidente de trânsito (no caso do grupo de estudo)*. Observação: estão representados os eventos estressantes com diferença significativa entre os grupos.

Tabela 9, Gráficos 12, 13 e 14 – Discussão

Observando os dados da Tabela 9 e o Gráfico 12, verificamos que todos os eventos estressantes de vida assinalados pelos sujeitos, com exceção dos *acidentes*, que apresentaram diferença estatisticamente significante, entre os grupos, estão, direta ou indiretamente, relacionados ao trabalho ou à profissão. São eles: *problemas financeiros*: com percentuais de 52,5% (42 sujeitos) para o grupo dos acidentados e 22,5% (9 sujeitos) para o grupo de não-acidentados; *mudança de emprego*: com 30,0% (24 sujeitos) e 12,5% (5 sujeitos) para acidentados e não-acidentados, respectivamente; *desemprego*: com 32,5% (26 sujeitos) e 5,0% (2 sujeitos) para acidentados e não-acidentados, respectivamente; *problemas no emprego*: com 30,0% (24 sujeitos) e 12,5% (5 sujeitos) para acidentados e não-acidentados, respectivamente; *escolha de profissão/curso*, com 28,8% (23 sujeitos) e 2,5% (1 sujeito) para acidentados e não-acidentados, respectivamente.

A diferença estatisticamente significante, entre os grupos, para o evento estressante *acidentes*, onde se verificou percentual de 27,5% (22 sujeitos) e 0,0% para acidentados e não-acidentados, tem relação com o número de motoristas reincidentes, entre os acidentados, que foi de 50 sujeitos, correspondente a 62,5% do total da amostra, constituída de 80 sujeitos. Iremos discutir esses resultados mais adiante, ao falarmos dos motoristas reincidentes.

Sobre os outros eventos estressantes com diferença significativa entre os grupos, os números falam por si só: nos últimos 2 anos, mais acidentados têm histórias de queixas relacionadas ao trabalho.

Diante dessas constatações, subdividimos os grupos, segundo o sexo dos sujeitos, para analisar de essas diferenças significativas, entre os grupos, se mantinham, e localizar onde preponderavam: se entre os homens ou as mulheres. Obtivemos, então, resultados distintos para cada grupo, que apresentamos nos Gráficos 13 e 14.

Observando os dados do Gráfico 13, verificamos que houve alteração nos resultados obtidos anteriormente (Gráfico 12), quando consideramos os dois grupos sem subdividi-los por sexo, segundo os eventos estressantes de vida nos últimos 2 anos. As

diferenças estatisticamente significantes, entre os grupos, segundo *problemas financeiros; desemprego; acidentes; problemas no emprego e escolha de profissão/curso*, continuaram persistindo no grupo dos homens acidentados, apesar das alterações nos percentuais. Por outro lado, desapareceu o evento estressante *mudança de emprego*, e destacou-se um outro, que antes não figurava entre a lista dos eventos com diferença significativa entre os grupos – *morte de pessoas queridas*, que obteve 63,50% e 38,50%, respectivamente para acidentados e não-acidentados do sexo masculino, representando diferença significativa ($p=0,036$).

Após a morte de entes queridos, inicia-se um período normal de luto. Alguns dos sintomas desse período são: tristeza, choro, irritabilidade, insônia e dificuldades de concentração e na realização de tarefas diárias. O período de duração do luto varia de acordo com aspectos psico-culturais do indivíduo, mas geralmente não se prolonga além de 6 meses – é o que se chama de luto normal. Em alguns casos, no entanto, pode haver um agravamento dos sintomas, levando o sujeito a desenvolver um quadro depressivo, que vai requerer tratamento e poderá prolongar o período dessa sintomatologia (35).

Dirigir é um ato que exige muita atenção, cuidado e concentração. Considerando que a maioria dos acidentados do sexo masculino fez referência à morte de entes queridos, é possível que estivessem atravessando um período de luto e manifestando os típicos sinais que o acompanha, o que aumentaria o risco de envolvimento em acidentes de trânsito.

No todo, os resultados do Gráfico 13 evidenciam que os homens acidentados enfrentaram, nos últimos dois anos, mais eventos estressantes relacionados ao trabalho, em comparação aos não acidentados.

Queixas relacionadas ao trabalho também foram comuns nos discursos dos acidentados do sexo masculino, conforme já tivemos oportunidade de descrever nesse capítulo. Vamos citar exemplos de frases de homens não-acidentados, que confirmam o que os números concluíram: no geral, eles não se queixam de eventos estressantes que têm relação direta com a profissão que exercem.

Paulo, 46 anos, casado, construtor, diz: “estou muito satisfeito com o que faço, sempre ganhei bem, entrego a casa até o último parafuso; gosto de servir os meus clientes da melhor maneira possível, sou muito organizado; não é querer me vangloriar, mas o pessoal fala que sou muito competente”.

Jairo, 32 anos, casado, mecânico, diz: “me dou bem com meu sócio; já tentei fazer outras coisas, mas sempre tive oficina e vi que era o que me segurava, dava resultado em matéria de dinheiro”.

Jarbas, 28 anos, solteiro, administrador de empresas, que está há 3 anos trabalhando em uma empresa, diz: “sou um dos poucos aqui que não reclamo (do trabalho), gosto muito do que faço e se a firma pagasse a pós-graduação, nem voltava para minha cidade”. Ele pediu transferência para uma filial da empresa, situada em sua cidade natal, a fim de fazer uma pós-graduação.

Pedro, 28 anos, solteiro, comerciante, diz: “eu gosto do meu serviço porque é coisa dinâmica, lida com as pessoas, é meu, sou proprietário; e está indo bem, até já comprei outro negócio”.

José, 22 anos, solteiro, supervisor de uma empresa de telecomunicações, que começou a trabalhar com 19 anos nesse ramo e, de lá para cá, já mudou 6 vezes de emprego, diz: “mas sempre mudando para melhor, sempre recebendo proposta melhor; eu me orgulho disso, porque já fui convidado para voltar a trabalhar em 2 firmas em que já trabalhei; agora estou aqui há um ano e estou muito satisfeito, porque já trabalhei muito e demoraram a reconhecer meu trabalho, e hoje, aqui, eu tenho reconhecimento”.

Gilson, 19 anos, solteiro, supervisor de atendimento de empresa de telefonia, que começou a trabalhar com 18 anos como estagiário e, logo em seguida, foi promovido para o cargo atual, diz: “a empresa é dinâmica, dá oportunidade para todos; a gente sendo capaz, ela dá oportunidade e a gente sabe que pode melhorar lá dentro, além disso eu gosto do pessoal de lá, do grupo de pessoas que trabalham lá”.

Wilson, 30 anos, casado, há 4 anos tem um comércio, que lida com produtos infantis, diz: “gosto de trabalhar com crianças; olha lá!”, ele me apontou uma criança, e completou sua frase: “ver um sorriso desse de manhã, já compensa tudo”.

Alécio, 29 anos, solteiro, engenheiro, diz: “tenho boa convivência com os donos da empresa, tenho oportunidade de fazer o que eu gosto e perspectiva de crescer financeiramente”.

Aldo, 54 anos, casado, dono de uma banca de revistas há 18 anos, diz: “adoro isso aqui pelo convívio com as pessoas, o diálogo que tenho com todo mundo que vem aqui; o que tenho hoje, eu nunca esperava ter por causa da pouca cultura minha: tenho casa, carro, terreno, casa na praia, filhas formadas em faculdade e satisfeitas, acabei de abrir um negócio para uma das minhas filhas... estou satisfeito demais!”.

Fernando, 43 anos, casado, que trabalha desde os 13 anos numa empresa, onde há 5 anos é gerente geral, diz: “estou satisfeito mais pela amizade, ambiente bom, estou acostumado com tudo aqui, gente boa”. No final da entrevista, ele discorreu, animadamente, sobre os produtos que a empresa produz: “na verdade, nós somos os únicos no mundo que têm produtos tão bons, eu me orgulho disso”.

Armando, 22 anos, solteiro, auxiliar jurídico de uma multinacional, que está trabalhando numa área que é de seu agrado, diz: “é a área em que eu quero me especializar quando me formar: a empresarial – gosto do tipo de trabalho, mexe com contratos, registro de marcas... quero terminar a Faculdade e ser advogado da empresa... eu acredito em ascensão nessa empresa”.

Rogério, 23 anos, solteiro, estudante, diz sobre seu curso universitário: “impossível estar mais satisfeito com esse curso”.

Observando os resultados do Gráfico 14, notamos que os eventos estressantes nos últimos dois anos apontados pelas mulheres acidentadas, que apresentaram diferença significativa, em comparação ao grupo de não-acidentadas, foram os *problemas financeiros e escolha de profissão e/ou curso*. 60,70% do grupo de estudo (17 sujeitos do total da amostra, constituída de 28 mulheres acidentadas) e 28,6% do grupo comparação (4 sujeitos

do total da amostra, constituída de 14 mulheres não acidentadas), mencionaram *problemas financeiros*, sendo essa diferença levemente significativa ($p=0,05$); 32,10% do grupo de estudo (9 sujeitos do total da amostra, constituída de 28 mulheres acidentadas) e 0,00% do grupo comparação, mencionaram *escolha de profissão e/ou curso* ($p=0,019$).

Esses resultados indicam que, entre as mulheres acidentadas, também são comuns as queixas relacionadas ao trabalho. No entanto, elas não assinalaram o *desemprego* e os *problemas no emprego*, tal como fizeram os homens acidentados – não observamos diferenças significativas, entre os grupos de mulheres, segundo estes eventos estressantes. Entre as mulheres dos dois grupos, também não observamos diferença significativa, segundo as categorias profissionais, tal como aconteceu entre os homens dos dois grupos: enquanto mais homens acidentados estavam exercendo ocupações que exigem pouca qualificação profissional ou estavam desempregados, as mulheres se distribuíram, homogeneamente, entre as profissões. Estas constatações, nos levam a concluir, que o estresse, advindo de preocupações com a profissão, pode estar relacionado à ocorrência de acidentes. No entanto, isso fica bem mais evidente entre os homens. Esses dados se assemelham aos resultados de Selzer et al. (*apud* 38), que concluíram que conflitos pessoais, vocacionais ou financeiros, eram mais comuns em condutores de veículos envolvidos em acidentes fatais, em comparação a indivíduos de um grupo controle.

Os resultados da Tabela 9 e dos Gráficos 12, 13 e 14, nos levam a concluir que os eventos estressantes relacionados à profissão ou ao trabalho, são fatores de risco importantes nas histórias de vida de homens acidentados, podendo estar na gênese de muitos acidentes envolvendo motoristas do sexo masculino. Afinal, nos países capitalistas, entre eles o Brasil, onde o valor das pessoas se mede pelo seu valor no mercado de trabalho (64), ganhar pouco, estar desempregado ou exercendo ocupações que não trazem satisfação e geram muita preocupação, podem predispor os motoristas a acidentes de trânsito, pelo comprometimento do estado de saúde – definidos pelo bem estar físico, mental e social, que segundo Lopes et al. (36), desempenham importante papel na causa dos acidentes com veículos.

C – Eventos estressantes de vida nos dias atuais: Gráfico 15

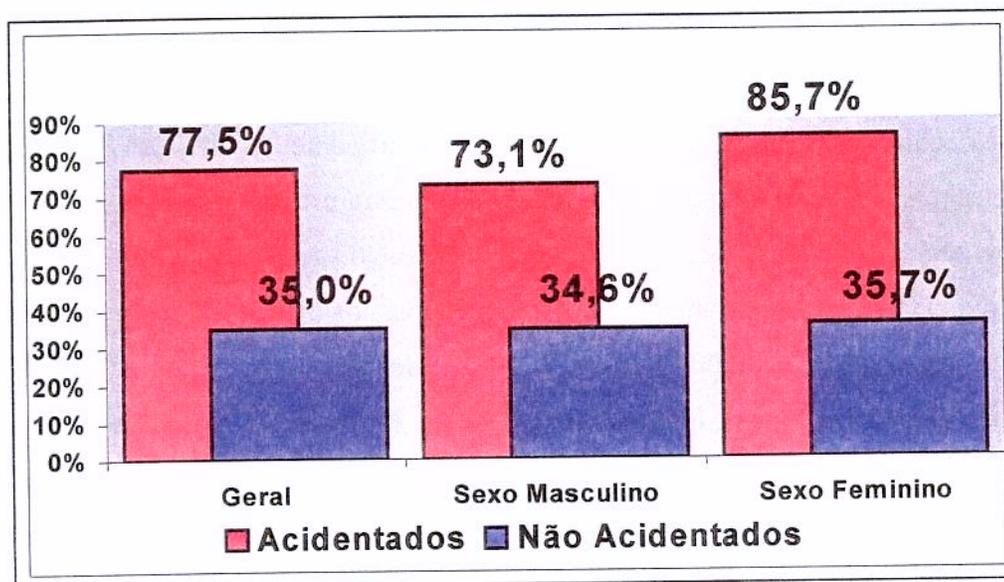


Gráfico 15: Representação gráfica da frequência de indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, segundo o fato de terem afirmado que estavam preocupados, nos dias atuais, com algum (ou vários) evento estressante de vida.

Gráfico 15 – Discussão

Os dados do gráfico 15 indicam que 77,5% dos motoristas do grupo de estudo (62 sujeitos) assinalaram histórias de sofrimentos ou preocupações, nos dias atuais, devido a vários eventos estressantes, contra 35% (14 sujeitos) do grupo-comparação. Essa diferença, entre os grupos, é estatisticamente significativa ($p=0,001$). Subdividindo os grupos, segundo o sexo, os resultados pouco se alteraram e as diferenças estatisticamente significantes, se mantiveram: 73,1% dos acidentados (38 sujeitos) e 34,6% dos não-acidentados (9 sujeitos), ainda estão preocupados, nos dias atuais, com algum ou vários eventos estressantes ($p=0,001$); 85,7% das acidentadas (24 sujeitos) e 35,7% das não-acidentadas (5 sujeitos), igualmente ($p=0,003$). Portanto, os acidentados, de ambos os sexos, ainda se preocupam mais com as situações estressantes do que os não-acidentados, o que significa, também, que os acidentados estão enfrentando, nos dias atuais, mais situações estressantes de vida.

Entre os eventos estressantes que são motivos de preocupações ou sofrimentos nos dias atuais, destacou-se o referente a *problemas no emprego*, com percentuais para o grupo de estudo e o comparação, respectivamente, de 25,8% (16 sujeitos do total de 62, que assinalaram histórias de sofrimentos e preocupações nos dias atuais devido a algum ou vários eventos estressantes) e 0,0%. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,033$). Quando, porém, subdividimos os grupos, considerando o sexo dos participantes, a fim de verificar quais eram as situações estressantes enfrentadas pelos sujeitos, nos dias atuais, as diferenças deixaram de ser significativas, permanecendo apenas uma tendência, entre os motoristas do sexo masculino, a estarem mais preocupados, nos dias atuais, com os *problemas no emprego* – 28,95% (11 sujeitos) e 0,00% foram os percentuais obtidos, respectivamente, para o grupo dos homens acidentados e não-acidentados nesse evento estressante. Essa diferença não é estatisticamente significativa, mas mostra uma tendência ($p=0,092$). Embora esse percentual para os motoristas do sexo masculino, segundo os *problemas no emprego*, seja superior ao encontrado no grupo todo (25,8%), o fato da diferença não ser considerada significativa explica-se, tendo em vista que, ao subdividirmos os grupos por sexo, segundo os eventos estressantes dos dias atuais, o número de motoristas em cada grupo tornou-se insuficiente para cálculos dessa natureza.

Diante desses resultados, acreditamos que o sofrimento causado pelos eventos estressantes de vida, nos dias atuais, pode estar relacionado à ocorrência de acidentes. Dissemos, anteriormente, o mesmo sobre os eventos estressantes nos últimos 2 anos que antecederam o acidente de trânsito. Portanto, o que nos parece nítido, é que os motoristas acidentados estavam acumulando, nos meses que antecederam o acidente, uma série de situações estressantes e desagradáveis, que culminaram com sua ocorrência.

Vamos citar apenas algumas situações nos dias anteriores ao acidente, relatadas pelos acidentados, que exemplificam as causas das preocupações. São elas:

Roberto, 26 anos, desempregado (caso 4), diz: “estava com o pé atrás... tinha o boato que eu ia perder o emprego”. Quando sofreu o acidente, Roberto ainda estava empregado. Dias depois, no entanto, ele pôde confirmar que seu medo tinha procedência: ao ser entrevistado, já havia sido demitido.

Adoniran, 38 anos, pedreiro (caso 7), que diz que sua preocupação, nos dias anteriores ao acidente, era o “trabalho”, comenta: “umas coisas lá no trabalho que não deram certo”.

Vanessa, 24 anos, advogada (caso 10), que já se envolveu em 5 acidentes, sendo que o penúltimo ocorreu 15 dias antes do que motivou a entrevista, diz: “eu não queria mais dirigir depois do acidente que aconteceu antes desse... eu achava que ia bater, tinha a sensação que ia bater...”.

Evani, 25 anos, comerciante (caso 12), que está enfrentando sérios problemas no casamento, diz: “mas tem duas histórias do acidente... como eu tenho tido problemas no casamento, eu me apaixonei por um funcionário do meu marido...”. Alguns dias antes do acidente, ela beija esse rapaz. Nessa ocasião, seu marido estava viajando a negócios. Quando do regresso dele, recostada em uma escada de sua empresa, fumando e vendo-o conversar com o homem de quem se diz apaixonada, um funcionário seu aproximou-se e lhe disse: “você está em minhas mãos!”. Ela apavorou-se e perguntou-lhe: “mas o que você sabe?”. Ao que esse moço respondeu: “eu sei de tudo”. Então, Evani praticamente confessou o beijo a esse rapaz, pedindo-lhe que não o revelasse ao marido. Ao que ele

respondeu: “mas eu só falei que você estava em minhas mãos porque você estava fumando e o seu marido não deixa você fumar!”. Ele não sabia nada do beijo... Depois desse incidente e sabendo que seu marido, o funcionário dele e o seu iriam se reunir em um bar, numa sexta-feira à noite, ela resolveu ir averiguar se seu “beijo” seria mantido em sigilo por seu funcionário. Com a desculpa que iria mostrar seu cãozinho ao marido, saiu de casa com o carro. Em um cruzamento, parou em obediência ao sinal vermelho. Mas, um carro que estava parado ao lado do seu, resolveu avançar o sinal. Pensando que o sinal estivesse aberto, ela começou a trafegar também. O sinal estava fechado, no entanto. E um ônibus a atingiu em cheio.

Mário, 33 anos, administrador de empresas (caso 14), diz: “tinha uma coisa que me preocupava... desgosto? Não... acho que estava pensativo... fazia 9 dias que tinha começado um emprego novo... e tudo o que é novo tem certa resistência, barreira da gente... a gente fica preocupado e pensativo”.

Mariana, 22 anos, desempregada (caso 15), diz: “a preocupação é em arrumar emprego... tem que ser meio período por causa da Faculdade e esse é o problema: é difícil”.

Marta, 30 anos, decoradora e funcionária pública (caso 16), que já se envolveu em 4 acidentes, sendo que o último aconteceu uma semana após àquele que motivou essa entrevista, diz: “depois da morte do meu pai, minha mãe ficou perdida e eu me sinto angustiada por não poder estar lá para ajudá-la”. Além disso, Marta não sabe se deve pedir demissão do cargo público que ocupa há anos, para dedicar-se exclusivamente ao ateliê de decoração: “quero manter meu padrão de vida, por isso penso muito em deixar esse emprego; ao mesmo tempo, quero melhorar mais ainda profissionalmente com meu ateliê”.

André, 22 anos, técnico em bioquímica (caso 19), está preocupado com o vestibular e os problemas que enfrenta no seu emprego atual, diz: “eu trabalhava com doutores, pesquisadores, gente educada e, no lugar que eu trabalho agora, é uma mesquinaria...”.

Ademir, 48 anos, jornalista (caso 20), que não discorreu sobre suas preocupações, mas assinalou que anda desgostoso com o relacionamento “conturbado” com a família.

Ana, 19 anos, teleatendente (caso 21), que não está satisfeita com seu curso universitário e nem com seu emprego, diz: “eles não dão valor pra gente, é estressante e não concordo como eles tratam os consumidores”.

Jarbas, 40 anos, empresário (caso 23), está enfrentando sérios problemas na empresa devido à carga tributária, que não lhe permite fazer novos investimentos.

Adriana, 31 anos, do lar (caso 26), que depois do nascimento de uma filha com deficiência física e mental, há 4 anos, não pôde mais trabalhar e passou a dedicar-se exclusivamente aos cuidados dessa menina, diz: “estou tentando trabalhar com um negócio próprio, mas no fundo não sei se vai dar certo por causa da minha filha”.

Vânia, 37 anos, auxiliar de enfermagem (caso 29): está descontente com seu companheiro e tem um história de vida marcada pela insatisfação por não poder engravidar. Ela diz: “eu me sinto incompetente por não ter sido capaz de construir a coisa que mais valorizo na vida, que é uma família”. Nos dias atuais, enfrenta vários problemas de saúde: “uma semana antes do acidente foi constatado que eu estava com colesterol muito alto”, ela diz. E mais: “no decorrer da vida eu sou muito melancólica”.

Gustavo, 23 anos, gerente da oficina mecânica do pai (caso 30), que anda preocupado com a situação financeira da família e diz que está atravessando um período de *crise psíquica*, comenta: “a pessoa começa a fazer um barulhinho e já fico irritado; contei isso para o meu primo e ele falou para eu ir num psicólogo que é bom”.

Josias, 43 anos, mecânico (caso 35), que está enfrentando problemas financeiros, diz: “está muito difícil ganhar dinheiro...”.

Rogério, 22 anos, ajudante de eletricista (caso 39), que já foi assaltante, traficante, já assassinou várias pessoas, está tentando mudar de vida, mas está sendo pressionado pela quadrilha para voltar para o crime, diz: “não tenho esperança de nada, não

tem jeito nem fugindo... os caras descobrem onde você está e vão atrás... eles não se conformam com o fato de eu ter parado, porque eu fazia o serviço direito... me pegaram um dia e me bateram com uma corrente... quem entrou nessa vida é assim, você nunca mais tem sossego...”.

Moriavan, 40 anos, comerciante (caso 46), que está enfrentado problemas financeiros e conjugais, diz: “estou com umas dívidas que não consigo resolver... cheguei a atrasar conta de luz e cortaram a luz... essas coisas que vão aborrecendo, a gente acaba ficando sem cabeça e, quando vai acordar, já é tarde demais; meu trabalho tem condições de melhorar, mas aí você fica com tanta coisa na cabeça que acaba não conseguindo fazer nada de bom... e, para completar, quando você chega em casa, ao invés de ter conforto, você só tem confronto... e a gente vai levando o dia assim: faz de conta que resolveu o problema, faz de conta que é feliz”.

Vinícius, 20 anos, estudante (caso 51), que pediu demissão de um emprego há 3 meses da data do acidente e, agora, quer voltar a trabalhar, diz: “o desemprego é a preocupação... enjoei do meu emprego anterior”.

Cilene, 25 anos, bancária (caso 54), cujo marido é drogado, diz: “eu vinha brigando muito com meu marido por causa das drogas... agora eu estou começando a tratá-lo como doente e estou me afastando cada vez mais dele”.

Carlos, 25 anos, pintor (caso 68), que está enfrentando uma série de problemas depois que deixou um emprego assalariado e brigou com a mãe de sua filha, diz: “a preocupação nos dias antes do acidente era toda minha situação: falta de emprego, filha, namorada nova...”. Ele havia discutido com a namorada na semana anterior e, no dia do acidente, eles brigaram muito.

D – Doenças gerais

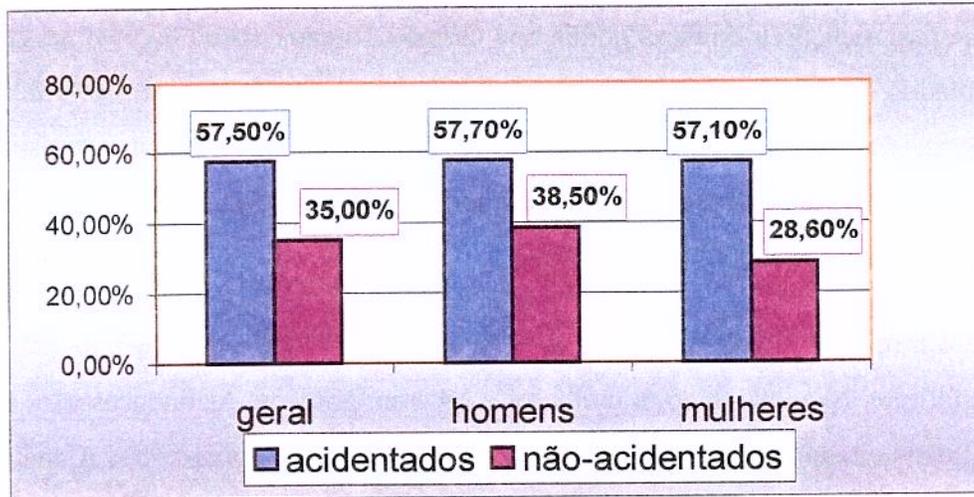


Gráfico 16: Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, *segundo o fato de terem assinalado doenças gerais nos últimos 10 anos.*

Gráfico 16 – Discussão

Conforme mostra o gráfico 16, no grupo dos acidentados (geral) o percentual dos que fizeram menção a doenças gerais nos últimos 10 anos foi de 57,5%; no grupo dos não-acidentados, de 35,0%. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,020$). Mas, ao realizarmos a análise dos grupos por sexo, deixamos de verificar índices estatisticamente significativos, embora tenham se mantido percentuais superiores para homens e mulheres acidentados, que assinalaram doenças gerais.

Entre os 46 indivíduos do grupo de estudo (57,50%), que assinalaram doenças gerais nos últimos 10 anos, 16 eram mulheres e 30 eram homens. As doenças e/ou sintomas e sinais clínicos citados pelas mulheres foram: Alergias (pele); Amigdalite; Asma; Cálculo Renal; Câncer no útero; Colesterol alto; Depressão; “falta de ar”; Gastrite; “Ovo de solitária na cabeça”; Rinite; Sinusite; Úlcera; Infecção na garganta. As doenças citadas pelos homens foram: Alergia (pele); Rinite; Cálculo Renal; Inflamação na garganta; Enxaqueca; Espondilite; Gastrite; Hérnia de disco; Hipertensão arterial; Infecção renal; Nefrite; Pneumonia; Leucopenia; Sinusite; Inflamação no ouvido; Pneumotórax; Úlcera; Faringite.

Ressaltamos que não foram considerados como *doenças gerais*, alguns breves problemas de saúde como resfriados ou gripes.

Os resultados dessa variável indicam que os acidentados têm mais histórias de doenças em suas vidas. Portanto, eles têm, em tese, mais histórias de sofrimentos e estresses, em comparação aos não-acidentados. Lopes et al. (36), sugerem que o desequilíbrio organo-psíquico, gerado por uma doença, alteraria os mecanismos de atenção e de reflexo, predispondo os motoristas aos acidentes. Nossos dados se assemelham aos desses autores.

Citaremos alguns casos de condutores acidentados que assinalaram doenças gerais nos últimos 10 anos. Chamamos a atenção para todas as circunstâncias envolvidas, que se configuram em fatores de risco para a ocorrência.

Juliana, 23 anos, solteira, estudante universitária (caso 67), que deve se casar, em breve, com o pai de seu filho de pouco mais de um ano, diz: “quando era criança tive várias infecções: inflamação no ouvido, coqueluche, catapora, caxumba, asma; minha mãe conta que a gente ficava muito doente; agora, faz 6 anos que não tenho crise de asma”. Seu acidente ocorreu na madrugada de uma quinta-feira, às 5:30h, quando voltava para casa, vindo de um bar, onde estavam reunidos os familiares, em uma comemoração: “acho que estava bêbada: bebi bastante, nem sei quanto, comecei a beber às 11 da noite; estava subindo uma rua, voltando para casa, tinha uma lombada, passei reto e bati num carro que estava saindo da casa de shows em que estava: bati no carro do sanfoneiro”. Nos últimos 2 anos os desentendimentos com o namorado, os problemas financeiros e a gravidez inesperada a preocuparam. Atualmente, a questão financeira ainda a preocupa: “é o mais urgente”.

Anderson, 22 anos, solteiro, estudante universitário e vendedor (caso 2): teve Cálculo renal há poucos anos e, para evitar novos problemas, passou a comer verduras; acredita que suas funções excretoras, principalmente “o intestino, não funciona como deveria ser”. Dois meses antes da data da entrevista, teve tonturas durante um dia todo. Consultou-se com um neurologista, fez vários exames, mas nada foi constatado, a não ser uma “provável hipoglicemia passageira”, segundo as palavras do médico. Seu acidente aconteceu na madrugada de um domingo, quando voltava para casa, vindo de um bar, em Sosas. “Saí umas 5 horas da manhã de lá; quase não lembro de nada, só da batida; acho que dei uma cochilada... foi numa descida, bati em um poste de iluminação... acho que não estava correndo, porque tinha acabado de passar em um radar... mas, como devo ter cochilado, devo ter dado uma arrancada”. A propósito, esse poste foi retirado do local após o acidente de Anderson. No meio da entrevista, seu irmão entrou na sala e disse: “já contou pra ela quantas pessoas morreram naquele poste?” Ao que Anderson respondeu: “parece que 3 pessoas já morreram em acidente por causa daquele poste... e aí você pensando: “será que eu sou o único sobrevivente do poste?”. Durante toda a noite, ele havia bebido 3 long-necks, mas salienta que a bebida não podia ter sido a causa da ocorrência: “eu tomei 2 cervejas assim que cheguei e depois tomei 3 coca cola; no final eu peguei mais uma cerveja, mas nem tomei tudo porque ficou quente... eu não costumo beber muito, sou viciado em coca cola”. Por outro lado, ele estava cansado, não havia dormido bem na noite

anterior: “saí de casa na noite anterior também e cheguei às 2 da manhã; tive compromissos na Faculdade de manhã e à tarde fui ver meu time jogar; meu time perdeu e eu fiquei de saco cheio; aí um pessoal me ligou para sair de novo e fui... antes do acidente estava cansado, mas não era aquele sono imenso; estava com as pernas cansada de ter ficado em pé a noite toda”. Anderson já se envolveu em outro acidente, uma leve batida, antes desse: “um carro estava ultrapassando um caminhão e eu ia bater no caminhão.... mas eu rodei, consegui sair da pista e caí num barranquinho”. Nos dias anteriores ao acidente atual, estava preocupado com a falta de dinheiro para pagar a Faculdade: “eu pago metade da Faculdade e meu pai paga o resto... nesse mês estava sem o dinheiro da minha metade”. Nos últimos 2 anos, os problemas no emprego o tem preocupado.

Vilmo, 19 anos, estudante do 2º grau, solteiro, escriturário (caso 64), que arca com parte de suas despesas com seu salário, mas cuja família tem padrão elevado de vida: teve gastrite nos últimos 3 anos. “Fiz tratamento e melhorou; o médico falou que era gastrite nervosa, mas eu falei pra ele: “nervoso de quê?”. Vilmo se considera calmo. Há 4 anos fez cirurgia para extração do Apêndice. Já se envolveu em 2 acidentes de moto e um de patins, há 2 anos. Sobre os acidentes de moto, diz: “bati num carro há 2 anos atrás e num ônibus há 6 meses”. Sobre o acidente atual, ele comenta: “agora, acabei com meu carro e com o carro da mulher”. Esse acidente aconteceu no meio da noite de uma quarta-feira, quando estava indo buscar sua mãe, que estava fora de casa: “era uma rua de declive que faz uma curva no final; no declive, o carro começou a rabejar e não consegui segurar: já sabia que ia bater e não brequei; aí eu lembrei que estava sem cinto e que o banco estava bem deitado, e consegui tirar o carro de bater de frente em um poste; mas aí ele bateu em um carro que estava parado, um Gol, o Gol bateu em outro carro parado e eu bati em um poste na minha lateral, quando o carro parou”. O tempo estava chuvoso: “tinha acabado de chover, a pista estava úmida”. Sua velocidade era de uns 80 Km/h: “era por aí... uns 80, porque logo abaixo tinha um radar e eu já estava começando a diminuir a velocidade”. Acredita que, além da velocidade, que aumentou a gravidade do acidente, o fato de estar usando chinelos, tenha contribuído para sua ocorrência: “se eu não estivesse de chinelo, não teria me atrapalhado na hora de breicar”. Ele se responsabiliza pela batida, mas fala que o azar também teve sua parcela de culpa: “meu pai falou que ia buscar minha mãe, mas eu quis ir no lugar dele; nas 2 vezes anteriores, que meu pai falou para eu não sair de casa, eu

sofri acidente... agora, quando meu pai falar para eu ficar em casa, eu não saio de casa de jeito nenhum!”, ele diz para justificar seu azar. Felizmente, ele pouco se machucou, apesar de seu carro ter tido perda total. Lembrando-se do fato de estar sem o cinto, completou: “quando estou sozinho no carro eu não uso cinto”. Perguntei-lhe, então, se passaria a usá-lo, de agora em diante. Ele respondeu: “não, não uso; é igual capacete, não uso, também”. Nos últimos 2 anos, a escolha de profissão que deve seguir, o tem preocupado bastante.

E – Acidentes anteriores: Gráficos 17 , 18 e 19.

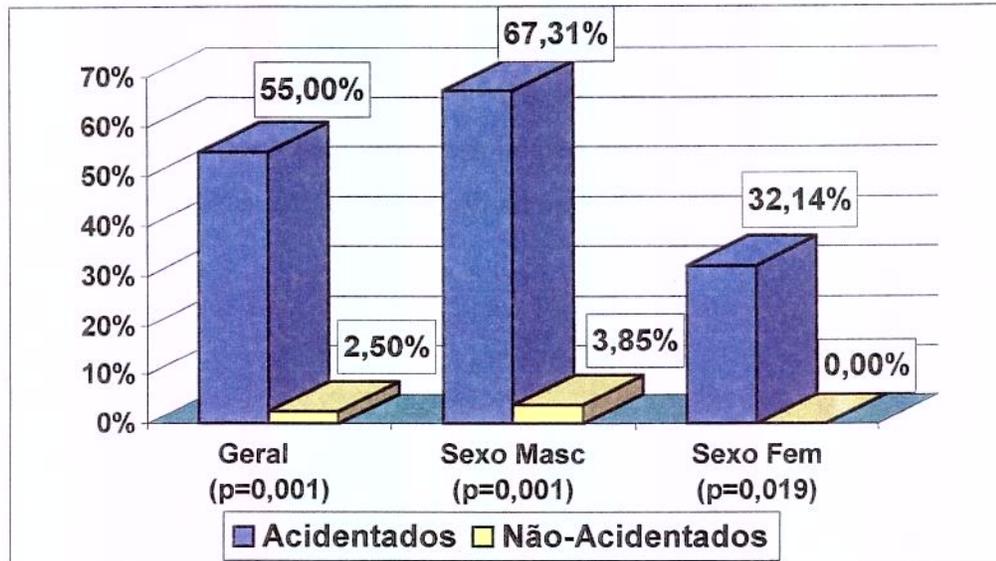


Gráfico 17: Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, segundo o fato de terem mencionado acidentes nos últimos 10 anos.

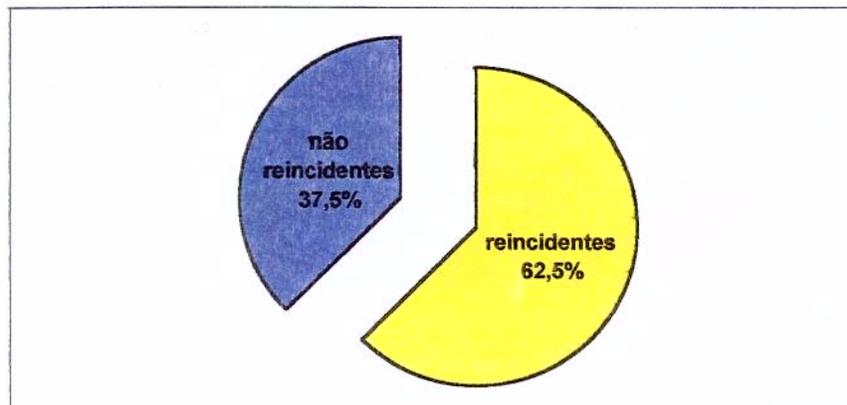


Gráfico 18: Representação gráfica dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o fato de já terem se envolvido em acidentes anteriores (reincidentes)*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

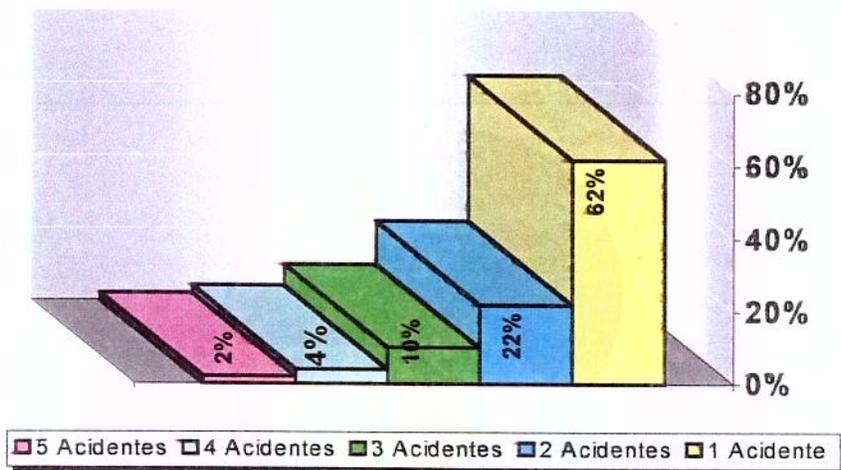


Gráfico 19: Representação gráfica dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o fato de serem reincidentes e o número de acidentes anteriores em que já se envolveram*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráficos 17, 18 e 19 – Discussão

Como *acidentes*, consideramos não apenas os de trânsito, mas qualquer outro que o sujeito considerasse como tal, como por exemplo, os de trabalho ou domésticos. Observando os dados do Gráfico 17, verificamos que, entre os acidentados, 55,00% mencionaram acidentes nos últimos 10 anos; entre os não-acidentados, apenas 2,50%. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,001$). Subdividindo os grupos, segundo o sexo, tivemos: 67,31% e 3,85% de homens, para o grupo de estudo e o comparação, respectivamente, que mencionaram acidentes – essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,001$); entre as mulheres, 32,14% e 0,00%, no grupo de estudo e o comparação, respectivamente – essa diferença também é estatisticamente significativa ($p=0,019$).

Esses resultados do Gráfico 17, estão relacionados com o fato de termos verificado, entre os acidentados, um grande percentual de motoristas reincidentes, ou seja, aqueles que se envolveram em acidentes anteriores. Entre os 80 acidentados, 50 (62,50%) eram reincidentes, conforme se verifica no Gráfico 18. Os outros acidentes mencionados pelos sujeitos foram os de trabalho. Mas, no geral, eles faziam referência a acidentes de trânsito anteriores.

O Gráfico 19 traz o número de acidentes anteriores dos motoristas: entre os 50 reincidentes, 62% haviam se envolvido em um único acidente anterior; 22% em 2 acidentes anteriores; 10% em 3 acidentes anteriores; 4% em 4 anteriores, e 2% em 5 acidentes anteriores. Considerando esses índices, a média de acidentes anteriores por motorista, situou-se em 1,62.

Comparamos os grupos de motoristas que se acidentaram pela primeira vez ($n=30$) e os reincidentes ($n=50$), em relação às variáveis sócio-demográficas, os eventos estressantes de vida nos últimos 2 anos e às circunstâncias envolvidas no acidente (estar alcoolizado, sentimentos nos minutos anteriores ao acidente, preocupações no dia do acidente ou na semana anterior, uso de drogas, etc.). Não houve diferença significativa, entre esses grupos, quanto às variáveis sócio-demográficas (sexo, idade, estado civil, categoria profissional, grau de escolaridade). Isso significa que, segundo esses aspectos, esses grupos eram semelhantes. Em relação aos eventos estressantes de vida nos últimos anos, obtivemos os seguintes dados, com diferença significativa: no grupo dos que se

acidentaram pela primeira vez, 12 sujeitos (40,00% do total da amostra) assinalaram a *morte de pessoas queridas*; no grupo dos reincidentes, 33 sujeitos (66,00% do total da amostra). Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,023$). 16,7%, entre os não reincidentes, assinalaram *desentendimentos com familiares*, contra 40,00% entre os reincidentes ($p=0,029$). Finalmente, verificamos diferença significativa, entre esses grupos, para o evento estressante *acidentes*: 21 sujeitos (42,00% do total da amostra) e 1 sujeito (3,25% do total da amostra), respectivamente para reincidentes e não reincidentes ($p=0,001$).

Além dos eventos estressantes nos últimos 2 anos, mais um aspecto se destacou entre os reincidentes: estar preocupado com algum problema no dia do acidente. Tivemos 44% de reincidentes e 20% de não reincidentes que afirmaram que algum problema os preocupavam no dia do acidente. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,029$).

Envolver-se em tantos acidentes é um dado que nos remete à conceituação de “*accident proness*” (propensão ao acidente), proveniente de um estudo De Greenwood e Woods (apud 38), em 1919, ao estudar a frequência de acidentes em operárias industriais – algumas delas tinham histórias de vários acidentes e, outras, de nenhum. Em 1939, Forbes (apud 38) aplicou esse conceito aos acidentes de trânsito, e concluiu que, embora algumas pessoas tenham um desproporcional número de acidentes, durante um certo período da vida, não significa que, em outro período, elas também sofrerão acidentes. McGuire (21), em 1976, chegou a conclusão que há pessoas propensas a acidentes durante um determinado período de tempo. No entanto, essa propensão vai depender de outras circunstâncias, como por exemplo os eventos estressantes de vida enfrentados pelos sujeitos naquele período.

Na nossa pesquisa, obtivemos resultados que mostram que os sujeitos do grupo de estudo estavam enfrentando, nos últimos dois anos, mais eventos estressantes de vida, em número estatisticamente significativo, em comparação aos não-acidentados. Entre esses eventos, destacam-se os *acidentes*, o que significa que a maioria dos acidentes aconteceu nos últimos 2 anos. Além disso, mais motoristas reincidentes estavam preocupados com algum problema no dia do acidente, em comparação aos não reincidentes. Considerando esses dados e relatos de acidentados, reafirmamos que os eventos estressantes de vida podem estar na gênese de muitos acidentes reincidentes de trânsito.

F – Doenças mentais: Gráfico 20

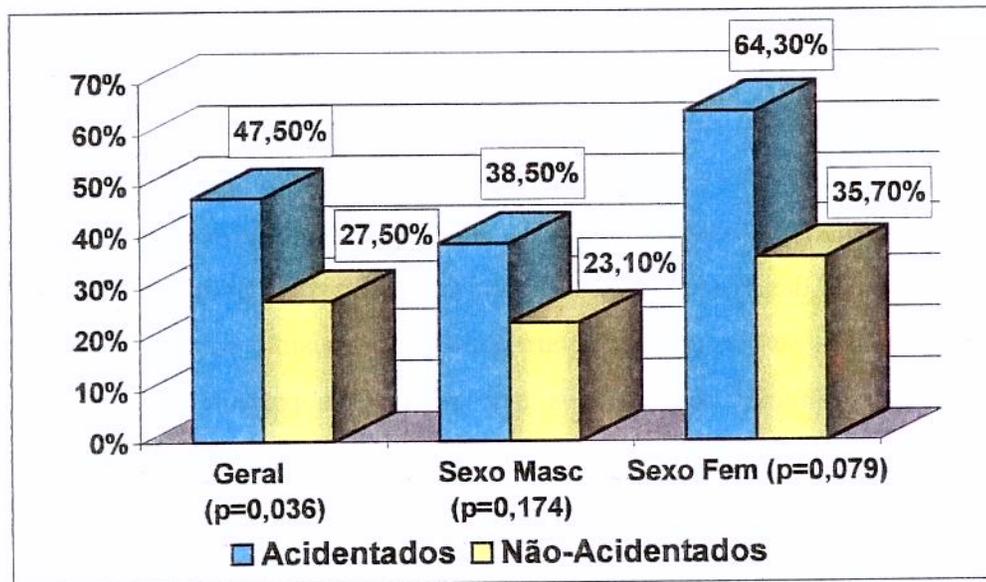


Gráfico 20: Representação gráfica da frequência dos indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados) – no geral e, por sexo, segundo o fato de terem mencionado doenças mentais nos últimos 10 anos.

Gráfico 20 – Discussão

Ao perguntarmos sobre *doenças mentais* para os entrevistados, fazíamos a seguinte observação: “nos últimos 10 anos você passou por algum período que considera como tendo sido de crise psíquica, ou seja, algum período que foi realmente difícil para você em termos psicológicos, e que você poderia considerar como uma crise psíquica ou de desequilíbrio mental?”. Diante de resposta afirmativa, pedíamos-lhes detalhes sobre datas, duração e sintomas das crises. Antes de computarmos uma resposta afirmativa, mais uma vez questionávamos se eles consideravam como *crise* mesmo, ou apenas um momento de sofrimento circunstancial como tantos que as pessoas passam na vida e que trazem sofrimento e dor, mas logo se resolve, sem o auxílio terapêutico. Como resultados, obtivemos diferença significativa entre os grupos, considerando-os no geral, sem a separação por sexo: 47,5% dos acidentados e 27,5% dos não-acidentados, afirmaram que tiveram *doenças mentais* ($p=0,036$). Por sexo, tivemos 38,5% dos homens acidentados com *doenças mentais* e 23,1% dos não-acidentados (diferença não significativa; $p= 0,174$); 64,3% das mulheres acidentadas com *doenças mentais* e 35,7% das não-acidentadas (diferença não significativa; $p= 0,079$).

Segundo Lopes et al. (36), as queixas mais comuns dos acidentados no trânsito estão relacionadas ao psiquismo (por exemplo, irritabilidade, insônia, nervosismo). Schimidt et al. (42) e Shaffer et al. (43), concluíram, através de suas pesquisas, que os acidentados eram tidos como portadores de mais psicopatologias do que outras pessoas. Nossos resultados são semelhantes aos dessas pesquisas. No entanto, não podemos considerar que só essa variável, isoladamente, propicie o envolvimento em acidentes, por não termos observado diferença significativa, entre os grupos, quando os subdividimos por sexo.

Citaremos algumas histórias de acidentados e não-acidentados, que responderam afirmativamente a essa questão. Mais uma vez, chamamos a atenção para todos os detalhes desses relatos, onde ficam explícitos as situações estressantes e o sofrimento decorrente.

Roberto, 26 anos, separado há 2 anos, estudante universitário, desempregado – perdeu sem emprego de estagiário 6 dias antes do acidente (caso 04). Com frequência tem “crises de rinite alérgica”, que o faz sofrer bastante: “tenho alergia a tudo... a quase tudo... ar condicionado, carpete... antes era carpete aqui na sala, teve que tirar”. Sobre as crises psíquicas, comenta: “depois da separação fiquei mal... de bode... conta isso?; acho que conta, porque minha mãe falou que era para eu procurar tratamento por causa da depressão que fiquei”. Ele não foi tratado. Nos dias atuais, a saúde da mãe e seu desemprego são suas preocupações. Seu acidente aconteceu às 5 horas da manhã de uma quinta-feira, quando voltava para casa: “saí à noite”, ele disse, apenas. Chocou-se contra a traseira de outro veículo, que estava parado em obediência ao sinal vermelho: “estava crente que o sinal estava aberto, abaixei a cabeça para acertar a sintonia do rádio e, quando a levantei, já não dava mais tempo de breicar”. Estava cansado: “estava morrendo de cansaço!... estava com sono, sim... trabalhei o dia todo e saí à noite... e estava preocupado porque iria ter que trabalhar cedo e mal iria dormir”, ele diz. Nos dias anteriores, estava preocupado com a possibilidade de perder o emprego. Já teve 2 acidentes anteriores: um há 2 anos atrás, em São Paulo; outro há 3 meses da data da entrevista (2 meses e meio antes desse último acidente). Usava o cinto de segurança, mas feriu-se bastante. Não estava alcoolizado.

Helen, 32 anos, divorciada há 2 anos, auxiliar de escritório (caso 34): nos últimos 10 anos teve Gastrite, que está curada; após o nascimento de seu filho, há 3 anos, teve “Depressão pós-parto”; por indicação médica, há um ano e meio iniciou psicoterapia: “estava muito descontente com tudo... meu problema era profissional e afetivo; também, foi na época que fiquei desempregada e eu julgava que havia sido mandada embora por causa do meu filho – estava jogando toda a culpa em cima dele”. Ela fez esse tratamento durante um ano – parou-o por falta de dinheiro. Hoje, ela não se considera “100%” curada, mas acha que está um pouco melhor. Apesar disso, tem constante insônia e sofre de constipação intestinal: “já cheguei a ficar 15 dias sem ir ao banheiro, tive até que fazer lavagem; tenho que viver cuidando”. Não está satisfeita profissional e afetivamente: “se estou satisfeita com minha profissão e com a família – a minha mãe, então tenho relacionamento ótimo com meu namorado; se estou com problemas, então fico mau-humorada”. Diante dessa resposta, lembrei-lhe que ela dissera, anteriormente, que seu relacionamento com sua mãe era “ótimo”. Ela riu e completou: “o problema é que ela fuma e eu quero que ela pare com

isso”. Atualmente, os problemas com o namorado e os com seu emprego, a preocupam. E ela diz mais: “quando criança, eu queria estudar e não consegui; na parte profissional, eu sempre sonhei em ter uma profissão definida e não consegui; casei, meu casamento durou 10 anos e acabou... eu queria ser uma profissional, fazer Faculdade, estudar... mas agora, atualmente...”. Nesse momento, ela abaixou a cabeça e ficou com os olhos marejados de lágrimas. Perguntei-lhe: “já não sonha mais com isso?”. Ela respondeu: “eu penso, mas parece utopia... tudo é tão caro... eu queria fazer parceria com a empresa para estudar, mas lá, onde eu trabalho, é impossível”. Seu acidente aconteceu na manhã de uma sexta-feira, após deixar sua casa e estar dirigindo-se para o centro da cidade (ela mora em um bairro periférico), onde trabalha, com a mãe e a irmã. A colisão se deu contra um ônibus. Atribui a ocorrência à falta de sinalização do local e à pressa: “é um lugar que passo todos os dias e não tem sinalização; na minha cabeça, a preferencial era minha: vi o ônibus vindo, mas achei que ele ia parar e segui... agora, depois do meu acidente, eles sinalizaram o local... estava atrasada, também – acho que a pressa também atrapalhou um pouco”. Chamamos a atenção, no caso de Helen, ao fato dela, praticamente, não se responsabilizar pelo acidente, ao dizer que a pressa só a “atrapalhou um pouco”, e ao fato de não assinalar seu descuido, desatenção e distração, como outros fatores que propiciaram a colisão (discutiremos esses fatos nas próximas páginas). Nos minutos anteriores ela estava irritada, mau-humorada, preocupada e angustiada. E, completa: “tive angústia a noite toda... foi uma noite mal dormida, eu não conseguia dormir... sentia falta de ar, acordava toda hora; perdi hora, estava atrasada para o trabalho”. E mais, disse: “e, antes de sair de casa, minha mãe falou: “não consegui dormir a noite toda, só rezei para não acontecer nada com vocês; se tiver que acontecer alguma coisa ruim, então que aconteça comigo e não com minhas filhas, eu pensava”. Acontece que sua irmã ia viajar nos próximos dias e esse era o motivo da preocupação de sua mãe. Lembrando-se disso, ela completou: “e olha só que coisa engraçada: só aconteceu coisa ruim com minha mãe, pois só ela que se machucou no acidente”.

Neusa, 26 anos, solteira, estudante universitária (Psicologia) (caso 42), trabalha como secretária em um comércio de propriedade de seu pai: há poucos anos tirou um nódulo no seio; há 6 anos atravessou um momento de crise psíquica: “sentia falta de ar, procurei um médico e ele falou que eu não tinha nada e que procurasse um psicólogo”. Ela

assim o fez – começou um tratamento psicológico. Mas, logo em seguida o abandonou. Há 3 anos reiniciou esse tratamento, mas voltou a interrompê-lo. Hoje, sendo estudante de Psicologia, diz que está entendendo o que se passou com ela, durante esse período. Diz que, mais uma vez, deveria procurar um psicólogo, mas não está entusiasmada a fazê-lo. Suas funções excretoras não têm funcionamento regular: “às vezes fico uma semana sem ir ao banheiro, mas não sinto dor”. Seu acidente aconteceu na tarde de uma sexta-feira, quando voltava para casa, vindo do comércio onde trabalha. Estava com pressa, mas não acredita que isso tenha contribuído para a ocorrência: ela culpa o outro motorista envolvido na colisão. Esse foi seu segundo acidente.

Alfredo, 24 anos, solteiro (caso 50), 3º grau incompleto, teleatendente há 6 meses, depois de ficar um ano e meio desempregado, diz: “tive uma infância bem normal, até os 17 anos levando vida normal, até quando meus pais se separaram”. O padrão de vida da família, antes elevado, caiu bastante com essa separação: eles têm passado por muitas dificuldades financeiras, pois o pai foi embora e nunca se interessou em pagar pensão aos filhos e nem à mulher. Por essa razão, ele teve que abandonar seu curso universitário e culpa o pai por isso. Desse momento em diante, acredita que viveu um momento de crise psíquica, tendo, inclusive, pensado em se matar. Só não o fez, porque acredita em Deus. “Além da separação, perto dos 18 anos, terminei um namoro iniciado com 14 anos... me apeguei muito a namorada, faz 10 anos que estou entrando e saindo de namoros... ela não quis mais saber de mim e comecei a apelar a escapismo...”, ele diz. Esse “escapismo”: cocaína, que consumiu até cerca de um ano atrás. Com 20 anos, teve uma filha com uma namorada. Essa criança mora com a mãe em outro país. Alfredo sente a falta dela – ele era muito apegado à criança. Nos últimos 10 anos tem sofrido com um “problema renal”: “ficou crônico e isso me causa preocupação: tem a questão da dor, toda vez que vou ao banheiro arde muito... bem... e tive uma eventual doença venérea, também”. Mesmo sentindo dores, nunca seguiu um tratamento rigoroso para curar esse “problema renal”. Diz que, muitas vezes, eles não tinham nem ao menos dinheiro para tomar um ônibus, quanto mais para ir a médico. Tem pensado em procurar tratamento psicológico: “minha namorada também quer que eu vá, pois eu estou muito fácil... eu perco o controle... ontem mesmo estourei com um rapaz do Banco”. Ele havia brigado com um funcionário do Banco onde tem conta. Seu acidente aconteceu na noite de um sábado, quando estava se dirigindo à casa

da namorada: estava irritado, nervoso, mau-humorado, frustrado, tudo por causa de desentendimentos com essa moça. Acredita que, antes da batida, estava sendo perseguido, por isso atravessou uma avenida sem olhar para os lados, colidindo contra outro veículo: “fiz ultrapassagem de um carro e acho que eles estavam querendo... sei lá... provocar... aí eles me seguiram e bateram na minha traseira, de leve, 2 quadras antes... eu continuei e eles continuaram atrás de mim por mais uma quadra... no cruzamento, eu vi o carro vindo, mas não deu tempo de breicar, por causa da pista molhada”. Um detalhe: na hora da batida, Alfredo já não estava mais sendo seguido – depois que esse carro colidiu contra a traseira de seu veículo, ele se evadiu do local. Acredita que poderia ter evitado o acidente se tivesse “raciocinado” melhor. Mesmo assim, aponta somente o condutor desse veículo que o perseguia, como culpado pelo fato. Não usava o cinto, por isso machucou a cabeça: “se tivesse com o cinto, não teria me machucado”. Em outras quatro ou cinco vezes, acredita que foi perseguido em Campinas. Seu carro teve perda total, assim como o outro veículo envolvido. Na verdade, ele perdeu o carro, pois nem compensa tirá-lo do pátio para vender ao ferro velho, devido às multas que tem: “todo mundo pega o carro, tem uns 8 mil (reais) de multa... multa minha, nem sei quantas tem, acho que um monte”. Já se envolveu em mais 4 acidentes de trânsito, além dos de skate e bicicleta: “até os 16 anos estava sempre arrebrandando, aparecia destroçado em casa direto, mas nunca quebrei nada”, ele diz. Ele quebrou, sim, recorda-se em seguida: as pernas com 13 anos. Com essa idade, sofreu seu primeiro acidente de trânsito: estava com a perna engessada e tentou dirigir mesmo assim: “fui fazer graça com os amigos, não consegui breicar e parei no muro do vizinho”. Em seguida, com 17 anos, sofreu o segundo acidente: “peguei o carro de uma amiga da minha mãe escondido e levei uns cavaletes lá na Norte-Sul”. Há 2 anos e meio, aconteceu o terceiro: “esse foi feio, porque bebi e estava empolgado”. Com 23 anos, portanto um ano antes do acidente que motivou essa entrevista, deu-se o quarto: “estava voltando da boate... mas nesse eu tinha bebido o mínimo, um cara atravessou o sinal vermelho e bateu em mim”. Ao término da entrevista, observei: “quantos acidentes na sua vida, você já pensou nisso?”. Sempre fazíamos alguma observação desse tipo, depois de concluída a entrevista, diante de casos com vários acidentes. Nossa intenção era tentar fazer com que o sujeito pensasse sobre o fato e concluísse que estava colocando a própria vida e a dos outros em risco. Como profissionais da saúde, não podíamos deixar de fazer pelo menos uma

observação a respeito dos riscos. Ele respondeu: “é... mas eu já falei: agora chega, não me acidente mais!”. E completou: “mas esse último acidente foi fatalidade, porque eu previ o que ia acontecer, vi que ia bater, mas não teve jeito”.

Antonio, 25 anos, solteiro (caso 69), estudante universitário (Artes), auxiliar em um consultório odontológico. Tem sérios desentendimentos com o pai, que não o apoia na profissão que escolheu: esse rapaz é um artista – “desde que me conheço por gente, eu desenho”, ele diz. Seu pai é policial e quer que ele ingresse na Polícia. Antonio, por outro lado, nem pensa nisso e foge de qualquer situação que o faça lembrar o desejo do pai: “eu fiz quartel e fui ser cozinheiro só para não pegar em fuzil”. “Meu pai não bota fé em mim, ele acha que eu sou qualquer um, mas eu sei que não sou... ele explode, faz tempestade; estou lá trabalhando no ateliê e ele me manda trabalhar – ele fala: vai trabalhar, vagabundo, isso não é trabalho!”. Esse emprego que exerce não está relacionado à sua área, apenas o faz para ganhar algum dinheiro: “ruim mesmo o que eu faço; mas de vez em quando eu faço pintura em capacete de moto, faço fachada de prédio, mas não é sempre que aparecem essas coisas; quero mesmo é ser artista plástico famoso, mas antes quero expor meus trabalhos no Centro de Convivência”, observa. Ele já ganhou prêmios com esses trabalhos, e é sempre considerado o melhor artista, entre os colegas, na Faculdade. Nos últimos 2 anos enfrentou uma série de situações estressantes, além dos desentendimentos com o pai: “morreu muita gente: tia, avô, um tio que era desenhista e gostava do que eu fazia... e o meu amigo que se suicidou no final do ano (há 5 meses da data da entrevista)”. Antonio pensou em se suicidar, quando da ocorrência com o amigo: “nossa... a gente vê os amigos na pior e vi que estava entrando nessa, também... mas depois passa... sou muito sensível, muito carente, sou igualzinho a minha mãe, vivo em crise psíquica; minha mãe e meu pai brigam muito: aconselhei eles a fazerem terapia, mas aqui nessa casa ninguém me escuta!; eles dizem, às vezes: ‘você é o louco da casa, o artista’”. Seu acidente aconteceu na noite de um Domingo, ao chocar-se contra outro veículo, em um cruzamento. “Foi descuido meu... eu vi o carro vindo, mas achei que ia dar tempo de eu passar, mas não deu”. Estava alegre, conversando com os amigos. Estava alcoolizado. Há 5 anos atrás, envolveu-se em outro acidente: “com a Vespa... passei em um buraco, em uma curva, e fui direto contra uma grade”. Nessa ocorrência com a Vespa, ele se machucou bastante: foram dados 58 pontos em seu rosto.

Gilson, 42 anos, divorciado, 1º grau completo, mecânico (sócio em uma oficina mecânica): foi difícil convencê-lo a participar da pesquisa. Ele foi hostil ao telefone, não me deixava falar. Por fim, marcamos um horário, mas a entrevista não pôde ser concluída em uma única vez: ele alegou que tinha trabalho para fazer. Voltei a lhe telefonar para marcar um novo horário para concluí-la – assim ele quis – e não conseguia encontrá-lo. Finalmente, conversei com sua mãe, que disse: “vai lá no trabalho dele direto, sem marcar horário; não adianta você ligar aqui, porque a essa hora ele já bebeu, e uma única cerveja é suficiente para ele ficar transtornado e irritado, e é capaz dele não querer acabar a entrevista”. Segui os conselhos dessa mulher. Assim que lá cheguei, nesse segundo dia, ele disse: “nossa... você está me procurando tanto, vamos lá terminar essa entrevista”. Falando livremente sobre sua vida, no primeiro dia da entrevista, disse: “minha infância foi judiada, vendia sorvete com 7 anos, os caras me roubavam na rua e eu chegava em casa e apanhava; ia para a escola, apanhava, e chegava em casa apanhava de novo porque tinha brigado; você já apanhou de galho de rosa, Elvira?; minha mãe tinha problemas de nervos e qualquer coisa ela batia... tenho 6 irmãos, sou o mais velho... só fui sobreviver depois do quartel... agora, eu moro com a minha mãe, a sobrinha e o padrasto; faz 26 anos que meu pai morreu e há 14 anos minha mãe está com outro homem... fiquei casado 13 anos, não deu certo, faz 4 anos que separei... tenho 2 filhos, um menino de 13 anos e a menina de 8... eles são as únicas coisas mais importantes na minha vida... que mais... perdi quatro anos da minha vida internado em sanatório, depois que meu pai faleceu... no dia da morte do meu pai eu bati a cabeça em um pilar de concreto, quebrei o pilar na cabeça e, depois de 2 anos, começou a me dar problema na cabeça e fui internado... eu não bebia, hoje eu bebo: quando estou sem serviço, com conta atrasada – o telefone aqui, por exemplo, só está recebendo chamada porque a conta não foi paga... olha lá, pendurada, quanta conta para pagar!; mas, de lá para cá, depois dessa época que vivia em médico por causa da cabeça, nem de médico eu preciso mais, não fico doente... só vou em médico por causa das batidas de carro, e essa já é a terceira batida que dei...”

Na verdade, o pai de Gilson morreu quando ele estava com 19 anos, há 23 anos, portanto. A morte de seu pai ocorreu em um dia em que ele havia chegado em casa após seu horário habitual, e seu pai, imaginando que ele estivesse “vadiando”, lhe deu uma surra, tirou-lhe as chaves do carro, fazendo ameaças de que não mais o deixaria usá-lo. Gilson se

negou a dar as chaves, alegando que o carro fora comprado com seu próprio dinheiro. Ele tentou, também, lhe explicar que estava fazendo hora extra, por isso o atraso daquele dia. O pai não lhe deu ouvidos e continuou lhe batendo. Logo em seguida, ele saiu de casa e, após regressar em poucas horas, soube que o pai morrera: tivera um infarto. No dia em que conversei com sua mãe, ao telefone, ela comentou: “o pai morreu batendo nele para ver se ele endireitava, os outros filhos meus nunca me deram trabalho”.

Gilson atualmente trabalha em uma oficina mecânica e tem 50% de participação nos lucros. É comum, no entanto, passar o mês sem receber qualquer dinheiro, devido ao fraco movimento: “tem mês que eu chego a ganhar 700 reais, mas fazia 3 meses que eu não ganhava quase nada”, ele diz. Devido a essa situação, está sem pagar a pensão dos filhos há 1 ano. Sua mulher quer receber os atrasados e o está processando judicialmente. Ele está revoltado com isso: “ela não precisaria fazer isso... ela é gerente de loja, ganha bem... além do mais, eu sempre dou dinheiro pra eles, estou sempre junto, vou lá... foi aniversário da minha filha há 3 meses, ela me pediu um urso que custava R\$ 150,00; eu guardei dinheiro e comprei o urso para ela”. Na conversa com a mãe de Gilson, soube que sua ex-mulher iria retirar o processo que movia contra ele, pois os filhos e nem ela o querem ver na prisão: “os filhos querem o bem dele, disseram que não querem ver ele na prisão por causa de pensão... a mulher não vai fazer isso, não...”, disse sua mãe.

Antes de trabalhar nessa oficina em que está hoje, Gilson também trabalhava dividindo lucros em outra oficina, só que bem maior do que a atual e ganhando bastante dinheiro. Lá ele trabalhou enquanto estava casado. Ele se casou aos 28 anos, tendo permanecido com a mulher durante 10 anos. Para exemplificar o quanto ganhava bem, disse que tinha um cartão do Carrefour para efetuar compras até o valor de R\$ 1.000, 00 por mês. Um dos motivos de sua separação foi, justamente, o dinheiro: sua ex-mulher emprestava o cartão para que seus parentes fizessem compras em seu nome e, no final do mês, costumeiramente, eles atrasavam o pagamento e era ele, Gilson, quem tinha que arcar com a dívida sozinho. Além disso, como ele era encarregado de realizar, sozinho, todos os serviços da oficina, pois era nesse esquema que sua sociedade havia sido feita com o proprietário, muitas vezes chegava em casa tarde da noite, o que levava sua mulher a desconfiar que ele tivesse amantes. Mas, ele disse: “eu levava ela pra ver quanto serviço eu

tinha sempre... uma vez até levei ela pra ver uma enchente que deu lá e eu perdi todos os serviços... lá era um lugar que dava enchente sempre, em época de chuvas... era um inferno... que judiação, perdia todo o serviço, entrava água em tudo... eu trabalhava das 7 da manhã até as 10 da noite de tanto serviço que tinha... eu não era desse jeito que você está me vendo hoje, tinha as minhas roupas da oficina todas lavadinhas, pendurada certinho no guarda-roupa...; hoje eu bebo... comecei a beber pouco antes da minha separação: chegava a tarde, eu sozinho com um monte de serviço, a mulher reclamando, ia para o bar e bebia um pouco...”. Então, por causa dos ciúmes que nutria, sua ex-mulher vivia lhe dizendo que fosse embora de casa. Um dia ele resolveu mesmo ir embora. Pegou suas coisas e saiu de casa, sem mesmo ter para onde ir. Por 3 meses ficou dormindo na oficina em que trabalhava e tomando banho em outra oficina de um amigo. Sua mãe, sabendo que ele havia se separado, o chamou para que fosse morar em sua casa. Desde então, Gilson tem uma casa para morar, mas reclama muito do relacionamento que tem com a mãe. “Nem posso levar meus filhos lá, porque ela e o padrasto ficam regulando até um pedaço de pão... quando eu tenho dinheiro para comprar as coisas à vontade, então eu levo eles lá”, ele diz. Por fim, depois de falar sobre o acidente nesse primeiro dia da entrevista, Gilson disse: “alegria de viver eu não tenho mais... você já pensou em se matar, Elvira?; eu já pensei 3 vezes em jogar o carro de cima desse viaduto aqui de perto, mas depois eu penso que isso não vai resolver...”. Na verdade, Gilson já chegou a tentar se matar. Na segunda vez em que nos encontramos, ao ser questionado sobre se já pensara em se matar, ele disse: “sim... inclusive já tentei três vezes, mas me arrependo... por causa da falta de dinheiro, falta de carinho, falta de afeto... a última vez foi há 20 dias atrás e ontem por pouco... penso em me jogar debaixo de um carro, jogar o carro do viaduto... já tentei 2 vezes jogar o carro do viaduto, inclusive já derrubei um pedaço do viaduto há 4 anos atrás, e nem bêbado eu estava... foi de manhã, 7 horas da manhã...”. Gilson diz que, se morrer, ninguém vai sentir sua falta, mas ele pensa nos filhos e sempre se arrepende por tentar se matar.

No segundo dia da entrevista, Gilson falou que não havia dormido em sua casa e que, até àquela hora, ainda não tinha voltado para lá, pois seu carro havia quebrado na rua, onde o deixara. Estávamos no período da tarde. “Só quero ver a ladainha quando voltar pra casa...”, ele completou.

Reiniciamos a entrevista e respondendo se havia sido amamentado pela mãe, Gilson disse sim, que até um ano e meio de idade, mas observou: “mas minha mãe não gosta de mim... nunca gostou... não sei porque ela me odeia... eu sempre tive o pior da minha mãe, para meus irmãos ela dava tudo, para mim nada...”. Quando conversei com sua mãe ao telefone, ela disse que discutia muito com ele, mas que havia começado a freqüentar uma Igreja e estava mudando seu modo de tratá-lo: “agora eu até faço comida pra ele, ponho a comida na mesa... só não lavo a roupa dele, ele que vá lá na máquina e que lave as coisas dele... mas eu estou tratando bem dele, vejo lá na Igreja que ele é um filho... e, meu Deus, ele é um filho que precisa da ajuda de Deus...”. Além disso, ela disse ter predileção por um de seus filhos, um dos quais chegou a montar uma oficina com Gilson logo após sua separação, quando ele saiu daquela oficina em que ganhava bem: “eu dei um terreno para eles montarem a oficina, mas o Gilson só bebia, enrolava o serviço e dava pouco lucro... então eu falei para o outro filho: vai embora, deixa ele, não vai ficar ruim por causa dele... eu gosto desse meu filho, sempre tem um filho que a gente gosta mais, e esse me cativa... depois ele entrou de sócio com aquele que ele está hoje, mas não está ganhando dinheiro... ele faz o serviço e, quando vê que está adiantado, ele amarra o serviço e por isso não tem lucro”.

Gilson tem 5 irmãos, todos com diferença de 2 anos entre um e outro. São 3 homens e 2 mulheres. Um deles mora com a esposa e dois filhos, em uma casa nos fundos da casa da mãe. Com todos eles Gilson diz manter um relacionamento *regular*. Com o irmão que terminou sociedade com ele na oficina e de quem a mãe diz gostar muito, Gilson está há um ano sem conversar.

Sobre sua infância ele se lembra de ter tido terrores noturnos: “lembro do meu avô até hoje – o pai da minha mãe – e acordo num desespero... essa noite mesmo, dormindo no carro, eu acordei desesperado pensando nele”. Era do avô, também, que Gilson tinha e ainda tem medo: “gozado que eu nunca conheci ele e ele sempre me aparece à noite e eu tenho medo... desde os 4 anos de idade eu tenho medo... portanto faz 38 anos!; faz 2 meses eu fui numa mulher aí que vê as coisas e ela falou que o que eu passo hoje é porque eu fui tio da minha mãe em outra vida e eu era muito ruim pra ela”. Perguntei-lhe se ele acreditava nisso. Ele respondeu: “acredito nisso, sim... porque um colega vivia pior do que

eu, e na outra vida ele foi pai da mãe dele e também era ruim... porque do jeito que eu vivo hoje, só pode ser verdade uma coisa dessas... eu tenho culpa porque judiei dela e estou pagando... eu devia ser muito ruim pra ela, porque eu sempre tenho visão de estar acorrentando a minha mãe”.

Considera ter sido uma criança modelo no sentido negativo: “comecei a trabalhar com 7 anos e já não tinha mais vontade de viver... eu ia para a Escola maltrapilho, minha mãe não me arrumava... e os meus irmãos iam todos certinhos, bem vestidos... lembro bem disso... aí falavam que eu que era ruim... sou modelo negativo até hoje!”.

Gilson fez até a 7ª série do primeiro grau. Seu padrão na Escola: “péssimo... só brigava, tinha pavio curto”. Seu relacionamento com os colegas era de *arrogância*: “pavio curto... amigo não tinha... um cara falava *a*, eu falava que era *b* e já saía briga”. Desde a infância tem um apelido, mas se diz indiferente por causa dele: “se você mandar chamar o Gilson ninguém vai saber quem é... não ligo...”

Vendeu sorvetes na rua por dois anos. Aos 9 anos começou a trabalhar em uma farmácia, onde ficou até os 15: “fazia de tudo lá, fiz curso na Santa Casa, aplicava injeção, fazia de tudo”; depois, trabalhou em uma fábrica de fogões por quase dois anos e meio e, com 17 anos e meio, foi admitido em uma grande multinacional. Saiu para servir o exército. Ao término do serviço militar voltou a trabalhar nessa grande multinacional, onde foi acumulando promoções, até chegar à função de projetista industrial. “Fiquei 11 anos lá e fui mandado embora... hoje eu não posso nem passar em frente da firma de tanto que eu me arrependo do que eu fiz... pra você ter uma idéia de quanto eu ganhava lá, carro eu trocava a cada 6 meses... tinha 2 terrenos em São Conrado... fui internado e, quando voltei do hospital, minha mãe tinha tirado as coisas do meu nome... eu não sei quanto eu estaria ganhando lá se estivesse lá ainda hoje, mas acho que menos de uns 3 mil não é...”. Gilson relatou o episódio que culminou com sua demissão: um dia ele pediu para ser mandado embora e seu chefe se negou a fazê-lo. Então, ele começou a faltar. Suas faltas, entretanto, eram sempre justificadas pelo seu chefe, que sempre se negava a demiti-lo. Um dia, como última tentativa para ser despedido, se negou a trabalhar: “sentei na minha mesa e falei: eu não vou trabalhar mais!... minha mesa era imensa... tinha projeto e mais projeto que vinha dos Estados Unidos para eu fazer...” Vendo que ele estava falando sério e que se recusava a

trabalhar, seu chefe o mandou para o escritório, ordenando-lhe que pedisse as contas. Ele não pediu e disse: “a conta eu não peço, me manda embora”. Ele foi, finalmente, demitido e, ainda hoje, está com processo para receber o que não lhe pagaram na época: o 13º salário e os 40% do fundo de garantia. Gilson já ganhou a causa em 4 julgamentos e agora está indo para o quinto. Observa que foi demitido “sem justa causa” e, por isso, tem direito a esse dinheiro. Mas, se recebê-lo, já registrou em cartório que todo o dinheiro ele dará aos filhos.

Foi enquanto trabalhava nessa multinacional, que ocorreu o episódio que culminou com sua internação. Brigando com um funcionário, teve uma queda e desmaiou. Ficou 2 dias desacordado e, logo em seguida, foi internado em um hospital psiquiátrico, onde permaneceu por um ano e seis meses. Saindo do hospital, voltou ao trabalho. Mas, sempre sua mãe o mandava de volta para o hospital, perfazendo um período de quase 4 anos entre a data da primeira entrada e a alta definitiva. Ele se recorda que a mãe nunca o visitava e que, um dia, em menos de 3 horas depois de ter tido alta hospitalar, uma ambulância estacionou em frente à sua casa para levá-lo de volta ao hospital: “cheguei em casa e vi o meu carro zero sem o motor... meu irmão estava mexendo nele... eu fiquei doído e bati nele... minha mãe já ligou para o hospital e logo a ambulância estava lá parada”. A mãe de Gilson, por telefone, confirmou essa queda que teria motivado a internação: “sabe, ele está passando por uma fase muito difícil... ele já teve problema psiquiátrico uma vez, ele caiu de uma “mangueira”, ficou 3 dias desmaiado e começou a ter problema de cabeça; e eu internava ele”. Essa queda na empresa, ocorreu cerca de 2 anos após a morte do pai. Embora ele tenha relatado que só depois desta começou a ter crises psíquicas, associa o choque com o pilar de concreto no dia da morte do pai, como tendo sido a causa de seus transtornos psíquicos. Ele tentou me mostrar várias vezes, inclusive, a marca do choque em sua cabeça: “está aqui... espera aí... está aqui, não estou achando, o cabelo está comprido...”.

Gilson não está satisfeito com seu trabalho. Os motivos: “irritabilidade... é tudo... eu gosto do serviço, mas tem hora que me irrita”.

Tem uma namorada, atualmente. E num tom de voz bem baixo, ele completou: “inclusive nasceu mais uma filha na semana passada... mais uma pensão pra pagar...”. Faz 8 meses que Gilson não vê essa moça, e o relacionamento entre eles não está, a seu ver, satisfatório. Indagado sobre o número de filhos que tem, disse: “só coloca 2, os que estão registrados no meu nome”. Eu me neguei a fazer isso e lembrei-lhe da filha que acabara de nascer. Ele então falou que tinha 5 filhos. Pedi-lhe que falasse desses outros 2 filhos além dos 3 citados, e ele corrigiu-me: “mais 5 além dos 2 registrados, eu tenho”. Ele deu o nome e a idade de todos os outros filhos além dos 2 registrados e do bebê que nascera na semana anterior à entrevista: 22, 17, 14 e 8 anos, todos de mulheres diferentes. O de 22 anos é mulher, está cursando Direito e é filha de uma médica: “inclusive minha ex-mulher ia nessa médica... ela é famosa... outro dia minha filha apareceu lá em casa para eu assinar um negócio da Faculdade dela”. Lembrei-lhe, então, que ele dissera que os outros filhos além dos 2 que tivera com a ex-mulher não estavam registrados em seu nome. Ele respondeu: “mas todos têm o meu sobrenome, a mãe deles colocou o meu sobrenome e todos me tratam como pai”. Gilson tem contato com todos os filhos e diz ser muito querido por eles. Sua mãe, por telefone, falou que realmente seus filhos gostam muito dele. Depois de terminada a história dessas crianças, comentei: “é... quantas mulheres na sua vida”. Ele respondeu: “eu já fui gente... eu já fui gente, Elvira, não era isso que você está vendo hoje”.

Questionado se já foi aconselhado ou pensou em procurar tratamento psicológico ou psiquiátrico, ele respondeu: “sim... agora eu estou precisando e queria fazer tratamento... eu tinha um convênio, mas até rasguei ele depois que soube que não pagava psicólogo... eu fui num psiquiatra aí, mas ele me pediu R\$150,00 a consulta... como posso fazer com esse preço?”. Voltei na oficina de Gilson, poucos dias depois da entrevista, para lhe indicar tratamento, mas não o encontrei: fui informada que ele deixara o emprego.

Falando de suas características de personalidade, ele comenta: “sou muito agressivo, bastante... eu sou uma bomba, Elvira... ontem eu quase matei uma mulher que estava me enchendo o saco... mas vamos continuar, nem quero lembrar... estou falando tudo isso para você porque confiei em você, desde a hora que te vi... desculpa ter sido estúpido com você no telefone...”. Gilson também comentou que toma decisões com muita facilidade: “sem pensar 2 vezes e, por isso, me dou mal na vida”. Considera-se calado: “eu

só falo quando bebo... estou falando bastante agora, sem beber, porque confio mesmo em você... se você quiser, pode escrever um livro da minha vida, que eu assino embaixo... pode contar tudo de mim...”.

Gilson bebe todos os dias e fuma cigarros. Mas, diz: “pinga eu não tomo, só cerveja e Cynar”.

Sobre seu pai, que foi um dos sócios fundadores de uma grande empresa de Campinas, que até hoje leva as iniciais de seu sobrenome, fato que ele bem frisou evidenciando o orgulho que isso lhe dá, diz: “caráter excepcional, nada a reclamar, tinha um relacionamento muito bom com ele... só me bateu uma vez na vida, o dia em que ele morreu...”. Quanto à mãe, comenta: “arrogante, possessiva... qual a mãe que deseja a morte de um filho? A minha mãe deseja a minha... ela diz que eu não faço falta pra nada...”. Solicitado a descrever as qualidades que observa nela, disse: “não tem... mas vamos lá... a honestidade: o que ela tem para falar ela fala na cara dura, doa a quem doer”. A forma como as pessoas se relacionam com ele é descrita como sendo *péssima*. E, completa: “sou a ovelha negra da família”.

Nos últimos 2 anos Gilson enfrentou as mais diversas situações estressantes de vida, tal como fica evidenciado em seu relato de vida. Atualmente, as situações que se destacam e com as quais está bastante preocupado são: problemas financeiros, os desentendimentos com a companheira e os familiares, e os problemas no emprego.

O acidente de Gilson ocorreu por volta do meio dia de um Domingo. O tempo estava chuvoso, a pista molhada, portanto. Estava só, voltando da casa dos filhos: “tinha acabado de levar uns frangos para as crianças, que eu ganhei numa rifa no bar”. Colidiu seu carro contra outro veículo, em um cruzamento. Atribui a culpa pela ocorrência ao outro motorista. Nos minutos anteriores estava “envocado”: “as crianças não estavam em casa e eu fiquei envocado...”. Além disso e por não ter encontrado as crianças, sentia *ansiedade, mau-humor; preocupação; descontentamento e tristeza*. Por não ter conseguido terminar um serviço no dia anterior, devido à chuva, estava frustrado.

Antes do acidente, menos de uma hora de seu desfecho, Gilson havia ingerido 2 cervejas em lata. Nas observações feitas pelo policial que atendeu a ocorrência na hora do acidente, no BO, constava que ele estava “em visível estado de embriaguês”, não conseguindo falar de “forma clara e precisa” sobre o ocorrido. Além disso, fora conduzido ao Pronto Socorro para coleta de sangue, alegou dores no peito e na cabeça e foi então atendido pelo médico, sem que fosse concluída a coleta de material para exame. No dia do acidente, estava preocupado com um telefonema que recebera da ex-mulher, onde ela lhe informava que entraria com processo na Justiça para receber as pensões atrasadas dos filhos. Sobre os dias anteriores, disse: “preciso falar mais?”.

Ao todo, Gilson já se envolveu em 5 acidentes de trânsito. Em quatro deles estava conduzindo o veículo. Os três outros, além do atual, envolveram as seguintes circunstâncias: “um foi logo depois que me separei, início de 1997... esse eu quase morri... fui no rodeio, tinha um cara atirando, bati em outro carro e caí numa valeta... nesse eu vi a morte...”; “há um ano atrás, na rua da minha casa, um moleque na contra-mão com uma jogging me pegou”; “em 1995, no Taquaral, a mulher estava me enchendo o saco e acabei com o Corcel de um cara... estava com uma menina de 16 anos no carro...”. O acidente em que Gilson não conduzia o veículo aconteceu em uma cidade vizinha de Campinas: “há 3 anos atrás... estava bêbado, uma mulher que estava dirigindo”.

Gilson não usava cinto de segurança. “Se estivesse de cinto tinha me machucado ainda mais porque a batida foi do meu lado e eu não tinha caído para o outro banco como eu caí”, concluiu.

Contamos, em detalhes, toda a história de Gilson, pois foi somente nesse caso onde se evidenciou, através das palavras do próprio acidentado, a associação entre acidentes de trânsito e tentativa de suicídio. Pesquisadores têm tentado estabelecer essa associação (41, 42, 44, 45, 46), mas não têm obtido sucesso: os motoristas negam intenção suicida, embora ela deva mesmo existir, em muitos acidentados no trânsito, conforme acredita Cassorla (49): a história de Gilson é um exemplo disso. Em nossa pesquisa, assim como nas de outros pesquisadores (41, 42, 44, 45, 46), não verificamos associação estatística significativa entre acidente de trânsito e tentativa de suicídio. Acreditamos que outros instrumentos de pesquisa devam ser utilizados para se chegar a esse fim.

3. FATORES DE RISCO DE ACIDENTES

A – Consumo de álcool: Gráfico 21; Tabela 10

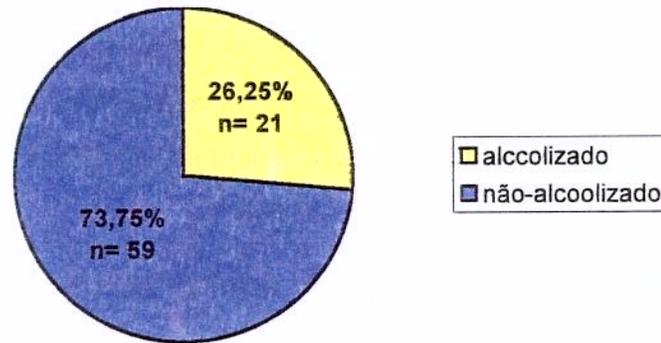


Gráfico 21: Representação gráfica dos 80 indivíduos do grupo de estudo (acidentados), que participaram dessa pesquisa, *segundo o consumo de bebida alcoólica nas horas que antecederam o acidente*. Os números expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráfico 21 – Discussão

Declararam que estavam alcoolizados na hora do acidente, 26,25% dos acidentados, correspondentes a 21 sujeitos do total de 80, que fizeram parte dessa pesquisa. Destes, apenas 2 (dois) eram do sexo feminino (9,53%). Os 19 sujeitos restantes (90,47%), eram homens. A maioria dos alcoolizados – 80,95%, eram solteiros, ou separados/desquitados/divorciados ou viúvos. 66,67% dos acidentes dos alcoolizados ocorreram de madrugada, 9,52% à noite e, 23,81%, à tarde. Sobre a idade dos alcoolizados, temos: entre os 19 e 26 anos, 66,67% (14 sujeitos); entre os 25 e 35 anos, 14,28% (3 sujeitos); entre os 36 e 50 anos, 19,05% (4 sujeitos).

Segundo Licón & Rossel (23), o consumo de álcool é o fator mais importante no aumento do risco de acidentes de trânsito: todas as pesquisas revistas por esses autores, apontam que cerca de 50% dos motoristas estavam sob o efeito do álcool na hora da ocorrência. Na nossa pesquisa, tivemos 26,25% de indivíduos alcoolizados. É um número baixo, considerando os resultados desses autores. No entanto, não podemos esquecer, que estamos trabalhando com a declaração dos motoristas, ou seja, não foram realizados exames de sangue para avaliar a alcoolemia. Portanto, é possível que mais motoristas entrevistados estivessem sob o efeito do álcool.

Dos 21 motoristas que declararam ter ingerido bebida alcoólica no dia do acidente, 47,6% o fizeram menos de uma hora antes da ocorrência; 38,1% entre 1 e 3 horas antes; 9,5% entre 4 e 6 horas antes, e 4,8% mais de 6 horas antes.

Também verificamos se havia associação significativa entre estar alcoolizado na hora do acidente e satisfação profissional. Os resultados mostraram que 64,41% dos que não estavam alcoolizados estão insatisfeitos profissionalmente e, igualmente, 71,43% dos alcoolizados. Isso significa, que a insatisfação profissional é característica mais comum entre os sujeitos acidentados, em nosso estudo, independente do consumo de álcool antes do acidente.

Solicitamos aos motoristas que declararam estar alcoolizados na hora do acidente, que especificassem a quantidade de “doses” de bebida alcoólica que haviam ingerido. Obtivemos as mais variadas respostas, que estão descritas na próxima Tabela.

Tabela 10: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o fato de estarem alcoolizados na hora do acidente, e a quantidade de “doses” de bebida alcoólica que declararam haver ingerido.* Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada “dose” declarada; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última linha, que é de 100%.

DOSES	FREQÜÊNCIA	PERCENTUAL - %
8 garrafas de cerveja	1	4,76
10 latas de cerveja	1	4,76
2 garrafas de cerveja	3	14,29
1 garrafa de cerveja	1	4,76
1 copo de cerveja	1	4,76
1 dose de whisk	1	4,76
1 taça de vinho	1	4,76
2 latas de cerveja	2	9,53
2 doses	1	4,76
3 chopp	1	4,76
3 latas de cerveja	2	9,53
4 chopp	1	4,76
5 latas de cerveja	1	4,76
“bastante”	2	9,53
Vinho e cerveja	1	4,76
Não quis responder	1	4,76
TOTAL	21	100

Tabela10 – Discussão

Verificamos pela Tabela 10, que alguns motoristas se excederam na bebida: um motorista havia ingerido 8 garrafas de cerveja (600 ml cada); outro, 10 latas (355 ml cada). Dois motoristas nem quiseram descrever o quanto haviam bebido. Estes, simplesmente disseram: “bastante”. Um deles, recusou-se a dar declarações da quantidade ingerida. Segundo Dotta (32), as conseqüências do consumo de álcool afetam a coordenação motora, o julgamento e a visão, predispondo os indivíduos aos acidentes. Rozestraten (33) especifica essas conseqüências, fazendo as seguintes observações acerca do consumo do álcool sob o ato de dirigir: (1) causa desinibição, que propicia a aceitação de riscos maiores que o normal; (2) há deterioração da vigilância, da atenção, das capacidades visuais e da percepção da velocidade e das distâncias; (3) são afetadas as capacidades cognitivas que processam as informações; (4) há aumento no tempo de reação; (4) há debilitação na coordenação sensoriomotora.

Selecionamos alguns casos de acidentes de motoristas alcoolizados, que compuseram nosso estudo. Através desses relatos, vamos perceber os efeitos nocivos do álcool sob o ato de dirigir, segundo as palavras dos próprios acidentados. Chamamos a atenção para outros fatores de risco, cujos resultados serão descritos adiante (sono, cansaço, preocupações, etc.), pois é comum vermos a somatória de fatores interagindo para a ocorrência de um acidente, principalmente quando o motorista está alcoolizado. Não podemos deixar de citá-los.

Marcos, 21 anos, solteiro, desempregado (caso 17): acidente ocorrido na madrugada de um domingo, quando voltava de uma festa. “Eu fui à festa, saí da festa, engatei a primeira e não lembro mais nada; desci e segui a Norte-Sul (avenida da cidade), com certeza dormi ao volante, ao invés de fazer a curva, fui reto no poste; não me lembro de ter feito esse caminho, estou falando isso porque só pode ter sido esse o caminho que eu fiz, até parar no poste”. Marcos tomou 2 latinhas de cerveja durante a noite, mas o fez pouco antes de sair da festa. Como não está acostumado a beber e não havia dormido bem na noite anterior, acredita que o efeito foi rápido: “eu só bebo quando saio de casa, mas eu saio muito pouco... e eu estava com sono, também... achei que estava bom para dirigir, mas além de ter acordado cedo, tinha as cervejas que tomei... cerveja também dá sono...”.

Marcos também estava desanimado, triste, frustrado: “mulher! Por causa de mulher!; queria que tivesse acontecido uma coisa e não aconteceu; eu fiquei na minha e ela na dela.... tive medo de tomar iniciativa... no fim eu fui embora falando: por que não fui?” Essa mulher a que ele se refere, é funcionária da empresa onde trabalhava, até 2 semanas antes do acidente. Lembrando-se disso, diz: “agora acabou mesmo... quando eu vou vê-la se não trabalho mais lá?”.

Ademir, 48 anos, casado, jornalista (caso 20): havia ingerido 4 chopp pouco antes do acidente, que aconteceu na madrugada de uma sexta-feira. Ele chocou-se contra uma caçamba de entulhos. Além do mais, estava sob o efeito de medicamentos antidepressivos: *Prozac e Anafranil*.

Leandro, 20 anos, solteiro, atendente de lanchonete (caso 33): bebeu 5 long necks entre as 21:30 e 22:15 horas da noite e seu acidente ocorreu pouco depois da meia-noite, madrugada de um Domingo. Indaguei-lhe sobre esses horários, afinal ele estava dizendo que bebera 5 cervejas em apenas 45 minutos. Ele disse: “mas é isso mesmo, eu lembro bem da hora, dá tempo de tomar 5 cervejas em 45 minutos”. Mesmo tendo bebido, afirmou que “estava bem, não estava bêbado, só estava com um pouco de sono, porque tinha levantado cedo no Sábado”. Ele chocou-se contra um poste, mas atribui a culpa pelo acidente ao motorista de um outro veículo: “uma pessoa me fechou... eu passei numa lombada, pouco antes de chegar na avenida; aí um rapaz atravessou a avenida sem olhar e não deu tempo de eu breicar... só lembro do vulto do carro, era um carro preto... eu estava na minha preferencial e, para não bater nele, eu desviei, derrapei na sarjeta, perdi o controle da direção e bati num poste”. Nesse caso, destaca-se o fato dele não se responsabilizar pelo acidente, apesar de todas as circunstâncias de risco envolvidas.

Geraldo, 23 anos, solteiro, auxiliar de escritório (caso 36): ao todo, já se envolveu em 8 acidentes de trânsito – 4 em que não estava dirigindo e 4 em que dirigia. Em decorrência de um desses acidentes em que não dirigia, no dia do seu aniversário de 18 anos, ficou 1 ano e meio andando de muletas. E mais: “por causa dos acidentes já fiz 3 cirurgias no fêmur e tenho cicatriz por tudo quanto é canto do corpo, também”. O acidente que motivou essa entrevista, o último, aconteceu na madrugada de um sábado, quando voltava para casa, vindo de uma boate. Indagado se estava alcoolizado, respondeu

prontamente que não. Observei: “não bebeu nada na boate?”. Ele ficou sério e respondeu: “bebi um whisky... não... foram dois... mas foi à meia-noite, na hora do acidente eu estava bem; até o policial que atendeu a ocorrência, observou que, tanto eu quanto o outro cara, estávamos sóbrios”. Ele chocou-se contra o carro de um outro rapaz, a quem atribui a culpa pelo acidente: “o cara estava parado no meio da rua e nem deu tempo de breicar”. No final da entrevista, Geraldo recordou-se que costuma, muitas vezes, ouvir barulho de batida de carro quando está dirigindo. Ele diz: “parece que escuto do nada barulho de batida enquanto estou dirigindo... barulho de freada, batida, sempre 2 semanas antes, mais ou menos, de um acidente comigo ou com algum amigo meu. Uma vez, sonhei que um amigo ia sofrer acidente; liguei pra ele, contei, e à noite ele sofreu o acidente”. Diante desse relato, observei: “e a que você atribui isso?”. Ele limitou-se a dizer que não sabia. Acrescentei: “você já pensou em sugestão?”. Ele respondeu que sim, mas não nesse caso, pois o próprio amigo também discordava de ter sido sugestionado pelo sonho que lhe foi relatado. Perguntei-lhe, então, se no acidente atual ele havia ouvido os tais barulhos. “Ouvi, entre uma e duas semanas antes, eu ouvi barulho de batida”. Mais uma vez, no entanto, ele duvidou da possibilidade de estar sugestionado, afinal considera que não poderia ter evitado o acidente.

Otávio, 20 anos, solteiro, técnico (caso 72): seu acidente aconteceu na madrugada de um domingo, em um cruzamento com semáforo, logo depois de deixar um Karaokê. Um carro teria atravessando o sinal vermelho e, para evitar uma colisão, Otávio desviou-se dele: “eu desviei dele, mas não consegui voltar para a pista e estava indo em direção às bombas de gasolina do posto que tem lá no balão... mas eu consegui desviar das bombas e bati nos postes... provavelmente o cara nem viu que eu bati, ele foi embora, acho que estava mais chumbado que eu”. E ele completa: “foi devido ao álcool, sim... se estivesse em condições normais e devagar, não bateria em 2 postes e, talvez, nem acontecesse o acidente”. Otávio havia ingerido cerca de 10 latas de cerveja. Nada o preocupava no dia do acidente e nem nos anteriores. Mas, ele diz: “namorei durante 4 anos e terminei o namoro há 6 meses... aí que comecei a sair e voltar chumbadão para casa e daí que aconteceu o acidente”. Esse foi seu primeiro acidente.

Vagner, 22 anos, solteiro, conferente (caso 77): acidente ocorrido na madrugada de um Sábado, quando voltava de um baile. O carro era de um amigo seu, mas era ele quem o dirigia. “Começamos a tomar e era para eu parar de beber e eu não parei; na hora de ir embora eu estava ruim e um amigo falou: quer que eu leve o carro? ; eu falei: não, estou bem; entrei no carro e, depois de um quarteirão, me perdi e bati numa árvore”. Vagner havia consumido 8 garrafas de cervejas: “sozinho”, ele frisou. Nos minutos anteriores à ocorrência, além dos sinais de alegria, euforia, sono e tranquilidade provocados, segundo ele, pelo álcool, estava descontente: “estava ficando com uma moça e um amigo meu começou a discutir comigo por causa dela... e a gente até perdeu a amizade lá no baile por causa disso”. Nos dias anteriores, estava “irritado” por causa do término de um namoro. Esse foi seu terceiro acidente: uma vez foi atropelado e, com 17 anos, capotou um carro: “estava a uns 140 por hora e estourou o pneu da frente e capotei... fiquei 3 dias de coma e quebrei as duas pernas e um braço”.

Também perguntamos aos motoristas entrevistados, de ambos os grupos, se tinham o costume de dirigir quando estavam embriagados. 20% dos acidentados e 10% dos não-acidentados afirmaram que sim.

Entre os não-acidentados, que declararam dirigir quando estão embriagados, destacam-se alguns relatos. São eles:

Pedro, 28 anos, solteiro, comerciante, diz: “quando saio de festas, sim, eu dirijo depois de ter bebido... é um erro, mas sim; eu sou calmo, prudente, mas não é certo fazer isso, porque, estando bêbado, eu tenho mais chance de bater porque os reflexos estão fracos; o governo tinha que jogar duro com os alcoolizados no trânsito: bebeu, tem que prender”.

Gilson, 19 anos, solteiro, supervisor de atendimento, diz: “a gente bebe e tem que voltar para casa; a gente costuma fazer rodízio de amigos para voltar dirigindo das festas, e, quando é minha vez, eu não bebo muito”.

Fernando, 43 anos, casado, gerente, diz: “se eu beber meia dúzia de cervejas eu dirijo normal”. Então ele recordou-se que um ex-motorista da empresa costumava beber muito, mas nunca se envolveu em acidentes; o atual, no entanto, que não bebe nada, volta e meia está envolvido em acidentes.

Acreditamos que Fernando exagerou um pouco nas suas declarações sobre os motoristas da empresa, na tentativa de negar que esteja mais exposto ao risco de acidentes. Está mais que comprovado que, quem bebe, tem mais chance de se acidentar. Álcool e acidente de trânsito é uma combinação evidente, assim como fumo e câncer.

Sobre o hábito de beber, em específico, as diferenças não foram significativas, entre os grupos: 76,3% dos acidentados e 82,5% dos não-acidentados afirmaram que consomem bebidas alcoólicas, sendo que a frequência do consumo é praticamente a mesma entre os grupos – 59% dos acidentados e 57,6% dos não-acidentados bebem apenas às vezes (ou socialmente, como é comum dizer), e o restante se distribuiu entre as alternativas *nos finais de semana e em festas; 3 a 4 vezes por semana ou todos os dias ou quase todos os dias*.

Através dos relatos e dos resultados que obtivemos sobre o consumo de álcool e acidentes de trânsito, chegamos à triste conclusão que esse problema está longe de ser solucionado. Está previsto que o motorista deva ser multado e punido, caso seja constatado que está dirigindo alcoolizado, mas isso raramente acontece. Por exemplo, entre os 80 motoristas entrevistados, encontramos apenas um que foi submetido ao teste de bafômetro: o resultado deu negativo. Um outro motorista foi submetido a exame de sangue, pela gravidade do acidente: o resultado também deu negativo. Todos os outros, que realmente estavam alcoolizados, saíram incólumes, depois de arriscarem a própria vida e a dos outros.

B – Dia da semana de ocorrência dos acidentes: Gráfico 22

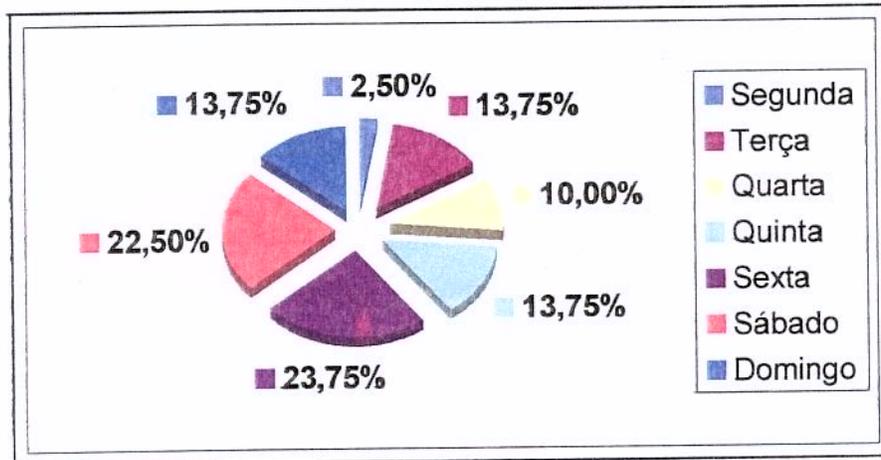


Gráfico 22: Representação gráfica de ocorrência dos acidentes dos indivíduos que participaram do grupo de estudo (acidentados), *segundo os dias da semana*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráfico 22 – Discussão

Os dados do gráfico 22 mostram que mais da metade dos 80 acidentes que fizeram parte da amostra, ocorreram nos finais de semana: tivemos 23,8% na Sexta-feira; 22,5% no Sábado e, 13,8%, no Domingo, o que totaliza 60,1%. Nas sextas e sábados, os percentuais quase que dobraram em comparação aos outros dias.

Não temos os índices de acidentes ocorridos em Campinas, segundo os dias da semana. Portanto, não sabemos se, nessa cidade, é maior o número de acidentes nos finais de semana do que nos outros dias. Os dados que obtivemos nessa pesquisa, nos levam a sugerir, seguramente, que o risco de acidentes, com vítimas, aumenta nos finais de semana.

C – Horário de ocorrência dos acidentes: Tabelas 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17.

Tabela 11: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o horário de ocorrência dos acidentes*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos, segundo o horário de ocorrência dos acidentes; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última linha, que é de 100%.

HORÁRIO ACIDENTE	FREQÜÊNCIA	PERCENTUAL %
Manhã	10	12,50
Tarde	25	31,25
Noite	25	31,25
Madrugada	20	25,00
TOTAL	80	100,00

Tabela 12: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o sexo e o horário de ocorrência dos acidentes*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos de cada sexo segundo o horário dos acidentes; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul representam associação estatisticamente significativa, entre sexo e horário de ocorrência dos acidentes; $p=0,008$).

SEXO	MANHÃ	TARDE	NOITE	MADRUGADA	TOTAL %
Fem.	7	11	8	2	28
	25,00%	39,29%	28,57%	7,14%	100%
Mas.	3	14	17	18	52
	5,77%	26,92%	32,69%	34,62%	100%
TOTAL	10	25	25	20	80

Tabela 13: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo a idade em faixas-etárias e o horário de ocorrência dos acidentes*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos por faixa-etária, segundo o horário de ocorrência do acidente; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul, representam associação estatisticamente significativa entre horário de ocorrência do acidente e idade em faixa-etária; $p=0,013$).

IDADE	MANHÃ	TARDE	NOITE	MADRUGADA	TOTAL %
19 – 26	1	8	14	17	40
	2,50%	20,00%	35,00%	42,50%	100%
27 – 35	2	4	4	1	11
	18,18%	36,36%	36,36%	9,09%	100%
36 – 50	5	9	5	2	21
	23,81%	42,86%	23,81%	9,52%	100%
> 50	2	4	2	0	8
	25,00%	50,00%	25,00%	0,00%	100%
TOTAL	10	25	25	20	80

Tabela 14: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o estado civil e o horário de ocorrência dos acidentes*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos por estado civil, segundo o horário de ocorrência dos acidentes; os valores expressos em percentuais, representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul, representam associação estatisticamente significativa entre horário de ocorrência dos acidentes e estado civil; $p=0,007$).

Estado civil	Manhã	Tarde	Noite	Madrugada	TOTAL %
Com comp.	6	14	9	2	31
	19,35%	45,16%	29,03%	6,45%	100%
Sem comp	4	11	16	18	49
	8,16%	22,45%	32,65%	36,73%	100%
TOTAL	10	25	25	20	80

Tabela 15: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o tipo de acidente e o horário de ocorrência*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos por tipo de acidente, segundo o horário de ocorrência; os valores expressos em percentuais, representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul, representam diferença estatisticamente significativa entre tipo de acidente e horário de ocorrência; $p=0,047$).

Tipo de Acidente	Manhã	Tarde	Noite	Madrugada	TOTAL %
1 carro	2	5	5	12	24
“único”	8,33%	20,83%	20,83%	50,00%	100%
2 carros	8	20	20	8	56
“múltiplo”	14,28%	35,72%	35,72%	14,28%	100%
TOTAL	10	25	25	20	80

Tabela 16: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo a velocidade do carro e o horário de ocorrência dos acidentes*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada faixa de velocidade, segundo o horário de ocorrência dos acidentes; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul representam diferença estatisticamente significativa entre velocidade do acidente e horário de ocorrência; $p=0,011$).

Velocidade	Manhã	Tarde	Noite	Madrugada	TOTAL %
< 60 Km/h	6	20	16	6	48
	12,50%	41,67%	33,33%	12,50%	100%
≥60 Km/h	4	4	8	12	28
	14,29%	14,29%	28,57%	42,86%	100%
TOTAL	10	24	24	18	76

Tabela 17: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo o fato de estarem alcoolizados e o horário de ocorrência do acidente*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos que estavam ou não alcoolizados, segundo o horário de ocorrência do acidente; os valores expressos em percentuais, representam as porcentagens em relação ao total da última coluna, que é de 100% (os valores com realce em azul, representam diferença estatisticamente significativa entre estar alcoolizado e horário de ocorrência dos acidentes; $p=0,001$).

Dirigir	Manhã	Tarde	Noite	Madrugada	TOTAL
Alcoolizado					%
NÃO	10	20	23	6	59
	16,95%	33,90%	38,98%	10,17%	100%
SIM	0	5	2	14	21
	0,00%	23,81%	9,52%	66,67%	100%
TOTAL	10	25	25	20	80

Tabelas 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17 – Discussão

Analisando os dados da Tabela 11, observamos que apenas 12,5% do total de acidentes da nossa amostra, ocorreram no período da manhã. O restante, distribuiu-se entre o período da tarde (31,25%), noite (31,25%) e madrugada (25,00%).

Na tentativa de caracterizar os motoristas acidentados, segundo os horários de acidentes em que se envolveram, cruzamos essa variável (horário do acidente) com algumas outras e encontramos associação estatisticamente significativa em algumas, destacando-se, entre elas: sexo, faixa-etária, estado civil, tipo de acidente, velocidade e dirigir alcoolizado. Os resultados estão descritos nas Tabelas 12, 13, 14, 15, 16 e 17, que passaremos a discutir.

Observando os dados da Tabela 12, que traz o horário de ocorrência dos acidentes segundo o sexo, verificamos que há um número significativamente maior de homens se acidentando à noite ou na madrugada, em relação às mulheres, que se acidentam durante a manhã ou à tarde. No período da manhã tivemos 25,00% de mulheres acidentadas; no período da tarde, 39,29%. À noite, tivemos 32,69% de homens acidentados; na madrugada, 34,62%. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,008$). Esses dados indicam que, entre os homens, é maior o risco de ocorrência de acidentes, com vítimas, durante a noite ou de madrugada.

Os dados da Tabela 13, que trazem os resultados do horário de ocorrência dos acidentes, segundo a idade, em faixas-etárias, mostram que é significativamente maior o número de jovens (19 a 26 anos) que se acidentaram na madrugada, em relação aos motoristas com idade superior a 36 anos, que se acidentaram à tarde. Do total de 40 acidentados, entre os 19 e 26 anos, 42,50% (17 sujeitos) se acidentaram na madrugada; 42,86% (9 sujeitos do total de 21), entre 36 e 50 anos; e 50,00% (4 sujeitos do total de 8), acima de 50 anos, se acidentaram à tarde. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,013$). Destaca-se, nessa associação, o risco de acidentes, entre os jovens, na madrugada. Nesse horário eles estão voltando para casa, provavelmente, vindos de bares e casas noturnas.

Considerando a associação entre estado civil e o horário do acidente, verificamos, através dos dados da Tabela 14, um maior percentual de motoristas *sem companheira* (solteiros; separados; desquitados; divorciados; viúvos) se acidentando no período da noite e na madrugada – 32, 65% à noite e 36,73% na madrugada, do total de 49 acidentes, enquanto 45,16% e 29,03%, do total de 31 acidentes dos sujeitos *com companheira* (casados; amasiados), se acidentaram, respectivamente, à tarde e à noite. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,007$). O risco de acidentes, com vítimas, entre os solteiros (sem companheira), à noite ou na madrugada, é compreensível, já que esses indivíduos não têm compromissos com família e filhos, estando, assim, livres e disponíveis para passeios noturnos, para se envolverem mais com álcool e drogas, para retornarem mais tarde ao lar, etc.

Observando os dados da Tabela 15, que traz a distribuição do horário dos acidentes, segundo o tipo de acidente, verificamos que os acidentes “únicos” (um só carro envolvido na colisão) tendem a ocorrer de madrugada, enquanto os “múltiplos” (mais de um carro envolvido na colisão) tendem a ocorrer à tarde e à noite: 50,00% do total de 24 acidentes “únicos” ocorreram na madrugada; 35,72% e 35,72% do total de 56 acidentes “múltiplos”, ocorreram à tarde e à noite, respectivamente. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,047$). O maior número de acidentes “únicos” durante a madrugada, pode explicar-se, em parte, pelo menor movimento de veículos nas ruas, em comparação aos outros períodos do dia.

Observando os dados da Tabela 16, verificamos que houve associação significativa entre horário do acidente e velocidade do veículo: os acidentes de maior velocidade tendem a ocorrer de madrugada – 42,86%, do total de 28 acidentes, cujos veículos estavam a 60 Km/h ou acima desse limite, enquanto os de menor velocidade (abaixo de 60 Km/h) ocorrem durante o dia, em específico à tarde, onde se concentraram 41,67% do total de 48 acidentes ($p=0,011$). Esse fato pode explicar-se por vários fatores: nas madrugadas os motoristas tendem a abusar da velocidade, já que o movimento nas ruas é menor; à noite, também existe o receio da violência urbana, que leva muitos indivíduos a não respeitarem os semáforos, provocando colisões em cruzamentos; os motoristas (em especial, os jovens, cujos acidentes acontecem em número significativamente maior na

madrugada) tendem a abusar do álcool e, sob seu efeito, desconsideram os riscos da velocidade do veículo. Com a luz do dia, tudo isso deixa de acontecer.

Notamos pelos dados da Tabela 17, que 66,67%, do total de 21 acidentes cujos motoristas estavam alcoolizados, aconteceram na madrugada; 33,90% e 38,98%, do total de 59 acidentes, cujos motoristas não estavam alcoolizados, aconteceram à tarde e à noite, respectivamente. Essa diferença é estatisticamente significativa ($p=0,001$). Nas madrugadas as pessoas costumam sair para passeios noturnos, onde a bebida é companheira rotineira. Essa é a explicação para tantos acidentes de motoristas alcoolizados nas madrugadas.

No todo, os dados que obtivemos da associação entre horário de ocorrência do acidente e dia da semana, sexo, idade em faixas-etárias, estado civil, tipo de acidente, velocidade e dirigir alcoolizado, mostram que os homens solteiros (sem companheira), com idades entre os 19 e 26 anos, que estão acima do limite de velocidade permitida na cidade (60Km/h) e alcoolizados, correm maior risco de se envolverem em acidentes de trânsito, com vítimas, durante a madrugada e nos finais de semana. Alguns desses resultados se assemelham a de outras pesquisas já realizadas. Por exemplo, segundo Rydygier et al.(29), o número de acidentes, cujos motoristas estão alcoolizados, aumenta no período noturno; Chaves et al. (31), em Porto Alegre (RS), observaram que um maior número de acidentados alcoolizados tinha idade variando entre os 18 e 32 anos (motoristas jovens, portanto), em comparação às outras faixas-etárias; nas sextas, sábados e domingos ocorreram 54% do total de acidentes investigados, havendo um número significativamente maior de motoristas alcoolizados nesses dias, em relação aos outros da semana.

D – Uso do cinto de segurança: Gráfico 23

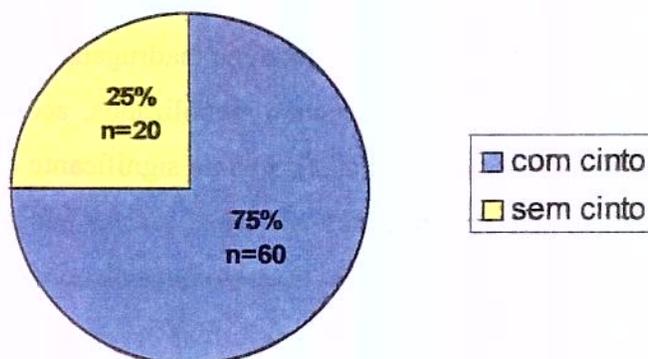


Gráfico 23: Representação gráfica dos 80 indivíduos pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), que participaram desta pesquisa, *segundo o uso do cinto de segurança na hora do acidente*. Os números expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Gráfico 23 – Discussão

O uso do cinto de segurança não previne acidentes de trânsito. Mas, diminui o risco de ferimentos graves durante esta ocorrência. Essa é a razão de termos incluído essa variável entre os fatores de risco.

Observando os dados do gráfico 23, notamos que, na hora do acidente, 25% dos motoristas (20 sujeitos) não utilizavam cinto de segurança. Destes, 15% eram do sexo feminino – 3 sujeitos, portanto, e 85% do sexo masculino – 17 sujeitos. Quanto à idade desses motoristas, preponderou a faixa-etária entre 19 e 26 anos, com 65% dos sujeitos. Nas demais, tivemos 10% dos motoristas com idade entre 27 e 35 anos, e 25% com idade entre 36 e 50 anos. Sobre o estado civil, 75% desses motoristas eram: ou solteiros, separados/desquitados/divorciados ou viúvos – em suma, não tinham um companheiro/a fixo. Destacou-se o acidente do tipo “único”, onde um só carro estava envolvido, perfazendo 60% dos casos que não utilizavam cinto de segurança. Quanto ao horário desses acidentes, tivemos: 5% no período da manhã, 35% à tarde, 25% à noite e 35% na madrugada.

Perguntamos aos motoristas dos 2 grupos (acidentados e não-acidentados), se eles tinham o costume de usar o cinto de segurança enquanto dirigiam. Obtivemos os seguintes resultados: 80% dos motoristas acidentados e 87,5% dos não-acidentados costumam usar cinto de segurança ao dirigir.

Consideramos os números que obtivemos, nessa pesquisa, sobre a falta do uso de cinto de segurança ao dirigir, bastante elevado. O cinto é um acessório de segurança de uso obrigatório, mas, mesmo assim, muitos motoristas simplesmente desprezam isso, principalmente os jovens e solteiros (sem companheira), conforme indicaram nossos dados.

Através dos relatos dos acidentados e não-acidentados, tivemos oportunidade de conhecer os motivos pelos quais tantos motoristas não utilizam o cinto, mesmo sabendo que estão infringindo uma lei de trânsito e que correm sérios riscos de ferirem-se gravemente, caso se acidentem. Vamos citar alguns exemplos:

Antonia, 58 anos (caso 1), que utilizava o cinto de forma indevida e, por isso, sofreu graves ferimentos na região abdominal, diz: “tirei 20 cm do baço, 20 cm do intestino e do duodeno, porque estavam esmagados por causa do cinto; eu passava o cinto por baixo do braço, porque não suporto ele no ombro, não agüento ele aqui (disse-me, mostrando o pescoço); tive hemorragia interna por causa disso”.

Sandra, 20 anos (caso 27), que se acidentou ao sair da garagem de sua casa, ferindo-se bastante, diz: “eu costumo por o cinto quando chego na esquina... mas, mesmo que eu estivesse com o cinto, não teria evitado de bater o rosto, pois o cinto é daqueles de afivelar embaixo”.

Andressa, 24 anos (caso 44), que sofreu o segundo acidente em um ano, ambos com ferimentos, diz: “não estava usando o cinto e não uso de jeito nenhum!; odeio cinto, me irrita, me incomoda”.

Clodoaldo, 26 anos (caso 59), que se acidentou numa sexta-feira de madrugada, quando voltava para casa com um amigo, diz: “ninguém estava usando cinto... o policial falou que nem os 4 do outro carro estavam usando... agora passei a usar cinto, mas antes não usava, não... só usava quando passava perto da polícia”. Para justificar o fato de não usar o cinto, observa: “eu dirijo desde os 15 anos e tinha confiança que nunca ia bater... se eu estivesse usando o cinto, não teria machucado nada”.

Ademir, 48 anos (caso 20), que se chocou contra uma caçamba de lixo, diz: “eu mais não uso do que uso o cinto... não estava usando o cinto, não”.

Marta, 26 anos, que nunca se envolveu em acidentes de trânsito, fala a respeito de não usar o cinto com frequência: “quando estou dirigindo em lugar perto de casa, eu não uso porque acho que o cinto incomoda, não dá para fazer movimento rápido com ele; quando eu uso o cinto, eu costumo deixar a presilha um pouco folgada para conseguir me movimentar”.

Gilda, 22 anos, que nunca se envolveu em acidentes, diz: “só uso o cinto quando vou para o centro da cidade, não gosto de usar o cinto... só uso quando sei que vai ter polícia por perto”.

Márcio, 19 anos, que nunca se envolveu em acidentes, diz: “não gosto de cinto, me sinto preso com o cinto, não uso de jeito nenhum; quando eu sei que vou passar em lugar que tem polícia, eu pego ele (o cinto) e seguro como se estivesse com o cinto; aí eu seguro o volante com a mão esquerda e fico segurando o cinto com a direita; e olha que eu nunca fui multado!”. E ele completou: “estou falando a verdade, não uso mesmo o cinto; eu podia mentir e dar uma de santo e falar que uso o cinto, mas eu não uso mesmo, estou sendo sincero”.

E – Fatores responsáveis pelos acidentes, segundo a opinião dos acidentados: Gráfico 24; Tabela 18

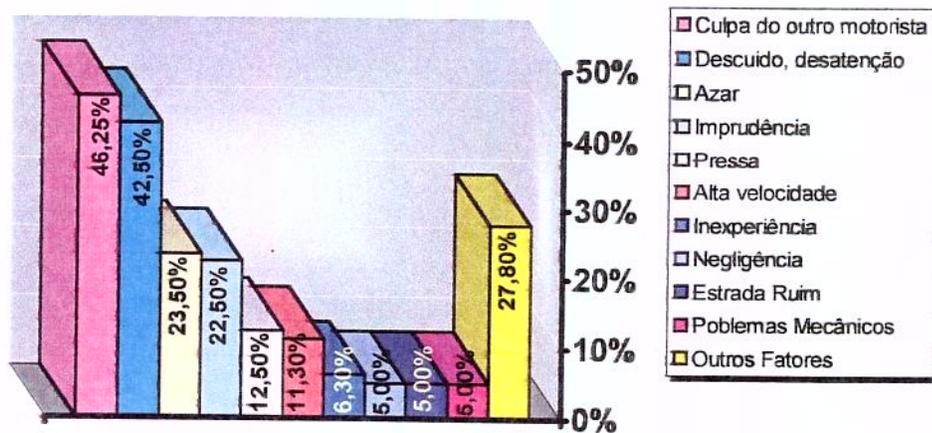


Gráfico 24: Representação gráfica dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), segundo as opiniões sobre os fatores responsáveis pela ocorrência do acidente.

Tabela 18: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo as opiniões a respeito de “outros fatores” responsáveis pela ocorrência do acidente.*

FATOR RESPONSÁVEL PELO ACIDENTE	FREQÜÊNCIA
Cansaço	3
Falta de sinalização	3
Cansaço e Sono	1
Confiança no outro	1
Culpa dos 2 motoristas	1
Doença (labirintite)	1
Dormir no volante	1
Dirigir de chinelo	1
Euforia	1
Infelicidade	1
Irresponsabilidade e sono	1
Irresponsabilidade	1
Ninguém é culpado	1
Passageiro sem cinto	1
Perseguição	1
Pista molhada	1
Problemas diários	1
Tentativa de roubo	1
TOTAL MOTORISTAS	22

Gráfico 24; Tabela 18 – Discussão

Apresentamos aos motoristas acidentados uma lista de fatores que poderia ter ocasionado o acidente, conforme se verifica pelo Gráfico 24. Solicitamo-lhes, então, que apontassem todos os fatores responsáveis pela ocorrência de seus acidentes. Observando os resultados do Gráfico 24, notamos que 46,25% dos acidentados culpavam o outro motorista envolvido na colisão; 42,50% se responsabilizaram pelo acidente, apontando o próprio descuido, a desatenção, a distração; 23,50% mencionaram o azar para justificar a ocorrência.

O número de motoristas, nessa pesquisa, que atribui a culpa pelo acidente ao condutor do outro veículo envolvido na colisão – 46,25%, foi o mais elevado, em relação aos outros fatores. Esse número pode elevar-se ainda mais, se subtrairmos do total da amostra (80 acidentes), 24 acidentes que envolveram um só carro, ou seja, onde o motorista colidiu com um objeto fixo e, portanto, em teoria, não havia um outro motorista em quem eles pudessem colocar a culpa pela ocorrência. Considerando os 56 acidentes “múltiplos” (que envolveram 2 ou mais condutores), tivemos 58,9% dos motoristas que atribuíram a culpa, pelo acidente, ao outro condutor envolvido.

Através desses dados estatísticos, é possível perceber que, realmente, os motoristas se eximem da responsabilidade pela ocorrência dos acidentes. Para Dotta (32), o fato dos motoristas atribuírem o acidente a fatores externos, menos à própria imprudência ou ao descuido, relaciona-se com a tendência do ser humano de justificar-se de tudo o que faz. Rozestraten (33), ao comentar essa característica dos acidentados de se eximirem da culpa pelo acidente, cita a “Lei de Baker” (do Prof. J. S. Baker, da Universidade de Northwestern), que assim reza: “Motoristas tendem a explicar seus acidentes de trânsito relatando circunstâncias de menor culpabilidade que são compatíveis com a credibilidade”.

Giscard (3), concluiu que 61% dos condutores de veículos acreditam no azar como causa do acidente. Nesta pesquisa, 23,50% apontaram o azar como fator responsável pelo acidente. Alguns motoristas, inclusive, somente apontaram o azar, mesmo diante de outras circunstâncias envolvidas. Vanessa, 24 anos (caso 10), é um exemplo: “meu acidente foi puro azar; bati 2 carros em 15 dias”. Mas, em seguida ela observa: “ando muito cansada, estressada com meu trabalho... foi por cansaço, mesmo... no primeiro acidente (15 dias antes), antes desse, estava incontrolada e falei: baixa a bola, Vanessa”. Em outro momento

da entrevista, ela volta a fazer menção sobre outros fatores que poderiam ter ocasionado a ocorrência: “ando tendo tensão psíquica, acho que acabei chamando esse acidente de tanta tensão...”. E mais, ela diz: “eu achava que ia bater, tinha a sensação que ia bater... no dia do Corsa (acidente anterior) também foi assim, eu achava que ia bater”. Vanessa já se envolveu em 5 acidentes. Dentre estes, ela somente se responsabiliza por um. Diz, lembrando os 4 acidentes anteriores ao que motivou essa entrevista: “logo que tirei carta bati em um Vectra: nesse eu fui culpada; outra vez, um caminhão da prefeitura bateu em mim; em outro, uma moto entrou na minha frente; e, no do Corsa, eu julgo que bateram em mim, porque o Corsa estava parado e deu passagem para eu atravessar; quando eu atravessassei, ele bateu”.

Rogério, 22 anos (caso 39), também só atribui seu acidente ao azar, embora, no Boletim de Ocorrência, tenha afirmado que perdeu o controle do veículo, provocando seu capotamento. Ele diz: “eu acho que era para acontecer mesmo... eu passei na barreira eletrônica a 34 Km/h (a velocidade permitida nessa via era 40 Km/h), comecei a acelerar até chegar aos 90, aí a roda pegou na guia, o volante escapou da minha mão e, quando vi, estava em cima da árvore; o carro capotou e parou com as duas rodas no chão”. O acidente de Rogério aconteceu na madrugada de um Sábado, quando ele voltava para casa, vindo de um baile. Não estava alcoolizado: foi realizado o teste de bafômetro, que acusou nível zero de alcoolemia. Mas, antes de sair de casa, começou a ter um “pressentimento”: “estava sentindo que ia acontecer alguma coisa, mas não sabia o que era, se era comigo ou com alguém da minha família... é pressentimento, não sei explicar”. Recordando da situação que lhe gerara esse “pressentimento”, disse: “meus pais iam viajar com o carro no dia seguinte, e minha irmã que ia dirigindo o carro; o pressentimento era mais com eles, não era comigo: saí de casa pensando que meu pai podia pegar no volante e fosse acontecer alguma coisa com eles”. Dois meses antes desse acidente, Rogério havia se envolvido em outra ocorrência. Lembramos que esse rapaz é aquele, já citado, que está sendo ameaçado de morte, por não querer voltar a praticar crimes e nem traficar drogas.

Aos motoristas que apontavam um *outro fator* responsável pelo acidente, diferente dos que lhes apresentávamos, pedíamos que os descrevessem. Na Tabela 18, temos todos os outros fatores citados pelos motoristas, onde 3 apontam o cansaço, 3 citam a falta de sinalização no local e, os restantes, lembram as mais variadas circunstâncias.

**F – Sentimentos nos minutos anteriores ao acidente: Tabela 19; Tabela 20;
Gráfico 25**

Tabela 19: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo os sentimentos nos minutos anteriores ao acidente*. Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada sentimento; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens.

SENTIMENTOS	Freqüência	Percentual
Tranqüilidade	49	61,3
Alegria	45	56,3
Preocupação	29	36,3
Ansiedade/Angústia	24	30,0
Descontentamento	15	18,8
Sono	11	13,8
Impaciência	10	12,5
Frustração	10	12,5
Irritação	9	11,3
Medo	9	11,3
Mau-humor	8	10,0
Tristeza	8	10,0
Euforia	8	10,0
Raiva	4	5,0
Infelicidade	4	5,0
Desgosto	3	3,8
Dor Física	1	1,3
Outros Sentimentos	29	36,7

Tabela 20: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo os “outros sentimentos” mencionados nos minutos anteriores ao acidente.* Os valores expressos em numerais representam o total de indivíduos para cada sentimento; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens, em relação ao total da última linha, que é de 100%.

SENTIMENTO	FREQÜÊNCIA	PERCENT. - %
Cansaço	7	25,0
Pressa	3	10,5
Calma	2	7,1
Contentamento	2	7,1
Estresse	2	7,1
“Desligadão”	1	3,6
Alívio	1	3,6
Contentamento, Sossego	1	3,6
Contrariedade	1	3,6
Desânimo	1	3,6
Felicidade	1	3,6
Felicidade, Cansaço	1	3,6
Fome	1	3,6
Melancolia	1	3,6
Nervosismo	1	3,6
Sossego	1	3,6
Saudade	1	3,6
TOTAL MOTORISTAS	28	100,0

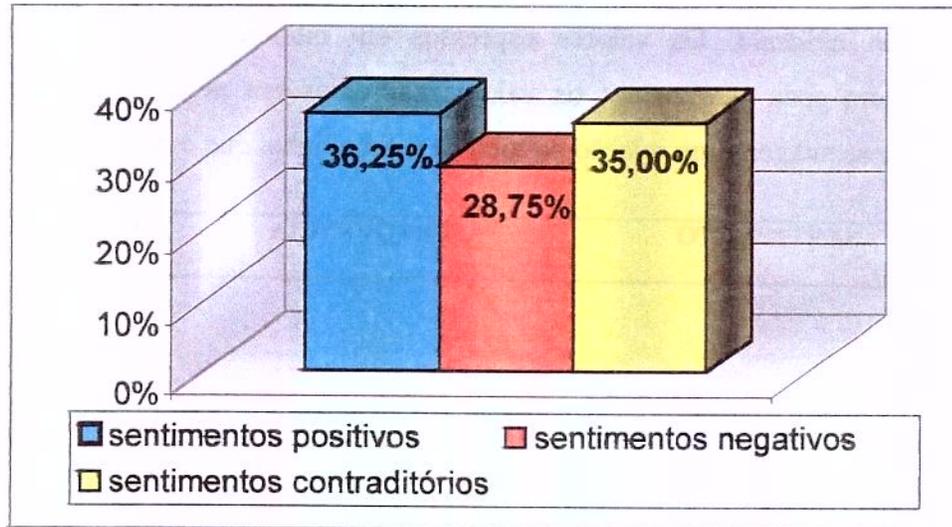


Gráfico 25: Representação gráfica dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados), *segundo as categorias de sentimentos nos minutos anteriores ao acidente*. Os valores expressos em percentuais representam o total da amostra, que é de 100%.

Tabela 19 e 20; Gráfico 25 – Discussão

Os dados da Tabela 19 mostram que os condutores acidentados apontaram os mais variados sentimentos nos minutos anteriores à ocorrência. Eles tinham a opção de apontar quantos sentimentos quisessem. A *tranqüilidade* foi o que obteve maior percentual: 61,3%.

Na Tabela 19 temos os *outros sentimentos* mencionados – aqueles que não figuravam entre os que lhes apresentamos, mas foram acrescentados, livremente, por 28 condutores. Dentre estes, destacam-se 7 condutores que disseram que estavam cansados; 3, que estavam com pressa; 2, que estavam calmos; 2, que estavam contentes; e, 2, que estavam estressados.

O cansaço e o sono são importantes fatores de risco de acidentes, porém pouco investigados (24). Relatos de entrevistados, nesta pesquisa, mostram o quanto o cansaço e o sono contribuíram para a ocorrência dos acidentes. Como um exemplo disso, citamos André, 22 anos (caso 19), que se acidentou na madrugada de uma Sexta-feira, ao chocar seu carro contra um poste, quando voltava de uma festa, em uma cidade distante cerca de 50 Km de Campinas. Ele diz: “estava há 25 horas sem dormir... trabalho a semana toda e vou dormir tarde; meu trabalho é exaustivo, estava com estresse; durante a semana toda não durmo bem, acordo antes do relógio sempre; então, no final de semana, tem-se o efeito cumulativo do cansaço da semana toda”.

Tendo em vista que muitos acidentados assinalavam, ao mesmo tempo, sentimentos contraditórios, como por exemplo *tranqüilidade* e *medo*, separamos os motoristas em 3 categorias de sentimentos: os positivos, os negativos e os contraditórios. Entre os positivos incluímos aqueles que citaram os seguintes sentimentos: *tranqüilidade*, *alegria e euforia*, ou ainda qualquer outro sentimento sinônimo, citado livremente, como por exemplo “contentamento”, sinônimo de alegria. Entre os negativos, restaram todos os que citaram os outros sentimentos apresentados, quais sejam: *raiva; ansiedade (angústia); irritação; mau humor; impaciência; preocupação; descontentamento; infelicidade; tristeza; desgosto; frustração; sono; dor física; medo*, ou qualquer outro sentimento citado livremente, também sinônimo ou que não guardasse relação direta com os sentimentos

positivos, como por exemplo, “melancolia”. Entre os contraditórios, incluímos os que citavam sentimentos positivos e negativos. Obtivemos os seguintes resultados, descritos no Gráfico 25: 36,25% dos motoristas citaram apenas sentimentos positivos; 28,75% apenas negativos, e o restante da amostra, 35%, mencionaram, ao mesmo tempo, sentimentos positivos e negativos, ou seja, contraditórios.

Um dos condutores que apenas citou sentimentos positivos na hora do acidente (calma e tranqüilidade), acredita que o acidente ocorreu devido à calma. Trata-se de Amélia, 36 anos, casada (caso 74), que havia passado os 15 dias anteriores muito descontente, por causa de viagens que não queria fazer. Ela diz: “tinha brigado com o meu marido um dia antes, mas já tinha feito as pazes, não estava com raiva... acho que depois da raiva vem aquela paz... estava muito tranqüila e acho que foi por isso que bati; se estiver nervosa, preocupada, como é de costume, entro no carro e dirijo com toda a atenção, e nunca aconteceu nada, nem uma ralada eu tinha dado antes desse acidente”.

Não encontramos associação significativa entre sentimentos nos minutos anteriores ao acidente e outras variáveis, tais como: estado civil, idade, grau de escolaridade e tipo de acidente. Apenas verificamos uma tendência, entre os motoristas com idade superior a 50 anos, para assinalarem sentimentos positivos: entre os 8 motoristas com idade acima de 50 anos que fizeram parte da amostra, 6, ou 75%, citaram só sentimentos positivos; os 2 restantes citaram sentimentos positivos e negativos.

G – Uso de medicamentos e drogas no dia do acidente

Haviam tomado algum medicamento no dia do acidente 11,3% dos motoristas, o que corresponde a 9 sujeitos, sendo 5 do sexo feminino e 4 do masculino. Nem todos os sujeitos souberam, com certeza, especificar o nome do remédio que haviam ingerido. Mas, procuramos conhecer a finalidade deles e se haviam sido prescritos por médicos. Somente consideramos como “medicamento”, aqueles com prescrição médica. Entre estes, 2 sujeitos haviam ingerido remédio para “pressão alta” – casos 18 e 60; mais 2 haviam ingerido o *Prozac* – casos 20 e 70, sendo que, o caso 20, também havia ingerido 1 comprimido de *Anafranil*; outros 2 sujeitos – casos 61 e 71 – citaram um “remédio para ansiedade”; o caso 75 havia ingerido um comprimido de *Tegretol*; o caso 13 citou “uma vitamina anti-estresse”, e o caso 52 estava tomando um “relaxante muscular” de nome *Tandrilax*, devido a dores na coluna.

Não sabemos qual medicamento anti-hipertensivo os casos 18 e 60 estavam ingerindo. Portanto, não vamos discorrer sobre essas drogas, apesar de, algumas delas, terem como contra-indicação dirigir veículos e operar máquinas perigosas, até que haja certeza de que o medicamento não esteja afetando o estado de alerta e a coordenação motora (67). Por outro lado, vamos descrever os relatos das histórias de vida e do acidente desses sujeitos e de todos que estavam ingerindo medicamentos, apesar de não termos condições de avaliar, com segurança, até que ponto essas drogas possam ter influenciado a ocorrência do acidente.

O caso 18 (já mencionado): Milton, 46 anos, ferramenteiro autônomo, que disse que há 3 meses da data da entrevista, fez acordo com os patrões para não ser demitido e poder continuar prestando serviço para a empresa como autônomo, com o fim de não ficar completamente sem salário. Sua história de vida foi marcada por muitas doenças físicas e mentais: “com 3 anos eu tive Mal de Simioto, uma doença que deixa a gente sem pele; eu era raquítico, sempre fui doente, dor de cabeça tinha desde criança; agora está melhorando um pouco, mas agora tenho pressão alta... mas eu sei que é por nervoso”. Na adolescência, entretanto, ele se desenvolveu bastante e, hoje, é um homem de estrutura física imponente e forte: “quem me viu e me vê, hoje, não acredita no que vê”. Com 2 anos de idade perdeu o pai, em acidente na Rodovia Anhanguera – um atropelamento. Há 7 anos, perdeu o irmão –

“acidente na Anhanguera: acidente feio, ele bateu na passarela... ele tinha problema no coração, deve ter tido alguma coisa, porque ele nunca tinha batido o carro antes”. Sua mãe, a avó, considerada sua segunda mãe, e outros familiares, também estão falecidos: “já foi todo mundo embora...”, ele diz ao recorda-se disso. Quando da morte da mãe (há 10 anos) e do irmão (há 7 anos), ficou “bastante deprimido”: “remédio faixa preta eu tomei muito!; cheguei a ficar internado um mês em hospital psiquiátrico... e depois, também fiquei internado um mês na Casa de Saúde por causa de dor de cabeça: fizeram todos os exames, mas não deu nada”. Atribui a causa de suas doenças ao seu jeito de ser: “eu guardo tudo para mim; não sei explodir e acabo ficando doente; sou do tipo que engulo, prefiro machucar a mim que aos outros”. Um mês antes do acidente, voltou a fumar – há muitos anos largara o vício. Atualmente, além das novas contingências financeiras a que está tendo que se adaptar por ter sido demitido, está preocupado com “problemas com a ex-mulher”: ele quer que todos seus bens sejam divididos, igualmente, entre os filhos. Seu acidente aconteceu na noite de uma quinta-feira, quando ele e a atual mulher estavam indo guardar o carro na garagem próxima ao apartamento onde moram. O condutor do outro veículo envolvido afirmou, no BO, que Milton não respeitou o sinal de PARE, escrito na rua, causando a colisão. Milton, por outro lado, culpa esse outro motorista pela ocorrência. O carro de Milton era novo, acabara de ser adquirido, não estava no seguro: “eu só tinha pago uma prestação...”. E mais, disse ele: “na semana antes do acidente, falei para minha esposa: estou tão contente, será que não vai acontecer alguma coisa de ruim? E veja que aconteceu... e sempre acontece... é sempre assim, quando estou com muita alegria, eu acho que vai acontecer alguma coisa: estava tudo bem, dívidas em dia, fase boa, estava me adaptando bem às coisas e isso (o acidente), agora, aconteceu para arrebentar...”. Há poucos meses, ele teve uma moto, comprada com o dinheiro da rescisão do contrato de trabalho, roubada em frente à sua casa. Lembrando-se disso, completou: “meu Deus, como perdi esse ano: emprego, moto, carro...”. Esse foi o primeiro acidente de Milton em 28 anos de direção.

O caso 60, Marília, já foi citado: envolveu-se em acidente com Josildo, um homem de 64 anos. Estava preocupada com problemas que a mãe vem enfrentado, nos últimos meses: não estava dormindo bem, desde então. Teve um acidente anterior, ocorrido

há 12 anos. Toma hipertensivo há vários anos: ela nem soube precisar o tempo e nem o remédio, pois trocara de medicamento recentemente.

O caso 20, Ademir, 48 anos, casado, jornalista, também já foi citado: ele havia ingerido um comprimido de Prozac e um de Anafranil no dia do acidente. Estava alcoolizado, ingerira 4 chopp antes da ocorrência, que aconteceu no começo da madrugada de uma sexta-feira, quando voltava para casa. “Os problemas no trabalho” foram citados como preocupações no dia e minutos anteriores ao acidente. Chocou-se contra uma caçamba de lixo; já se envolveu em outros 3 acidentes. Falou pouco a respeito de si. Mas, citou relacionamentos homossexuais. Faz psicoterapia: “estou numa fase de transição de comportamentos, estou revendo muita coisa”, completou.

O Prozac (cloridrato de fluoxetina) e o Anafranil (cloridrato de clomipramina) são antidepressivos: ambos têm, como contra-indicação, o ato de dirigir veículos, até que esteja certificado que não estejam afetando a coordenação motora e o estado de alerta do paciente. A combinação desses medicamentos pode aumentar a ação e/ou efeitos tóxicos de ambos: o Prozac pode causar, entre outros efeitos, sonolência, concentração diminuída, raciocínio prejudicado, nervosismo, inquietação, etc.; o Anafranil, causa efeitos semelhantes, inclusive problemas de acomodação visual (lembramos que Ademir chocou-se contra uma caçamba de entulhos – ele diz que a caçamba estava mal sinalizada). A descrição de ambos os medicamentos, traz uma advertência: “não ingerir bebida alcoólica” (67, 68).

O caso 70, que havia ingerido Prozac: Deise, 38 anos, casada. Durante toda a entrevista, essa moça falou da falta que sente do pai, morto quando ela tinha 17 anos, e, da mãe, com quem não tem bom relacionamento: “no dia da missa de 7º dia do meu pai, minha mãe, sem motivos, me colocou para fora de casa; ela disse que, sem meu pai lá, não teria mais o que fazer naquela casa”. Em seguida, ela morou na casa de vários parentes, tendo, inclusive, se casado com um primo, com quem tem 2 filhos. Desde a morte do pai, passou a tomar remédios para dormir: “eu fiquei doente sem o meu pai; durante 3 anos depois da morte dele, eu ficava conversando com ele no cemitério; depois, mudaram ele de cemitério, e eu que fui pegar os ossos dele; peguei um dente dele para mim”. Deise guarda esse dente do pai até hoje e, com ele, passou a conversar: “eu converso com o dente: acordo

à noite, sento na cama e começo a conversar com o dente”. Há cerca de um ano, devido a brigas com o marido, procurou um psiquiatra, que lhe receitou o Prozac. Por indicação médica, fez psicoterapia. Mas, interrompeu o tratamento depois de poucos meses. Ela fuma 2 maços de cigarros por dia e costuma ingerir bebidas alcoólicas com frequência. Um mês antes de seu acidente, foi obrigada a entregar um carro, quase inteiramente pago, ao Banco que o financiou: “já tinha pago 15 mil (reais), mas não consegui pagar as outras prestações e eles me tomaram o carro”. Lembrando-se disso e de todas as preocupações com a falta de dinheiro, o seu emprego, as brigas com o marido, observa: “é de deixar qualquer um louco tudo isso, não é?; por isso eu estou tomando Prozac já faz algum tempo, porque realmente não há quem agüente uma coisa dessa”. Seu acidente aconteceu na noite de uma terça-feira, quando estava indo buscar o marido no serviço. Ao atravessar uma avenida, foi atingida por um veículo: “pela lei eu estava errada porque era avenida, mas no meu modo de ver as coisas, eu não estava errada porque eu parei, olhei e vi que não estava vindo ninguém”. Por essa razão, ela se responsabiliza pela ocorrência, mas também culpa o outro motorista envolvido: “enquanto eu estava muito devagar, ele estava depressa demais: por isso foi culpa dos dois”. No dia e nos minutos anteriores ao acidente, estava preocupada, frustrada e tranqüila. “Dívidas, dívidas, preocupação com dinheiro: naquele dia eu tinha passado muita raiva por causa de um rapaz que está me devendo dinheiro”. A tranqüilidade era devida ao fato de estar vendo um programa humorístico na TV, pouco antes de sair de casa. Ela feriu-se bastante: “disseram que meu carro virou no ar e parou deitado de lado”. Já fizemos comentários a respeito dos efeitos que o Prozac pode causar. Não temos condições de avaliar se esse remédio tenha contribuído para a ocorrência, mas a história de Deise ilustra o risco de acidente nesses casos. E não só isso: ilustra também as contradições, presentes nas histórias de muitos sujeitos, ao apontarem os sentimentos nos minutos anteriores ao acidente, e a tendência a se eximirem, em parte ou no todo, da responsabilidade pelo fato. A propósito, essa moça é vendedora autônoma: dirige praticamente o dia todo para realizar seu trabalho. Esse foi seu primeiro acidente.

O caso 71, Joana, já foi comentado: ela estava tomando um remédio para ansiedade, que diz ser homeopático.

O caso 75, havia ingerido um comprimido de Tegretol. Samira, 24 anos, casada, do lar: casou-se há 2 anos e meio e, há pouco mais de um ano, mora em Campinas. “Estamos num momento muito feliz da nossa vida: construindo casa, meu marido foi promovido”, ela diz. Durante a entrevista, enquanto ela precisou sair por alguns momentos, conversei com sua irmã, que disse: “a Samira sempre foi a mais inteligente, só tirava nota Dez e cuidava de tudo, depois do falecimento do pai, quando, então, ela estava com 12 anos de idade”. Com 15 anos, teve uma convulsão: levada ao médico, descobriu-se que tinha “ovo de solitária” alojado em seu cérebro. Desde então, toma Tegretol (400 mg), ou seja, para evitar novas convulsões. Entre os efeitos adversos desse medicamento temos: diminuição da atenção, sonolência, escurecimento da visão, distúrbio do humor (67). O acidente de Samira aconteceu em um Sábado à tarde, um choque contra um veículo parado à sua frente em obediência ao sinal vermelho, quando, segundo suas palavras, seu “carro travou as quatro rodas”, impossibilitando-a de frear. A pista estava molhada, acabara de chover, o que deve ter favorecido a dificuldade de breicar. Por outro lado, diz: “se estivesse mais devagar, acho que teria dado para breicar”. E mais: “estava contente porque tinha acabado de sair das compras... mas, estava impaciente, meu filho estava chorando (que estava amarrado na cadeirinha no banco traseiro) e queria estacionar o carro para ver o que estava acontecendo”.

Não sabemos que “vitamina anti-estresse” o caso 13 estava ingerindo – portanto, não podemos citar seus efeitos e as reações adversas. Mas, como o próprio nome diz, é um medicamento indicado para diminuir o estresse. Já falamos dos riscos do estresse para a ocorrência dos acidentes. Lucas, 23 anos, casado, 2º grau completo, operador de máquinas, estava ingerindo esse tipo de medicamento: nos últimos 2 anos enfrentou uma série de situações estressantes, inclusive o desemprego; tem uma série de problemas de saúde – “tenho problemas respiratórios: sinusite, essa eu descobri esses tempos, não sabia que tinha; achava que tinha rinite e era faringite; sempre tenho infecção de garganta e coisas corriqueiras, como gripes e resfriados; já tive 3 começos de pneumonia e muita infecção de garganta”. Sua esposa, que possui grau superior e uma profissão bem definida, ganha bem e estava sustentando a casa enquanto ele esteve desempregado. “Conheço minha esposa desde os 12 anos, a gente se dá muito bem, mas meus pais não aceitavam ela”, ele diz da mulher. Há 3 meses conseguiu um emprego. Está satisfeito por estar trabalhando na

sua área, mas a ocupação o deixa “muito mau humorado e estressado, por estar trabalhando muito”. Seu acidente aconteceu no começo da noite de uma quarta-feira, logo após receber a notícia que sua filha de 5 meses estava com pneumonia. Ele chocou-se contra outro veículo, ao concluir uma curva. Ele aponta o outro condutor envolvido e a falta de sinalização do local, como fatores responsáveis pela ocorrência.

Alexandre, 23 anos, solteiro, havia ingerido um comprimido de Tandrilax, devido a dores nas costas. Esse medicamento é um antiinflamatório, que pode afetar a atenção e causar sonolência. Assim, é aconselhável não dirigir veículos, quando ingerido (67, 68). Alexandre chocou seu veículo contra um monte de terra, após o carro apresentar um problema mecânico, segundo suas palavras, na madrugada de um Domingo: “eu passei em uma lombada e ouvi um estalo; fui fazer a curva e o carro não obedeceu e bati num monte de entulho, terra; não sei se foi problema de suspensão: a seguradora falou que não dava para descobrir o que aconteceu, porque as rodas viraram para trás”. Ele estava voltando de uma festa em uma cidade vizinha, acabara de deixar os amigos e já estava perto de sua casa: “estava bem, não bebi nada por causa do remédio, todo mundo estava contente no carro, eu estava muito bem – sei que o remédio dá sono, mas eu tinha tomado de manhã, e estava muito alerta, tinha dormido bem nos dias antes; no dia seguinte, o pessoal ficou sabendo que eu bati o carro e todo mundo pensou que era piada”. Esse rapaz exerce a função de coordenador de produção em uma multinacional e está muito satisfeito com seu emprego: “bastante, muito, nossa... até fico empolgado de falar... estou tendo oportunidade de crescer profissionalmente, estou quase no cargo de supervisão e, depois, quando concluir a Faculdade (ele está no quarto ano da Faculdade de Engenharia), eu vou ser gerente: o que eu quero é isso – chegar no cargo de gerência e eu tenho certeza que vou conseguir”. Esse entusiasmo e confiança ao falar do emprego só raramente encontramos nas palavras dos acidentados, sendo mais comum entre os não-acidentados. Relatos citados anteriormente de motoristas dos 2 grupos, comprovam esse fato. Esse foi o segundo acidente de Alexandre: “o primeiro foi há 2 anos atrás: estava parado num semáforo, estava chovendo muito e um carro bateu na traseira do meu carro”.

Apenas 1 condutor declarou que usara drogas no dia do acidente: Marilena, 19 anos, solteira, estudante, que fumou maconha pouco antes da ocorrência (caso 61). Ela diz: “eu estava eufórica!”. A maconha é um euforizante (35). E mais: “estava a maior gritaria no

carro; eu estava voltando de um bar e estava indo deixar um amigo na casa dele; estava em alta velocidade, daí que, na hora que chegou na curva, não fiz a curva porque só fui ver a curva em cima da hora, e fui reto; meu carro tombou e acertou um outro carro, mas no outro carro não teve vítima”. Além de estar sob o efeito da maconha, Marilena estava alcoolizada: havia tomado cerveja e vinho pouco antes. E mais: havia ingerido um “remédio para ansiedade”, que ela não soube especificar qual era, mas que foi receitado por um psiquiatra. Tem tremores, devido a esses medicamentos: “quando tomo medicamento eu tremo bastante; esses dias (inclusive antes do acidente) eu tomei vários medicamentos”. Esse caso ilustra os efeitos da combinação de álcool, drogas e medicamentos, segundo as palavras da própria acidentada.

4. FATORES RESPONSÁVEIS PELO NÃO ENVOLVIMENTO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Resultados: Tabela 21, Gráfico 26

Tabela 21: Distribuição dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo-comparação (não-acidentados), *segundo as opiniões citadas livremente, a respeito dos fatores responsáveis pelo fato de nunca terem se envolvido em acidentes de trânsito.* Os valores expressos em numerais representam o número de motoristas para cada fator; os valores expressos em percentuais representam as respectivas porcentagens.

FATORES	FREQÜÊNCIA	PERCENTUAL %
Atenção; cuidado; prudência	29	72,50
“Dirigir para si e para os outros”	10	25,00
Sorte	9	22,50
Obediência às leis de trânsito	5	12,50
Calma ao dirigir	5	12,50
“Sou calmo; tranqüilo”	5	12,50
Velocidade regular	4	10,00
Não consumir bebida alcoólica ao dirigir	4	10,00
Experiência	3	7,50
“Reflexo rápido”	2	5,00
Fazer o trajeto do caminho em pensamento, antes de sair de casa	2	5,00
Respeito ao próximo	2	5,00
Gostar de dirigir	2	5,00
Fé	2	5,00
Prática de esportes	1	2,50
Ser tolerante com as pessoas	1	2,50
Manutenção do veículo	1	2,50
“Prever” o que pode acontecer à frente para “escapar” de acidente	1	2,50
Responsabilidade	1	2,50
“Milagre divino”	1	2,50

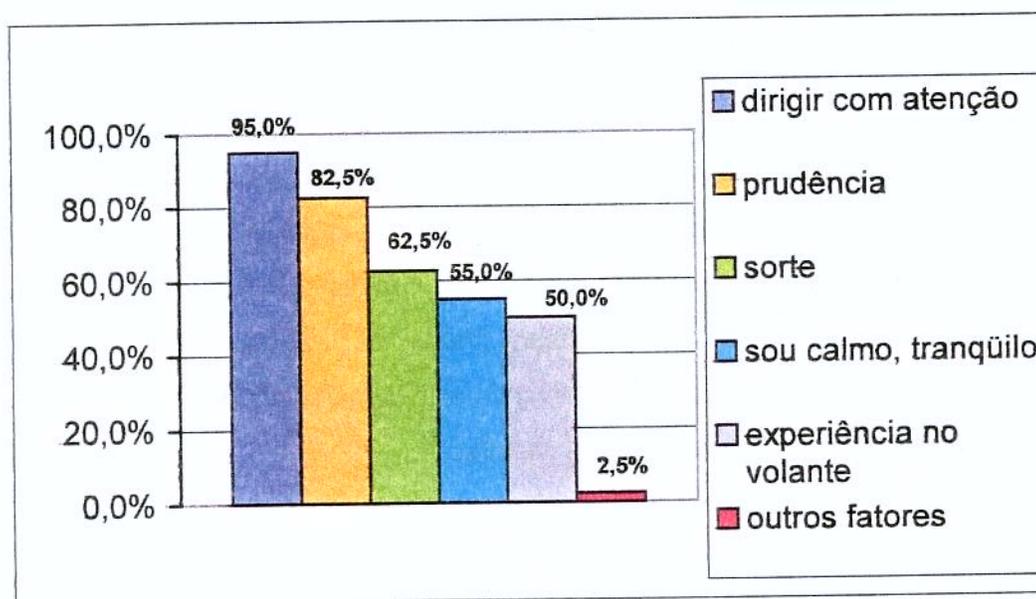


Gráfico 26: Representação gráfica da frequência dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo as opiniões sobre os fatores responsáveis pelo não envolvimento em acidentes.*

Tabela 21 e Gráfico 26 – Discussão

A Tabela 21 corresponde às respostas simplificadas dadas pelos motoristas não-acidentados à pergunta sobre os fatores responsáveis pelo não envolvimento em acidentes: “na sua opinião, o fato de você nunca ter se envolvido em acidentes de trânsito, como condutor do veículo, é devido a que fatores?”. Em seguida, apresentávamo-lhes algumas alternativas, sobre o mesmo fato, para livre escolha – as descritas no gráfico 26, quais sejam: *sorte; prudência; experiência no volante; dirigir com cuidado, atenção; “sou calmo, tranquilo; outros fatores (especificar)*. Iremos fazer a discussão da Tabela 21 e do Gráfico 26, conjuntamente, ou seja, comparando os resultados obtidos através dos discursos livres e das alternativas apresentadas para escolha.

Verificamos pelos dados da Tabela 21, que o percentual de motoristas que fizeram livre referência à *atenção, ao cuidado ou à prudência*, fatores que consideramos similares, é de 72,50%. Quando os motoristas foram defrontados com os itens “dirigir com cuidado, atenção” e “prudência”, que faziam parte da lista de fatores que lhes apresentamos, o número de motoristas que os assinalaram foi superior – 95,00% e 82,50%, respectivamente. Esses resultados mostram que, praticamente, é consenso entre os motoristas a importância desses fatores – ou atitudes – na prevenção de acidentes.

A alternativa “sorte” como fator responsável pelo não envolvimento em acidentes, foi assinalada por 62,50% dos motoristas, conforme os dados da Tabela 21. Em pesquisa realizada por GISCARD (3), 61% dos motoristas entrevistados disseram acreditar no destino, no azar, como fatores desencadeantes dos acidentes. Sorte e azar são antônimos tradicionais. Obtivemos, portanto, praticamente os mesmos números de Giscard, apesar de já terem se passado quase 35 anos! Livrementemente, apenas 22,50% dos motoristas referiram-se à sorte. É uma diferença considerável. De qualquer forma, assinalar a sorte como fator responsável pelo não envolvimento em acidentes denota uma aceção fatalista, ou seja, algo que não se pode evitar, que independe da vontade do homem. A Organização Mundial de Saúde também utilizava essa aceção fatalista, nos longínquos anos de 1957, para definir os acidentes – “todo acontecimento fortuito que resulta em lesão reconhecível” (2). Recentemente, os dicionários ainda não a abandonaram – continuam a relacionar os acidentes à “acontecimentos casuais, fortuitos”, embora tenham acrescentado, numa segunda aceção, que se trata mesmo de um “acontecimento infeliz”, mas, “casual ou não”

(1). Pensamos que, no geral, atribuir à sorte qualquer acontecimento, é como utilizar-se de pensamentos mágicos para dar explicações à realidade. Realmente, é possível estar parado em um cruzamento, e um carro, desgovernado, atingir-nos. A primeira coisa que podemos pensar, para explicar esse choque, é: “mas que azar!”. Foi pensando nesses tipos de situações, que os motoristas, na maioria das vezes, fizeram referência à sorte. Eles diziam: “a gente está exposto a tanta coisa no trânsito, que acho que é por sorte eu nunca ter tido acidente”; “e acho que um pouco de sorte também, porque hoje em dia qualquer um pode levar uma porrada no trânsito”; “sorte, tem que ter sorte”; sorte também, porque você pode estar parado no farol e vir um louco e te bater”. Desta feita, podemos dizer que essa visão fatalista tem relação direta com a atitude de atribuir aos outros a responsabilidade pelos acontecimentos ruins. Ou, a contrapartida, quando alguma coisa de bom acontece na vida, como, não envolver-se em acidentes, o sujeito se excluiria da responsabilidade pelo fato. Não podemos nos esquecer, que se todos os motoristas fossem mais prudentes, cuidadosos, atentos, o número de acidentes, com certeza, diminuiria. Todos são responsáveis, é isso que os motoristas, que assinalam a sorte como fator responsável pelo não envolvimento em acidentes, parecem esquecer.

Outro item, que apresentamos aos sujeitos do estudo, tem relação à característica de personalidade: “sou calmo, tranquilo”. 55% dos motoristas o assinalou, o que corresponde a 22 indivíduos. Livremente, apenas 5 motoristas (12,5%) o mencionou. É uma diferença significativa, o que nos leva a acreditar que poucos motoristas dão importância a essa característica, como fator que previna acidentes. Se o contrário fosse, mais motoristas a citaria livremente. Por outro lado, um índice que chama a atenção, apesar de ser diminuto, é o de motoristas que falaram da “calma no volante” – 12,5%, tal como o de motoristas que se consideram “calmos”. Salientamos que, a maioria dos motoristas, ao ser defrontada com a alternativa “sou calmo, tranquilo”, imediatamente, dizia: “sou calmo, mas só no volante!”. Antes de falarmos qualquer coisa a esse respeito, precisaríamos saber o que as pessoas entendem por ser calmo, tranquilo e agitado. Mas, ser “calmo no volante”, talvez faça com que muitos acidentes sejam evitados. Dirigir é um empreendimento que exige, muitas vezes, pensamentos e atitudes rápidas, decisivas. E só podem assim agir, aqueles que têm muita calma no trânsito – calma o suficiente para manter um nível de atenção e concentração constantes a tudo o que acontece ao redor, inclusive aos motoristas

que, porventura, possam estar prestes a nos atingir, caso não tomemos uma atitude brusca, “agressiva”, para evitar um acidente.

50% dos motoristas assinalaram a *experiência no volante* como fator responsável pelo não envolvimento em acidentes. Livrementemente, apenas 3 motoristas (7,50%) o citaram. Acreditamos que, sem dúvida, a experiência ao volante possa diminuir o risco de acidentes. No entanto, os motoristas que assinalaram esse fator, não se deram conta que, quando eles ainda eram inexperientes – e são inexperientes os motoristas que têm poucos anos de volante – também não se envolveram em acidentes. Um motorista, percebendo isso, deixou de marcar essa alternativa, justificando: “a experiência não conta, porque isso eu adquiri agora e, quando eu era mais novo, eu também nunca bati o carro”. Uma mulher que a assinalou, disse: “dizem que quem é experiente abusa, mas eu discordo disso, pois quem é experiente evita raladas”. Um instrutor de auto escola, que também não assinalou esse item, talvez tenha resumido a problemática em torno dessa controvérsia: “a questão da experiência tem dois lados: deixa tranquilo e dá auto-confiança falsa; a pessoa tem que estar preparada psicologicamente para esse item valer; eu não acho que a experiência possa impedir que alguém se envolva em acidentes”.

Um motorista que citou “outro fator” (2,50%), conforme se verifica no gráfico 21, mencionou a “calma no volante”.

Dez motoristas – 25%, fizeram referência ao que pode ser classificado de “dirigir para si e para os outros”. Eles diziam: “a gente tem que dirigir pelos outros também; parece que eu tenho uma noção do vai acontecer, do que o outro motorista vai fazer; então, quando eu vejo alguma coisa diferente, eu evito, dou uma reduzida para evitar o acidente”; “me preocupo com os outros, não dirijo só para mim”; “eu fico prestando atenção no que os outros vão fazer; sei da minha capacidade de dirigir e presto atenção no que o outro vai fazer; se estiver aqui e você lá na outra esquina, estou prestando atenção no que você vai fazer e como posso sair do acidente caso você faça alguma coisa errada”; “eu imagino o erro que a pessoa que está na minha frente pode cometer; estou sempre atento, dirijo por mim e pelos outros”.

A maioria dos outros fatores descritos na Tabela 21, são, sem dúvida, importantes na prevenção de acidentes. Chamou-nos a atenção, no entanto, algumas referências. Por exemplo, o caso 1, mulher, 22 anos, estudante, disse: “é um milagre divino;

não sei como não bati até agora, porque eu sou do tipo Kamikazi: não paro em farol vermelho, vou encostando no (carro) da frente até ele sair da frente, quero chegar rápido, não tenho paciência, não”. Em seguida, um pouco menos incoseqüente, ela completa: “mas eu olho se vem vindo gente antes de passar no vermelho; eu dirijo com atenção, mas não tomando muitos cuidados, sou um pouco imprudente...”. Um homem, 46 anos, construtor, que citou o respeito às leis de trânsito, disse que, em 1975, criou a frase “sinalização é segurança, respeite-a”, que venceu um concurso estadual: “a frase é minha, mas o Donizete roubou”, ele disse. Esse Donizete, um amigo seu, teria se aproveitado do fato dele ter esquecido de entregar a frase no prazo correto, e feito a inscrição para o concurso como criador dela. Não sabemos, no entanto, se esse fato é realmente verdade. Uma observação interessante sobre “gostar de dirigir”, foi feita por uma mulher de 50 anos, do lar, que está atravessando um período de muito sofrimento devido a vários eventos estressantes, entre eles os desentendimentos familiares. Ela não está incluída entre os que apresentamos na Tabela 21 (10,00% - 2 indivíduos), pois seus comentários foram feitos após ela ter respondido a pergunta sobre os fatores responsáveis pelo fato de nunca ter se envolvido em acidentes. Mesmo assim, ela nos forneceu uma idéia clara sobre como pode ser importante o “gostar de dirigir” como fator responsável pela prevenção de acidentes: “sou calma no volante, só no volante; adoro, adoro pegar o carro; eu só me sinto bem saindo de casa, no trânsito; se deixar, vou parar no fim do mundo dirigindo... eu adoro dirigir, me arrumo para dirigir, me empeteco toda; eu queria ter um emprego para ficar dirigindo o dia inteiro”. Acreditamos que, tendo em vista os problemas que essa mulher está enfrentando, o carro está assumindo, para ela, o papel de um veículo que a leva para longe do meio familiar, que tanto sofrimento e dor está lhe causando. Por essa razão ela exalta o quanto gosta de dirigir – o carro deixa de ser um veículo de locomoção para transformar-se em um veículo de prazer e libertação.

Para concluir esse tópico, acreditamos que são várias as razões que levam um motorista a não se envolver em acidentes. Os entrevistados muito bem as apontaram. Um aspecto a analisar – embora não tenhamos condições de aqui fazê-lo, tendo em vista o conteúdo das perguntas que apresentamos aos motoristas que nunca se envolveram em acidentes de trânsito – refere-se às representações que o carro assume para cada motorista. O que o carro representa, o que significa para cada um, poderia nos dar importantes pistas sobre os motivos que levam alguns motoristas a se envolverem em acidentes.

5. ESCALA DE TRAÇOS E DE COMPORTAMENTOS DE AGRESSIVIDADE DE GAYRAL

Realizamos 3 tipos de análises dessa escala: a comparação dos critérios (ansiedade, depressão, combatividade, distúrbios de personalidade, somatização e introjeções) entre os 2 grupos no geral; a comparação dos grupos, segundo o sexo dos sujeitos; a comparação das médias de cada critério, segundo o sexo dos sujeitos. Apresentamos, em seguida, os resultados obtidos.

A – Ansiedade

Resultados: Gráficos 27, 28, 29.

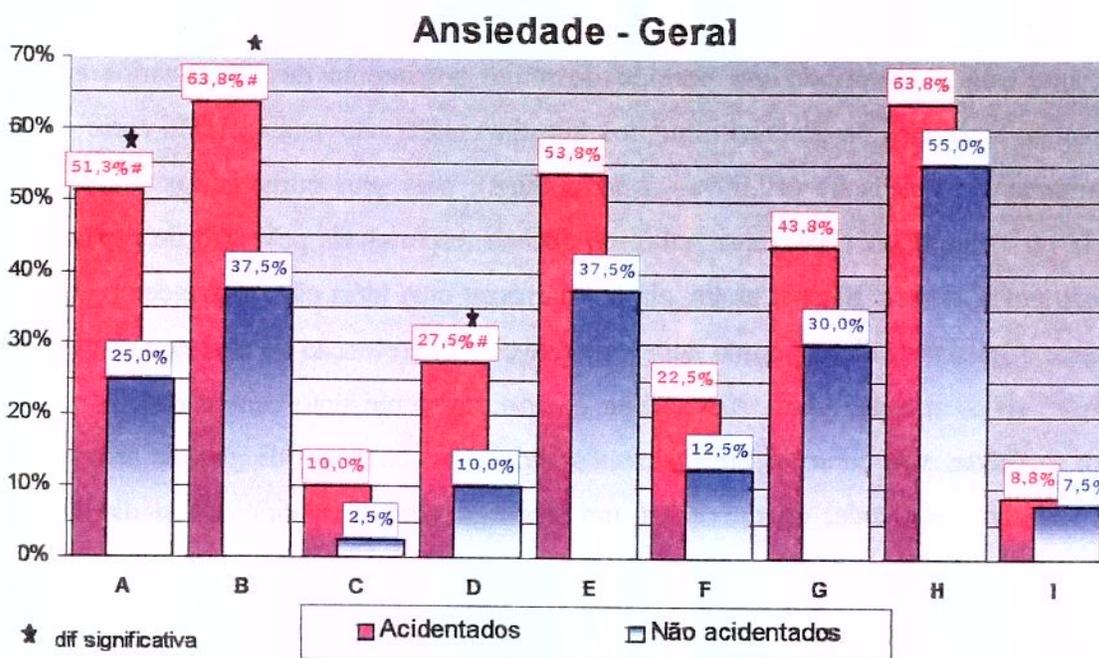


Gráfico 27: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Ansiedade da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde A significa: – tensão física (tensão muscular); B – tensão psíquica (inquietação, sensação de que algo vai acontecer); C – pânico fácil; D – falta de confiança em si; E – nervosismo; F – medos sem motivos; G – incapacidade de relaxar; H – sentimento de se super exigir; I – tendência a se “dopar” (tomar medicamentos excitantes ou relaxantes).

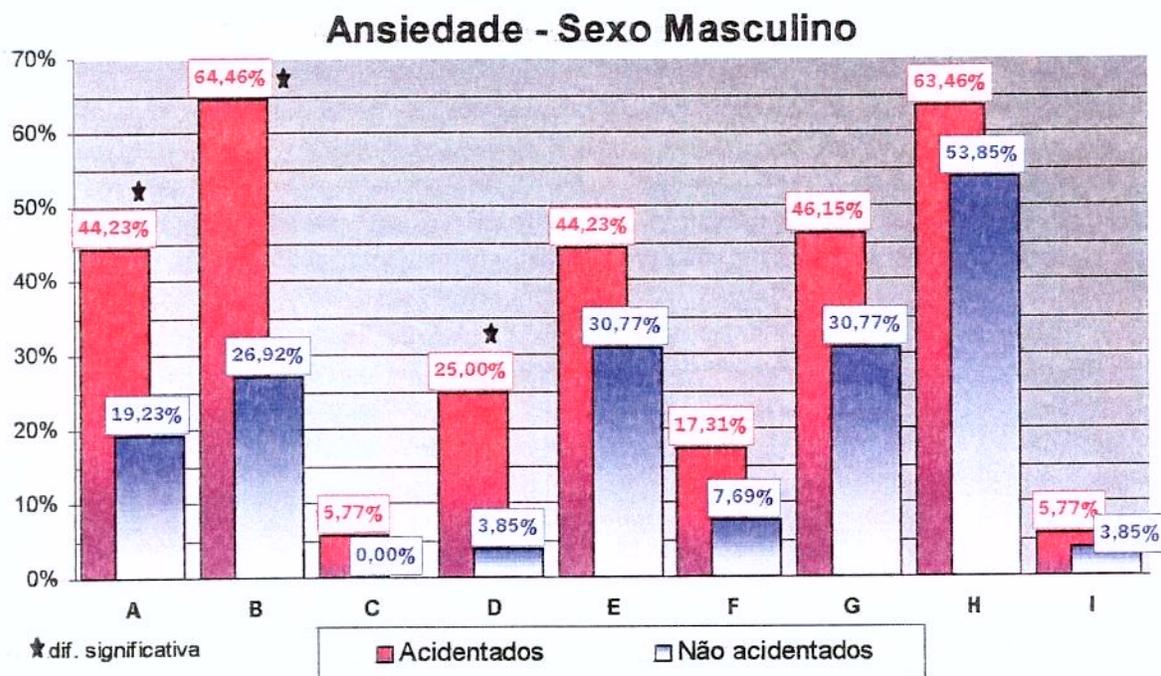


Gráfico 28: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Ansiedade da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – tensão física (tensão muscular); B – tensão psíquica (inquietaude, sensação de que algo vai acontecer); C – pânico fácil; D – falta de confiança em si; E – nervosismo; F – medos sem motivos; G – incapacidade de relaxar; H – sentimento de se super exigir; I – tendência a se “dopar” (tomar medicamentos excitantes ou relaxantes).*

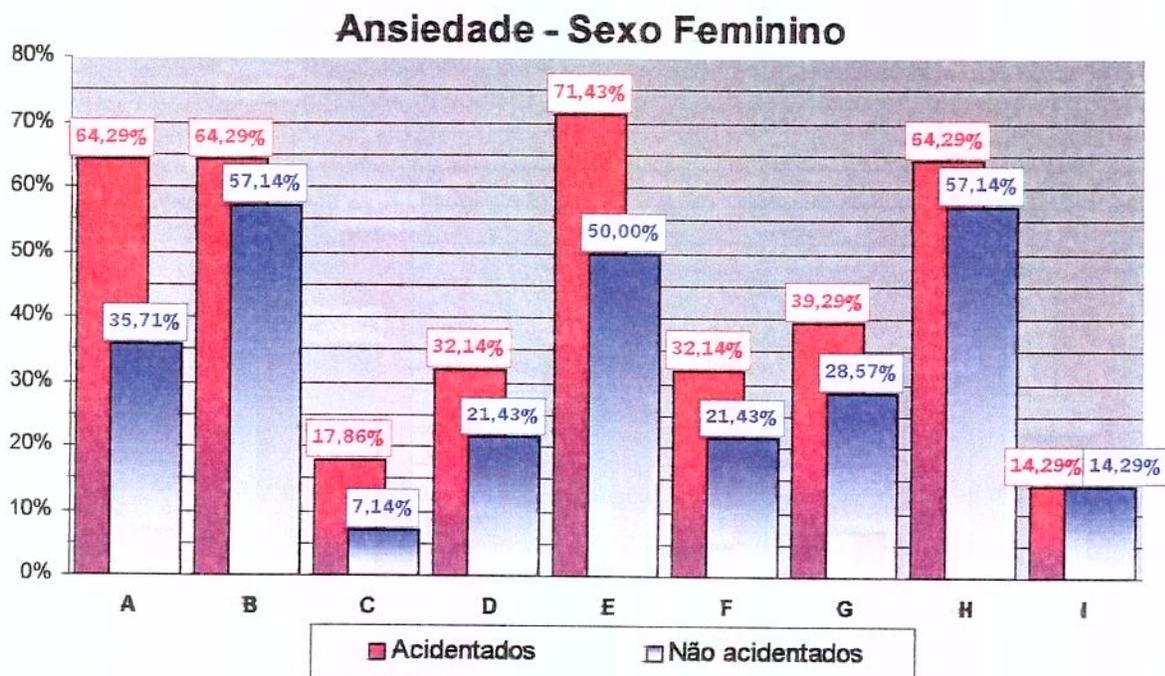


Gráfico 29: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Ansiedade da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – tensão física (tensão muscular); B – tensão psíquica (inquietaude, sensação de que algo vai acontecer); C – pânico fácil; D – falta de confiança em si; E – nervosismo; F – medos sem motivos; G – incapacidade de relaxar; H – sentimento de se super exigir; I – tendência a se “dopar” (tomar medicamentos excitantes ou relaxantes).*

Gráficos 27, 28 e 29 – Discussão

Observando os resultados do Gráfico 27, que traz as freqüências de respostas positivas às perguntas do critério Ansiedade, assinaladas pelos indivíduos dos 2 grupos, verificamos diferença estatística em: *tensão física*, com percentuais de 51,3% e 25,0% para acidentados e não acidentados, respectivamente ($p=0,006$); *tensão psíquica*, com 63,8% e 37,5% para acidentados e não-acidentados ($p=0,006$); *falta de confiança em si*: com 27,5% e 10,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,028$).

O Gráfico 28 traz as freqüências de respostas positivas dos homens dos 2 grupos, às perguntas do critério Ansiedade. Os resultados com diferença significativa, foram: *tensão física*, com 44,23% e 19,23% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,030$); *tensão psíquica*, com 64,46% e 26,92% para acidentados e não-acidentados ($p=0,002$); *falta de confiança em si*, com 25,00% e 3,85% para acidentados e não-acidentados ($p=0,027$).

O Gráfico 29 mostra as freqüências de respostas positivas das mulheres dos 2 grupos, às perguntas do critério ansiedade. Os resultados indicam que não houve diferença significativa entre os grupos.

No todo, os Gráficos 27, 28 e 29 indicam que, ao subdividirmos os grupos, segundo o sexo dos sujeitos, os resultados se alteraram: a freqüência de respostas positivas para as questões, que antes mostraram diferença estatisticamente significativa, entre os grupos no todo (gráfico 27), continuaram persistindo entre os homens (gráfico 28), mas não entre as mulheres (gráfico 29). Isso quer dizer que, estatisticamente, somente os homens acidentados apresentam sinais significativos de tensão física, tensão psíquica e falta de confiança em si.

Considerando a média das respostas positivas às perguntas do critério ansiedade, segundo os sexos, obtivemos os seguintes resultados: 3,15 e 1,77 para homens acidentados e não-acidentados, respectivamente, representando diferença estatisticamente significativa ($p=0,0224$); 4,00 e 2,93 para mulheres acidentadas e não-acidentadas, que não representa diferença estatisticamente significativa ($p=0,1097$). Dessa forma, confirmam-se as considerações em relação aos homens acidentados: estatisticamente, eles mostram mais sinais de ansiedade, em comparação às mulheres acidentadas.

Segundo Kaplan et al. (35), a sensação de ansiedade é vivenciada por qualquer pessoa, em muitos momentos, e se caracteriza por sentimentos desagradáveis e vagos de apreensão, que freqüentemente estão acompanhados de dores de cabeça, transpiração excessiva, palpitações, aperto no peito e desconforto abdominal. A ansiedade, em suma, serve para alertar a pessoa de um perigo eminente. Nesse sentido, distingue-se do medo, que é uma resposta a uma ameaça conhecida. Destacamos, também, os sintomas psicológicos e cognitivos da ansiedade, que acompanham os efeitos motores e viscerais: a ansiedade tende a produzir distorções perceptivas, que prejudicam o aprendizado, a concentração, a memória e a capacidade de associação (35). Diante dessas considerações e tendo em vista os resultados que obtivemos nesse tópico, concluímos que os sinais de ansiedade apresentados pelos homens acidentados, podem ter desempenhado importante papel na ocorrência dos acidentes.

Pesquisa já realizada com motoristas acidentados, indicam que as queixas mais comuns desses indivíduos, estão relacionadas ao psiquismo, como por exemplo nervosismo, irritabilidade, insônia (36). Os resultados obtidos nesse tópico, se assemelham aos dessa pesquisa.

B – Depressão

Resultados: Gráficos 30, 31 e 32

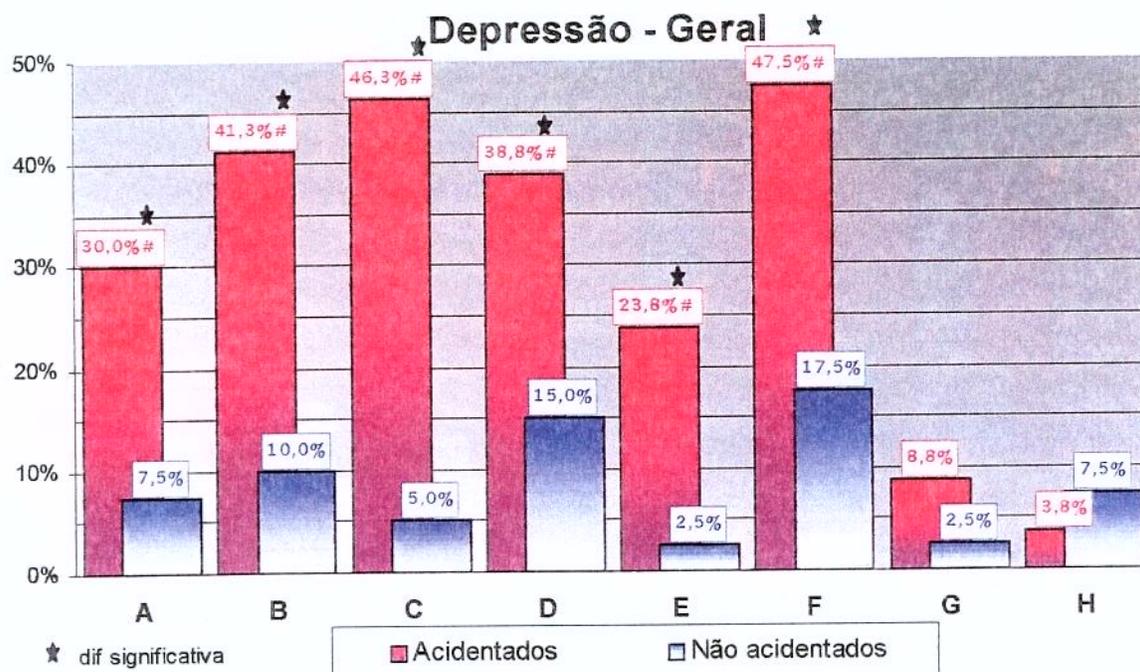


Gráfico 30: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Depressão, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – se sente infeliz; B – se sente solitário; C – apresenta um desespero existencial; D – sente-se sombrio, triste; E – sente um desgosto profundo e sem causa aparente; F – sente dificuldade em se concentrar; G – apresenta idéias de suicídio; H – já fez tentativas de suicídio.*

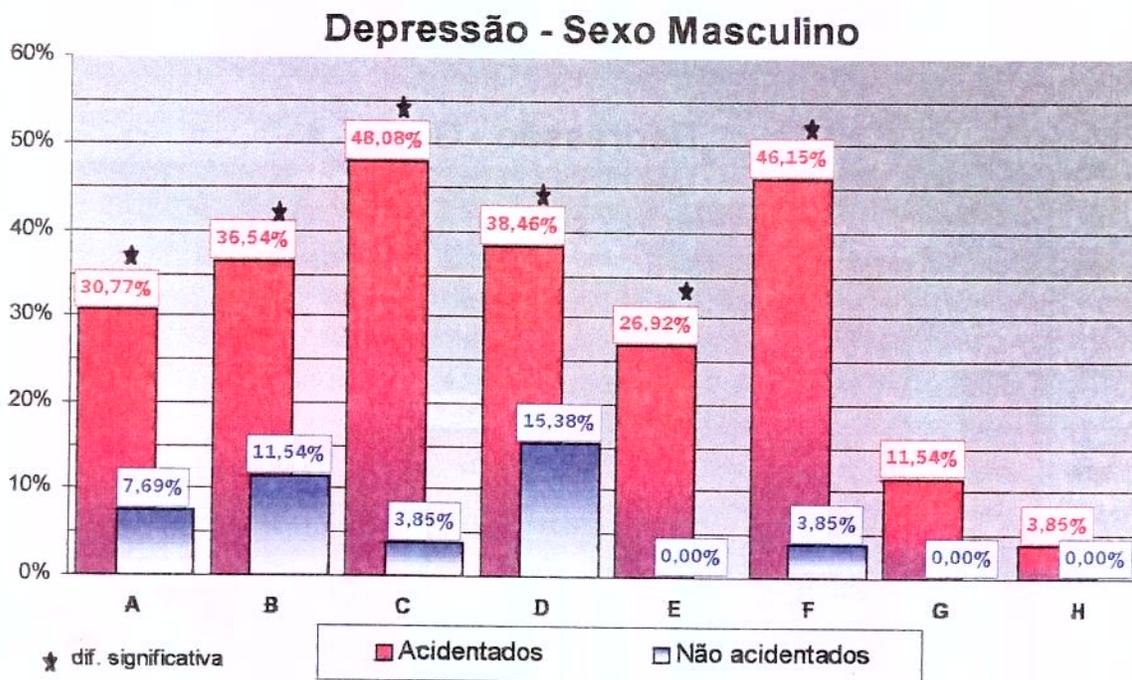


Gráfico 31: Representação gráfica da freqüência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Depressão, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – se sente infeliz; B – se sente solitário; C – apresenta um desespero existencial; D – sente-se sombrio, triste; E – sente um desgosto profundo e sem causa aparente; F – sente dificuldade em se concentrar; G – apresenta idéias de suicídio; H – já fez tentativas de suicídio*

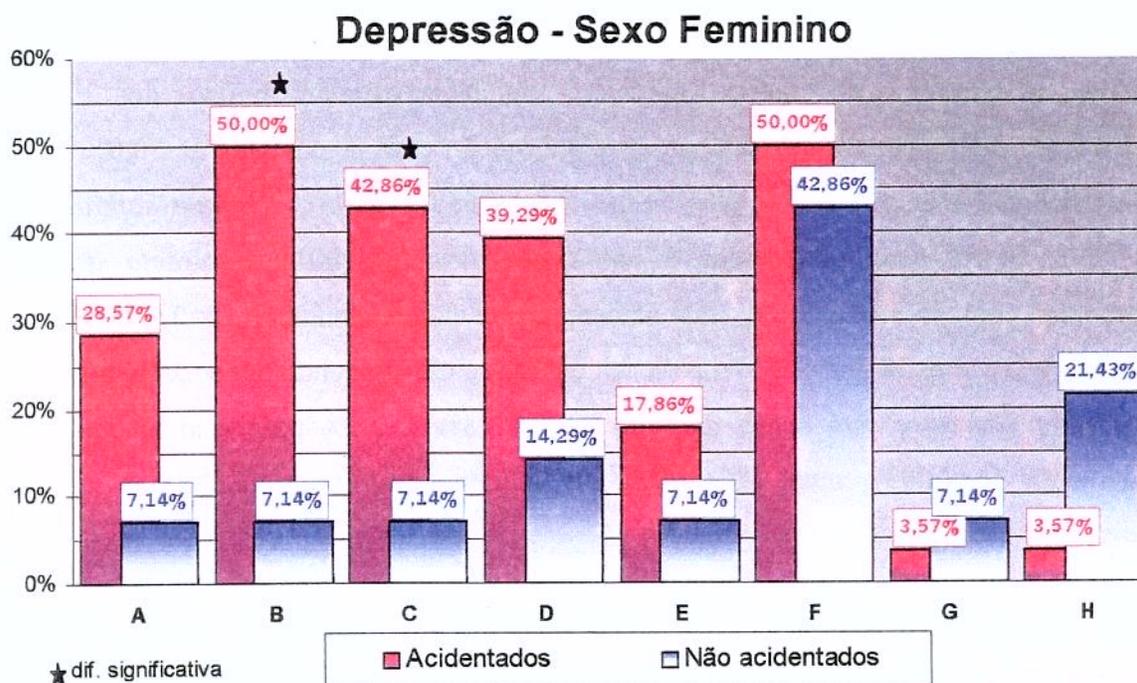


Gráfico 32: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Depressão, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – se sente infeliz; B – se sente solitário; C – apresenta um desespero existencial; D – sente-se sombrio, triste; E – sente um desgosto profundo e sem causa aparente; F – sente dificuldade em se concentrar; G – apresenta idéias de suicídio; H – já fez tentativas de suicídio*

Gráficos 30, 31 e 32 – Discussão

Observando os resultados do Gráfico 30, que traz a frequência de respostas positivas às perguntas do critério Depressão, assinaladas pelos indivíduos dos 2 grupos, verificamos diferenças estatísticas em: *se sente infeliz*, com percentuais de 30,0% e 7,5% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,005$); *se sente solitário* com 41,3% e 10,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,001$); *apresenta desespero existencial* com 46,3% e 5,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,001$); *sente-se sombrio, triste* com 38,8% e 15,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,008$); *sente um desgosto profundo e sem causa aparente* com 23,8% e 2,5% para acidentados e não-acidentados ($p=0,003$); *sente dificuldade em se concentrar* com 47,5% e 17,5% para acidentados e não-acidentados ($p=0,001$).

O Gráfico 31 traz a frequência de respostas positivas dos homens dos 2 grupos, às perguntas do critério Depressão. Os resultados com diferença significativa são: *se sente infeliz*, com percentuais de 30,77% e 7,69% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,023$); *se sente solitário* com 36,54% e 11,54% para acidentados e não-acidentados ($p=0,021$); *apresenta desespero existencial* com 48,08% e 3,85% para acidentados e não-acidentados ($p=0,001$); *sente-se sombrio, triste* com 38,46% e 15,38% para acidentados e não-acidentados ($p=0,037$); *sente um desgosto profundo e sem causa aparente* com 26,92% e 0,00% para acidentados e não-acidentados ($p=0,003$); *sente dificuldade em se concentrar* com 46,15% e 3,85% para acidentados e não-acidentados ($p=0,001$).

O Gráfico 32 mostra a frequência de respostas positivas das mulheres dos 2 grupos, às perguntas do critério Depressão. Os resultados com diferença significativa entre os grupos são: *sente-se solitário* com 50,00% e 7,14% para acidentadas e não-acidentadas, respectivamente ($p=0,006$); *apresenta um desespero existencial* com 42,86% e 7,14% para acidentadas e não-acidentadas ($p=0,031$).

No todo, os Gráficos 30, 31 e 32 indicam que, ao subdividirmos os grupos, segundo o sexo dos sujeitos, os resultados se alteraram: a frequência de respostas positivas para as questões, que antes mostravam diferença estatisticamente significativa, entre os

grupos no todo (gráfico 30), continuaram persistindo entre os homens (gráfico 31), mas não entre as mulheres (gráfico 32). Entre estas, só houve diferença significativa nas questões *sente-se solitário e apresenta um desespero existencial*.

Considerando a média das respostas positivas às perguntas do critério Depressão, segundo os sexos, obtivemos os seguintes resultados: 2,42 e 0,042 para homens acidentados e não-acidentados, respectivamente, representando diferença estatisticamente significativa ($p=0,0001$); 2,36 e 1,14 para mulheres acidentadas e não-acidentadas, que também representa diferença estatisticamente significativa ($p=0,0204$).

Os resultados apresentados mostram que, estatisticamente, os homens e as mulheres do grupo de estudo (acidentados) têm mais sinais de depressão, em comparação aos homens e as mulheres do grupo comparação (não-acidentados).

A depressão é descrita no DSM-IV como transtorno do humor (35). Não vamos entrar em detalhes sobre os transtornos e seus sintomas característicos. Interessa-nos destacar, que indivíduos com humor deprimido (depressão) têm os seguintes sintomas, além dos já descritos na Escala de Gayral: a energia e o interesse diminuídos, sentimentos de culpa, perda do apetite, alterações nos níveis de atividade, nas capacidades cognitivas, na linguagem e nas funções vegetativas. Além do mais, todos esses sintomas comprometem as relações sociais e de trabalho (35).

Diante dessas considerações e os resultados que obtivemos nesse tópico da Escala de Gayral, concluímos que os sinais de depressão apresentados pelos indivíduos do grupo de estudo, podem ter desempenhado importante papel na ocorrência dos acidentes.

Pesquisas já realizadas, concluem que os motoristas acidentados são portadores de psicopatologias (42, 43). Mas, essas pesquisas não especificam quais são essas psicopatologias. Dessa forma, não podemos comparar nossos resultados aos desses trabalhos, embora fique claro para nós, através da constatação de nossos dados, a existência de sintomas e sinais depressivos e ansiosos em muitos indivíduos propensos a se envolverem em acidentes no trânsito. Este achado é importante na prevenção de novas ocorrências, na medida em que podemos alertar médicos psiquiatras, clínicos gerais,

neurologistas, a detectarem a existências destas queixas e a orientarem seus clientes para evitarem a condução de veículos, ou de outros meios (máquinas cortantes, etc.), que possam facilitar acidentes de qualquer ordem. A depressão-ansiosa e a associação com a ocorrência de lutos também merecem investigação cuidadosa, na prevenção de acidentes, por parte dos profissionais médicos e da área psicológica, assim como a identificação consciente e inconsciente destes indivíduos com as figuras perdidas ou em ameaças de perdas, o que poderia evidenciar sentimentos auto e heterodestrutivos, que acompanham estes lutos não elaborados.

C – Combatividade

Resultados: Gráficos 33, 34 e 35.

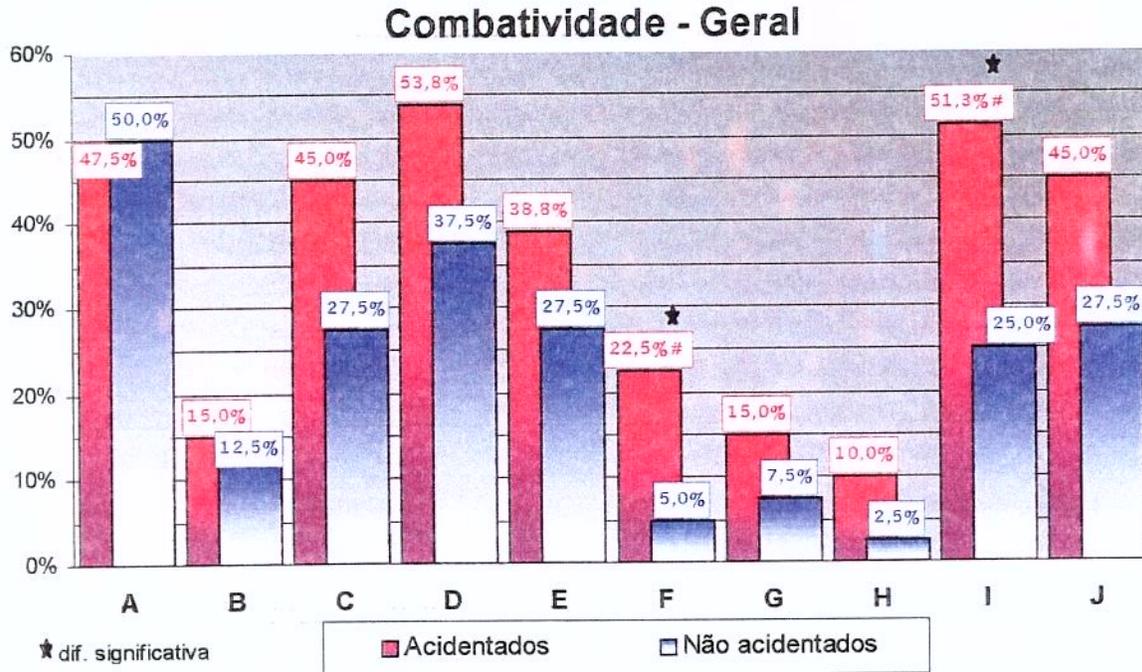


Gráfico 33: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério Combatividade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – guarda ressentimento e despeito (mágoa); B – não erra jamais e critica os outros por seus erros; C – já cometeu agressões contra outros; D – não tolera frustrações; E – é impulsivo, colérico; F – está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros; G – tem atitudes de “provocação” em relação a outros; H – está sempre disposto a atacar os outros; I – apresenta tensão muscular; J – apresenta “hostilidade” verbal (na maneira de falar com os outros)

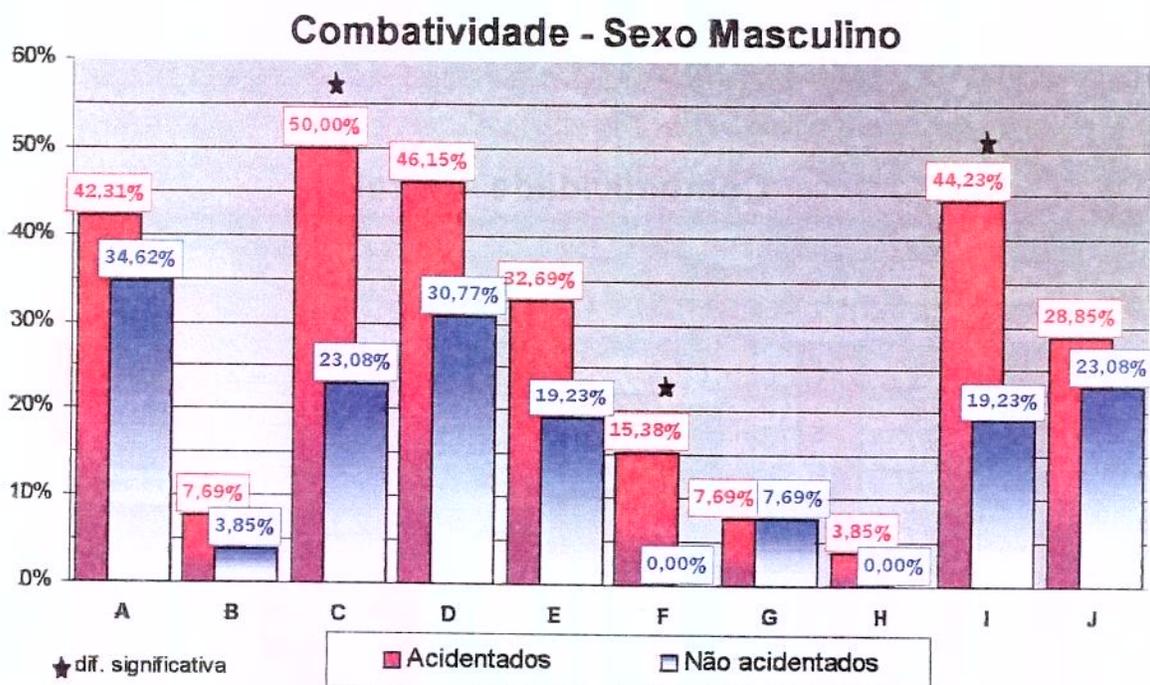


Gráfico 34: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Combatividade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – guarda ressentimento e despeito (mágoa); B – não erra jamais e critica os outros por seus erros; C – já cometeu agressões contra outros; D – não tolera frustrações; E – é impulsivo, colérico; F – está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros; G – tem atitudes de “provocação” em relação a outros; H – está sempre disposto a atacar os outros; I – apresenta tensão muscular; J – apresenta “hostilidade” verbal (na maneira de falar com os outros)*

Combatividade - Sexo Feminino

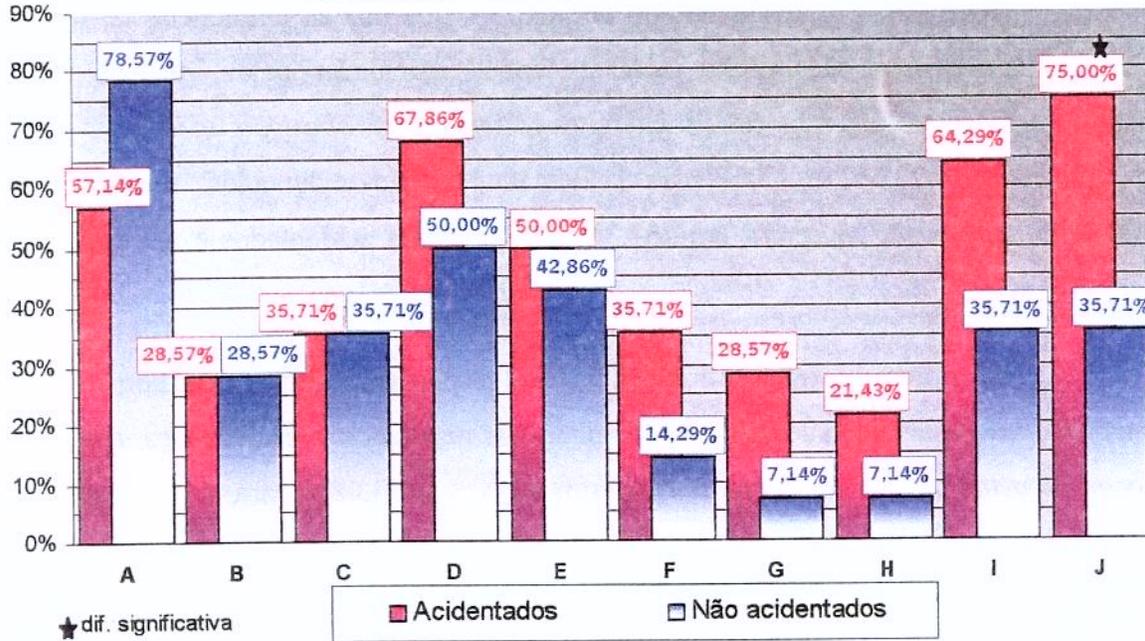


Gráfico 35: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino, que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Combatividade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – guarda ressentimento e despeito (mágoa); B – não erra jamais e critica os outros por seus erros; C – já cometeu agressões contra outros; D – não tolera frustrações; E – é impulsivo, colérico; F – está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros; G – tem atitudes de “provocação” em relação a outros; H – está sempre disposto a atacar os outros; I – apresenta tensão muscular; J – apresenta “hostilidade” verbal (na maneira de falar com os outros)*

Gráficos 33, 34 e 35 – Discussão

Observando os resultados do Gráfico 33, que traz as freqüências de respostas positivas às perguntas do critério Combatividade, assinaladas pelos indivíduos dos 2 grupos, verificamos diferença estatística em: *está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros* com 22,5% e 5,0% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,015$); *tem tensão muscular* com 51,3% e 25,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,006$).

O gráfico 34 traz as freqüências de respostas positivas dos homens dos 2 grupos, às perguntas do critério Combatividade. Os resultados com diferença significativa são: *já cometeu agressões contra outros* com 50,00% e 23,08% para acidentados e não-acidentados ($p=0,023$); *está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros* com 15,38% e 0,00% para acidentados e não-acidentados ($p=0,047$); *tem tensão muscular* com 44,23% e 19,23% para acidentados e não-acidentados ($p=0,030$).

O gráfico 35 mostra as freqüências de respostas positivas das mulheres dos 2 grupos, às perguntas do critério Combatividade. O resultado com diferença significativa é: *apresenta “hostilidade” verbal* com 75,00% e 35,71% para acidentadas e não-acidentadas ($p=0,013$).

Os gráficos 33, 34 e 35 indicam que, ao subdividirmos os grupos, segundo o sexo dos sujeitos, alguns resultados se alteraram: a freqüência de respostas positivas para as questões, que antes mostravam diferença estatisticamente significativa, entre os grupos, no todo (gráfico 33), continuaram persistindo entre os homens, acrescentando-se mais uma – já cometeu agressões contra outros (gráfico 34). Entre as mulheres dos 2 grupos, somente destacou-se a pergunta J – apresenta “hostilidade” verbal (gráfico 35), que não figurou entre os sujeitos dos 2 grupos (gráfico 33) e nem entre os homens (gráfico 34).

Considerando a média das respostas positivas às perguntas do critério Combatividade, segundo os sexos, obtivemos os seguintes resultados: 2,70 e 1,62 para homens acidentados e não-acidentados, respectivamente, representando diferença estatisticamente significativa ($p=0,0306$); 4,64 e 3,36 para mulheres acidentadas e não-

acidentadas, que não representa diferença estatisticamente significativa ($p=0,1282$). Se levarmos em conta apenas essas médias, concluímos que apenas os homens acidentados mostram sinais de combatividade.

Entendemos por combatividade a agressividade dirigida para o exterior. Dessa forma, relaciona-se com aspectos heteroagressivos dos indivíduos. Pesquisas já realizadas com motoristas envolvidos em acidentes de trânsito, revelam alguns resultados, que se assemelham aos que obtivemos nesse tópico: 1 - os acidentados apresentavam baixa tolerância à frustração (38); 2 - os acidentados eram tidos, por pessoas com as quais conviviam, como expansivos verbalmente e socialmente agressivos (42, 43); 3 - os acidentados eram vistos, também por pessoas de seu convívio, como hiperativos (43); 4 - os acidentados têm uma característica singular – a agressividade (39). Lembramos, no entanto, que os resultados da nossa pesquisa mostraram sinais de combatividade apenas entre os homens acidentados. Esses sinais podem predispor-los ao envolvimento em acidentes. Por outro lado, os autores dessas pesquisas que acabamos de citar (38, 42, 43, 39), consideram os acidentados como uma categoria única, sem clara distinção entre os sexos, estando, portanto, o item agressividade (ou combatividade) envolvido em controvérsias, por não apresentar resultados concludentes em várias pesquisas.

D – Distúrbios de Personalidade

Resultados – Gráficos 36, 37 e 38.

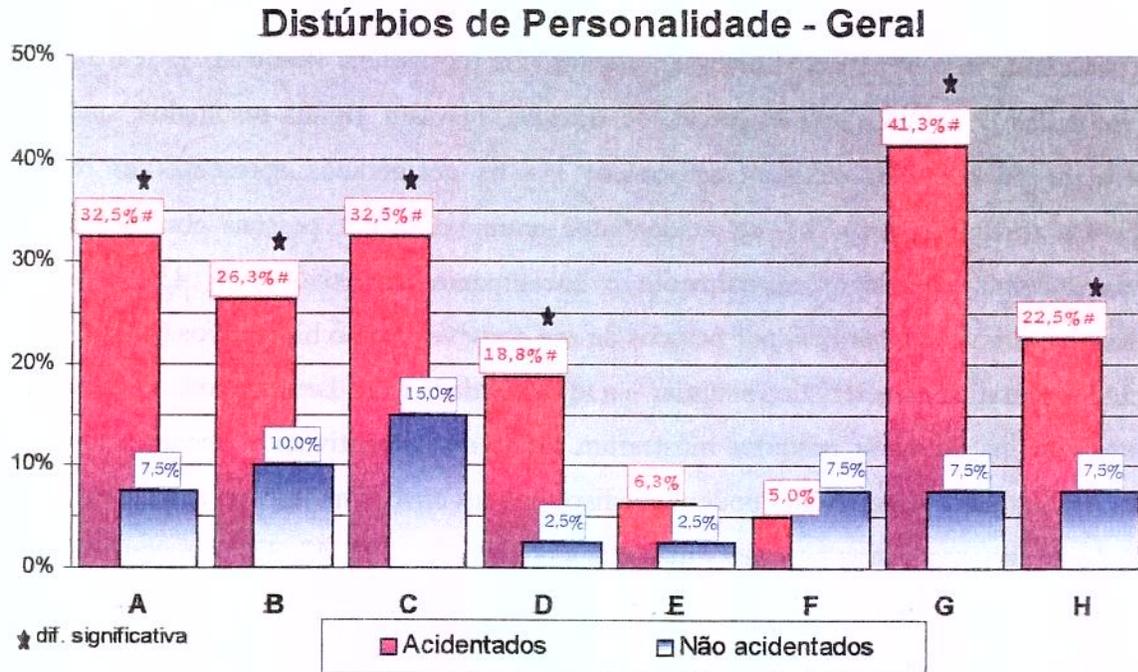


Gráfico 36: Representação gráfica da freqüência de respostas positivas dos indivíduos do grupo de estudo (acidentados) e do grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério Distúrbios de Personalidade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – é instável, não perseverante; B – oscila entre o aborrecimento e a irritação; C – oscila entre a arrogância e a flexibilidade; D – despreza os costumes, as regras sociais; E – tendência à delinqüência e à toxicomania; F – tem liberdade sexual exagerada; G – é egocêntrico (voltado para si mesmo, para seus próprios interesses); H – é grosseiro (malcriado).

Distúrbios de Personalidade Sexo Masculino

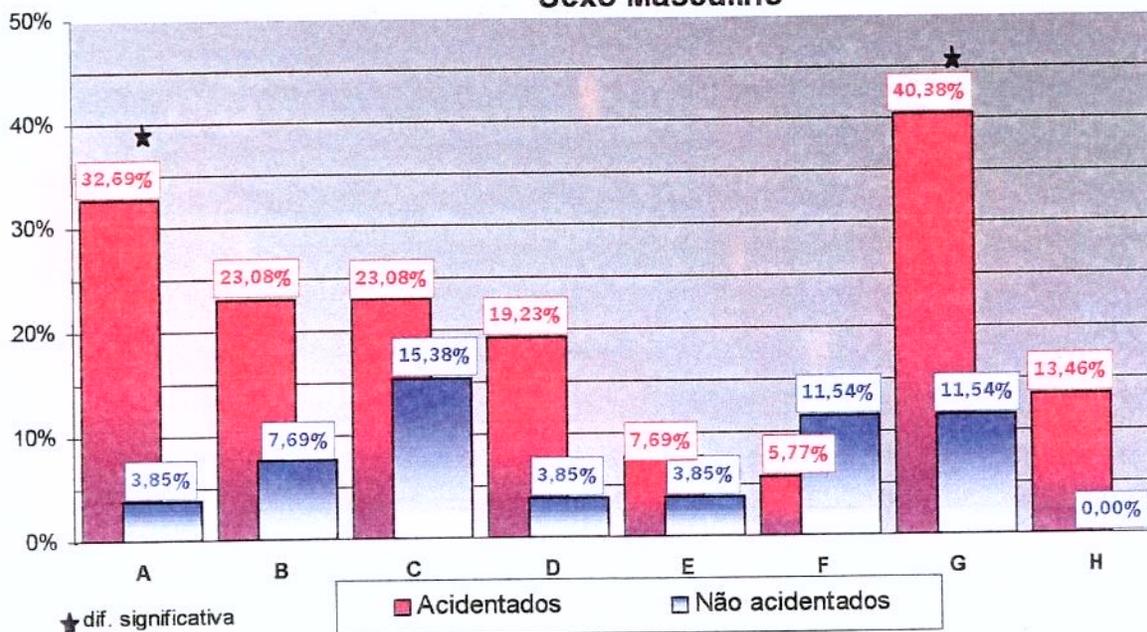


Gráfico 37: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Distúrbios de Personalidade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – é instável, não perseverante; B – oscila entre o aborrecimento e a irritação; C – oscila entre a arrogância e a flexibilidade; D – despreza os costumes, as regras sociais; E – tendência à delinquência e à toxicomania; F – tem liberdade sexual exagerada; G – é egocêntrico (voltado para si mesmo, para seus próprios interesses); H – é grosseiro (malcriado).*

Distúrbios de Personalidade Sexo Feminino

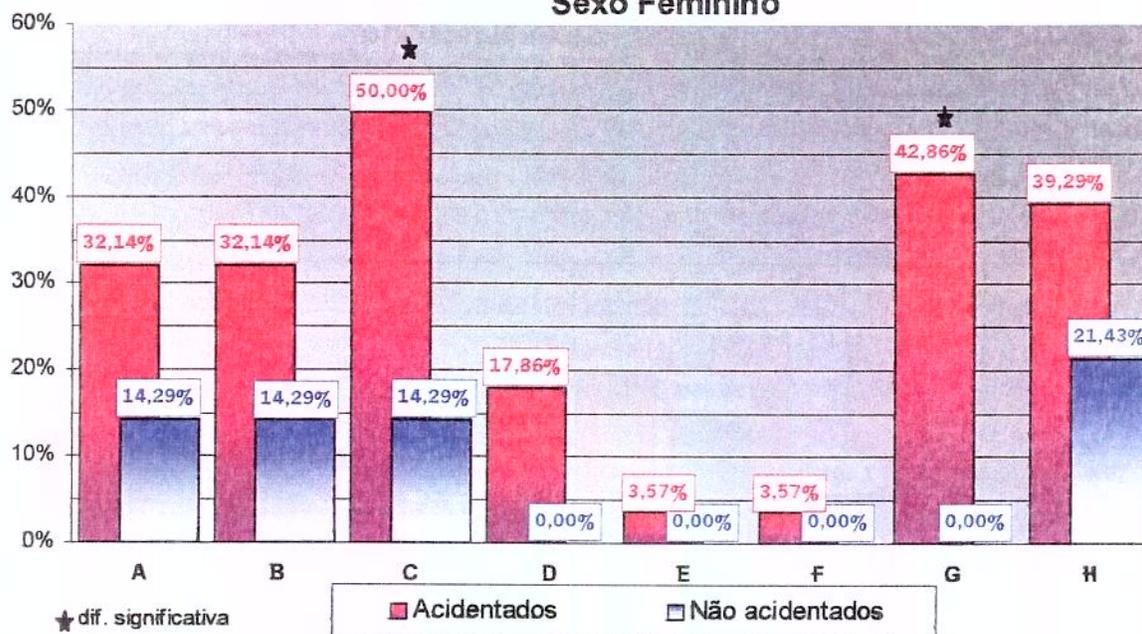


Gráfico 38: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Distúrbios de Personalidade, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde A significa: – é instável, não perseverante; B – oscila entre o aborrecimento e a irritação; C – oscila entre a arrogância e a flexibilidade; D – despreza os costumes, as regras sociais; E – tendência à delinquência e à toxicomania; F – tem liberdade sexual exagerada; G – é egocêntrico (voltado para si mesmo, para seus próprios interesses); H – é grosseiro (malcriado).

Gráficos 36, 37 e 38 – Discussão

Observando os resultados do Gráfico 36, que traz as freqüências de respostas positivas às perguntas do critério Distúrbios de Personalidade, assinaladas pelos indivíduos dos 2 grupos, verificamos diferença significativa em: *é instável, não perseverante* com percentuais de 32,5% e 7,5% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,003$); *oscila entre o aborrecimento e a irritação* com 26,3% e 10,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,039$); *oscila entre a arrogância e a flexibilidade* com 32,5% e 15,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,041$); *despreza os costumes, as regras sociais* com 18,8% e 2,5% para acidentados e não-acidentados ($p=0,014$); *é egocêntrico* com 41,3% e 7,5% para acidentados e não-acidentados ($p=0,001$); *é grosseiro (malcriado)* com 22,5% e 7,5% para acidentados e não-acidentados ($p=0,041$).

O gráfico 37 mostra a freqüência de respostas positivas dos homens dos 2 grupos, às perguntas do critério Distúrbios de Personalidade. Verificamos, em comparação aos resultados do gráfico 42, algumas alterações: só se mantiveram as diferenças estatisticamente significantes em: *é instável, não perseverante*, com percentuais de 32,69% e 3,85% para acidentados e não-acidentados ($p=0,004$); *é egocêntrico* com 40,38% e 11,54% para acidentados e não-acidentados ($p=0,009$).

O gráfico 38 mostra a freqüência de respostas positivas das mulheres dos 2 grupos, às perguntas do critério Distúrbios de Personalidade. Verificamos, em comparação aos resultados do gráfico 36, algumas alterações: só se mantiveram as diferenças estatisticamente significantes em: *oscila entre a arrogância e a flexibilidade*, com percentuais de 50,00% e 14,29% para acidentadas e não-acidentadas ($p=0,025$); *é egocêntrico*, com 42,86% e 0,00% para acidentadas e não-acidentadas ($p=0,003$).

Considerando a média das respostas positivas às perguntas do critério Distúrbios de Personalidade, segundo os sexos, obtivemos os seguintes resultados: 1,65 e 0,58 para homens acidentados e não-acidentados, respectivamente, que representa diferença estatisticamente significativa ($p=0,0044$); 2,21 e 0,64 para mulheres acidentadas e não-acidentadas, que também representa diferença estatisticamente significativa ($p=0,0020$).

Os Gráficos 36, 37 e 38 indicam que, ao subdividirmos os grupos, segundo o sexo dos sujeitos (gráfico 37 e 38), verificaram-se alterações nos resultados das questões com diferença significativa, obtidos anteriormente (gráfico 36). Mas, as médias das respostas positivas dos sujeitos dos 2 grupos, subdivididos por sexo, continuaram apresentando diferença estatisticamente significante, o que significa que homens e mulheres acidentados, apresentam mais traços de distúrbios de personalidade, como instabilidade, não perseverança, egocentrismo.

Não é possível, através dos resultados obtidos no critério Distúrbios de Personalidade da Escala de Gayral, classificar os acidentados em um dos transtornos de personalidade, descritos no CID-10 ou no DSM-IV, pois não usamos um instrumento de pesquisa adaptado para este fim. Destacamos, porém, que algumas características desses transtornos de personalidade, têm relação com as perguntas relativas a Distúrbios de Personalidade pela Escala de Gayral. Pesquisas já realizadas com motoristas envolvidos em acidentes de trânsito, revelam resultados que também têm relação com o que obtivemos nesse tópico: 1) motoristas acidentados aparentam ter traços paranóides e imaturidade (38); 2) motoristas acidentados são socialmente agressivos (42, 43, 46).

Essas considerações e os resultados obtidos, nesse tópico, em nossa pesquisa, nos levam a concluir, que os homens e as mulheres acidentadas exibem sinais ou traços de distúrbios de personalidade, em comparação a homens e mulheres que nunca se envolveram em acidentes. Esses sinais podem predispor-los a envolvimento em acidentes de trânsito, e merecem investigação mais criteriosa e aprofundada em estudos futuros.

E – Somatização

Resultados: Gráficos 39, 40 e 41

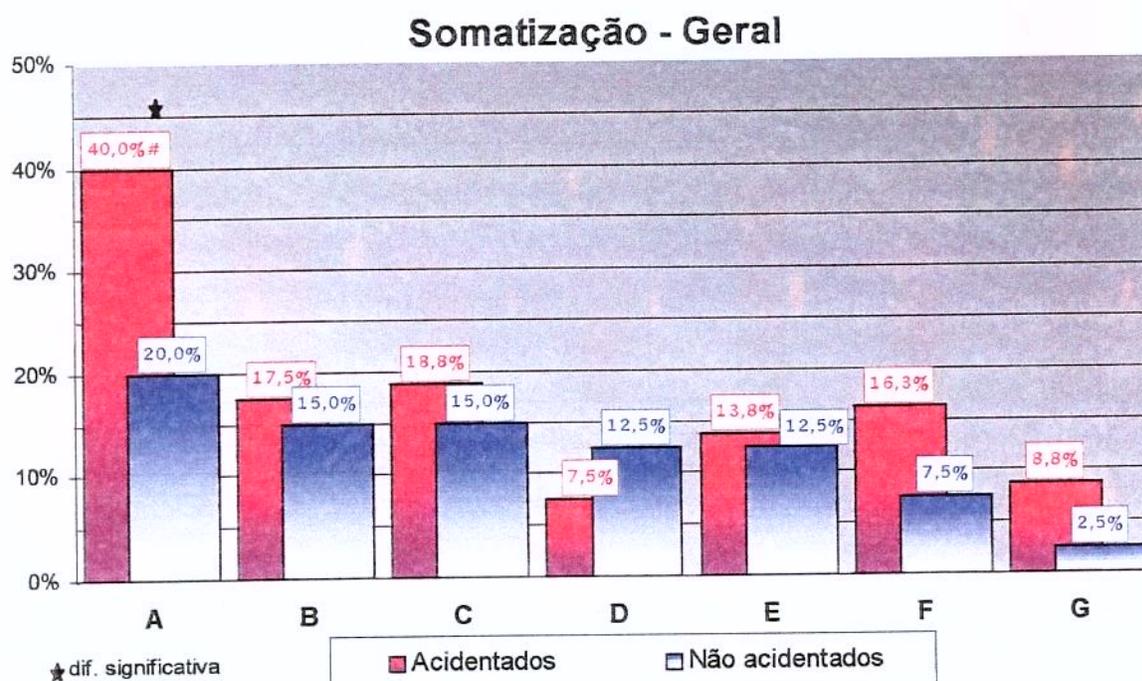


Gráfico 39: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Somatização, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – apresenta dores de cabeça; B – opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados); C – suores; D – tremores; E – problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batadeira, hipertensão arterial, etc; F – tonturas; G – crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc).*

Somatização - Sexo Masculino

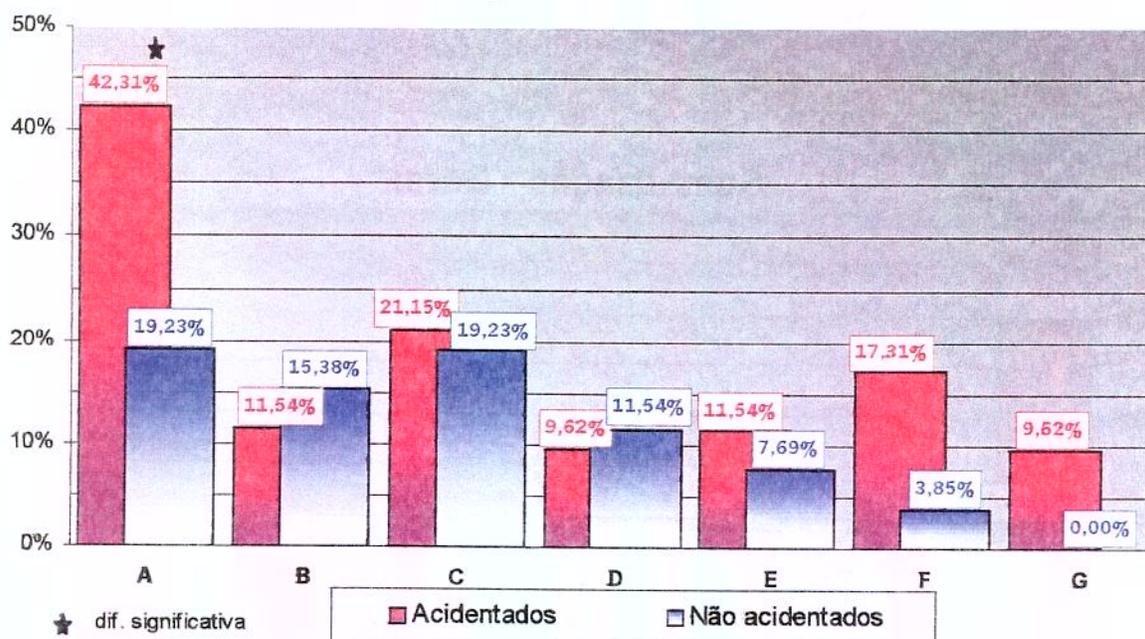


Gráfico 40: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Somatização, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – apresenta dores de cabeça; B – opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados); C – suores; D – tremores; E – problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batadeira, hipertensão arterial, etc; F – tonturas; G – crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc).*

Somatização - Sexo Feminino

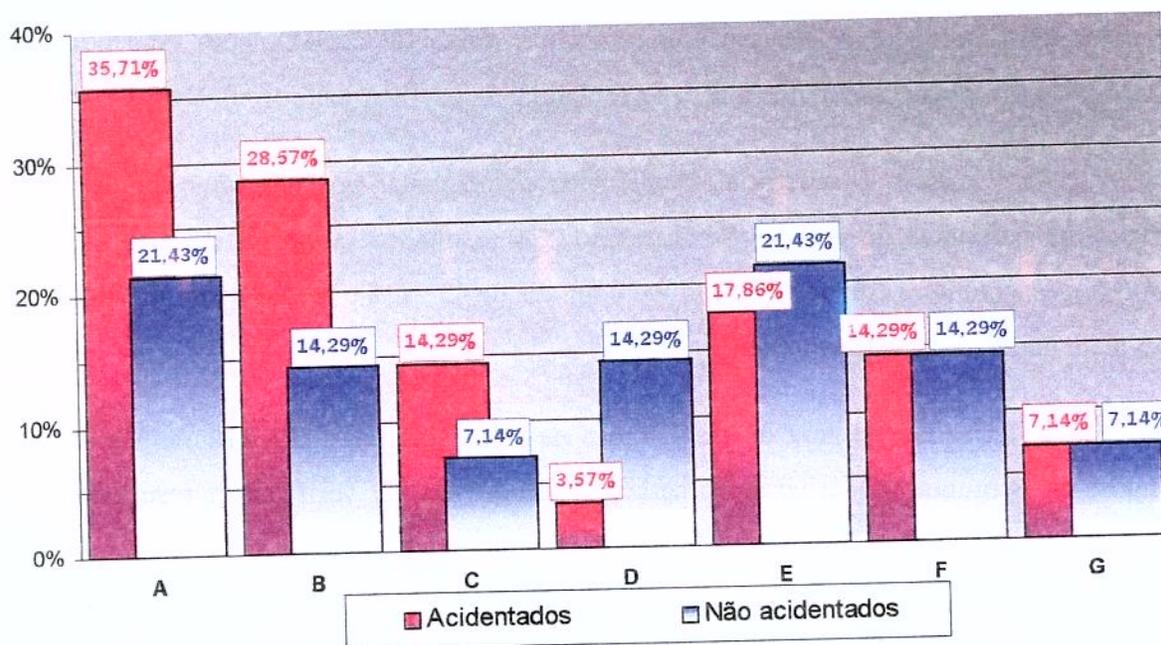


Gráfico 41: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério Somatização, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: – apresenta dores de cabeça; B – opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados); C – suores; D – tremores; E – problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batedeira, hipertensão arterial, etc; F – tonturas; G – crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc).

Gráficos 39, 40 e 41 – Discussão

Observando os resultados do Gráfico 39, que traz as freqüências de respostas positivas às perguntas do critério Somatização, assinaladas pelos indivíduos dos 2 grupos, verificamos diferença significativa em: *apresenta dores de cabeça*, com percentuais de 40,0% e 20,0% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,028$).

O Gráfico 40 mostra as freqüências de respostas positivas dos homens dos 2 grupos, às perguntas do critério Somatização. Os resultados com diferença significativa foram: *apresenta dores de cabeça*, com percentuais de 42,31% e 19,23% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,043$).

O Gráfico 41 traz as freqüências de respostas positivas das mulheres dos 2 grupos, às perguntas do critério Somatização, onde não se verificaram resultados com diferença significativa.

Considerando a média das respostas positivas às perguntas do critério Somatização, segundo os sexos, obtivemos os seguintes resultados: 1,23 e 0,77 para homens acidentados e não-acidentados, respectivamente; essa diferença não é estatisticamente significativa ($p=0,1369$); 1,21 e 1,00 para mulheres acidentadas e não-acidentadas; essa diferença também não é estatisticamente significativa ($p=0,2628$).

Diante desses resultados, concluímos que os acidentados, de ambos os sexos, não aparentam ser indivíduos que apresentem somatizações, ou seja, a conversão de conflitos psíquicos em sintomas corporais (34).

F – Introjeções

Resultados: Gráficos 42, 43 e 44.

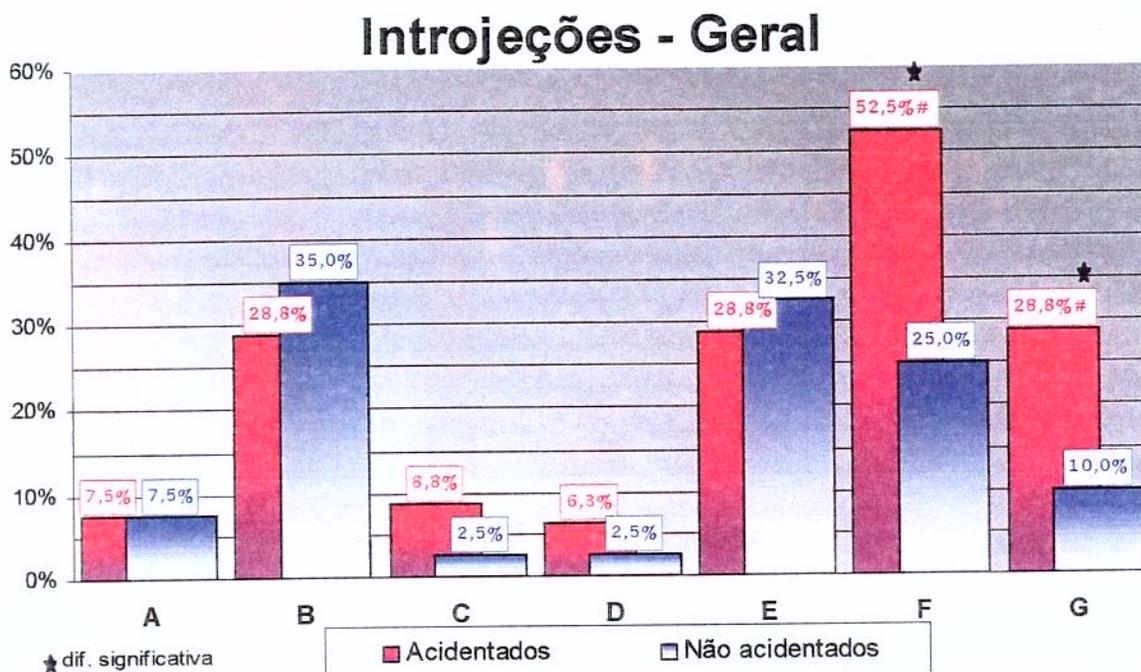


Gráfico 42: Representação gráfica da freqüência de respostas positivas dos indivíduos que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Introjeções*, da *Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde A significa: – tiques; B – roer as unhas; C- apresenta reações de cólera solitárias (inesperadas e sem cortejos explicativos); D – quebra objetos impulsivamente; E – apresenta episódios de excesso de servilidade e de cerimônias; F – tem tendência a se ligar excessivamente às pessoas (viscosamente); G – tem sonhos de violência, de destruição

Introjeções - Sexo Masculino

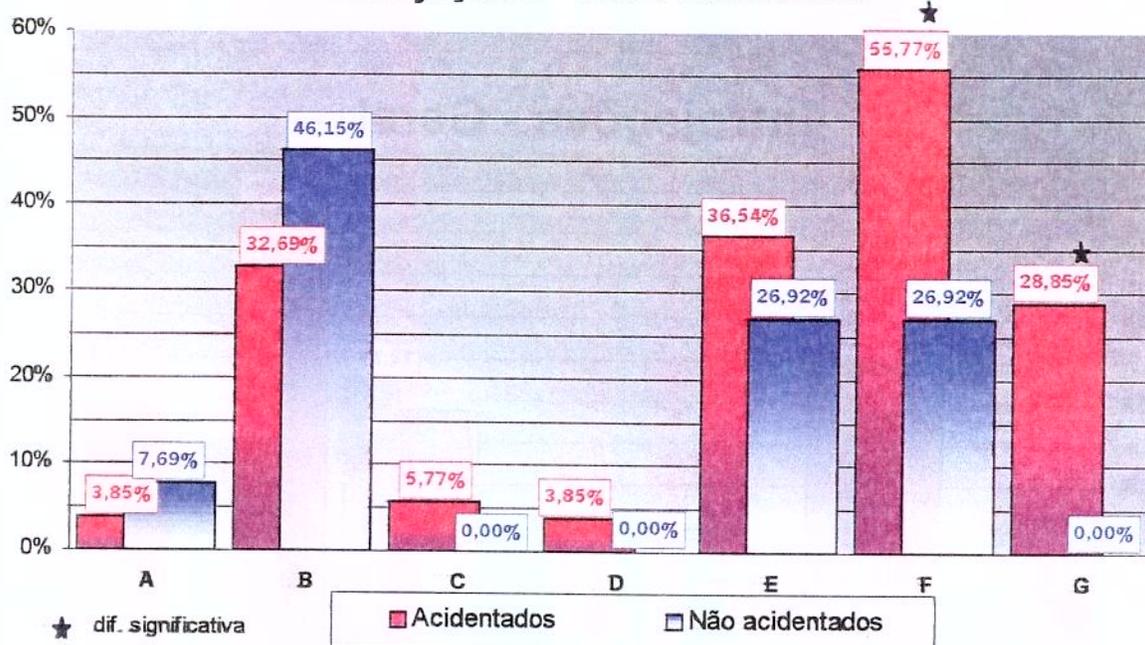


Gráfico 43: Representação gráfica da frequência de respostas positivas dos indivíduos do sexo masculino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), *segundo os itens do critério Introjeções, da Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral, onde A significa: - tiques; B - roer as unhas; C - apresenta reações de cólera solitárias (inesperadas e sem cortejos explicativos); D - quebra objetos impulsivamente; E - apresenta episódios de excesso de servilidade e de cerimônias; F - tem tendência a se ligar excessivamente às pessoas (viscosamente); G - tem sonhos de violência, de destruição.*

Introjeções - Sexo Feminino

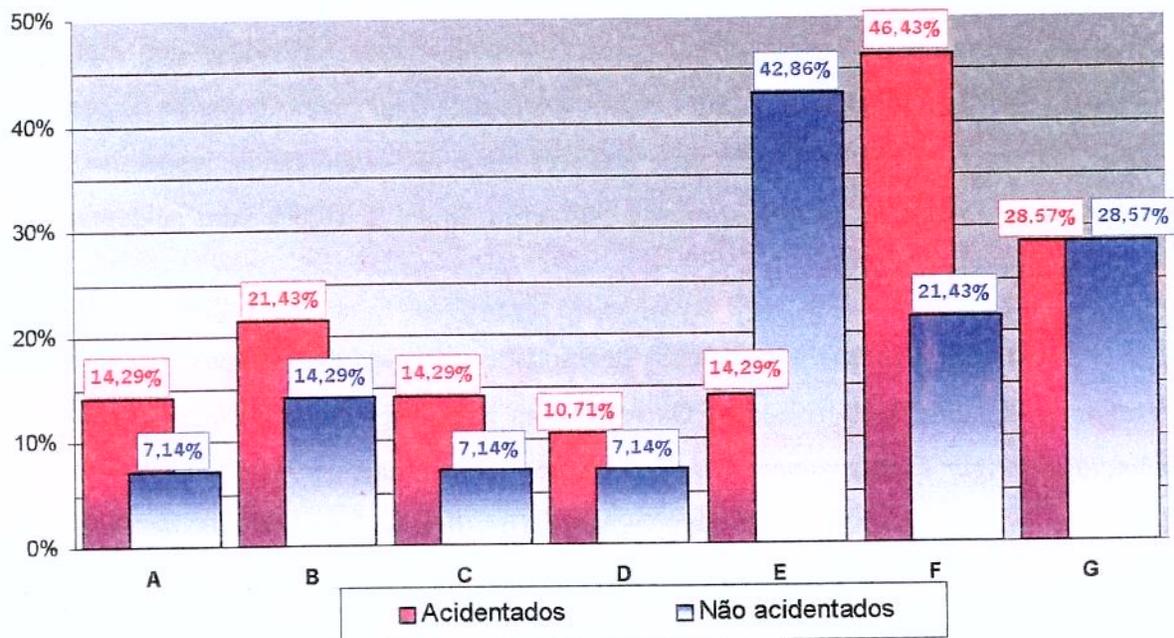


Gráfico 44: Representação gráfica da freqüência de respostas positivas dos indivíduos do sexo feminino que participaram desta pesquisa, pertencentes ao grupo de estudo (acidentados) e ao grupo comparação (não-acidentados), segundo os itens do critério *Introjeções*, da *Escala de Traços e Comportamentos de Agressividade de Gayral*, onde A significa: – tiques; B – roer as unhas; C – apresenta reações de cólera solitárias (inesperadas e sem cortejos explicativos); D – quebra objetos impulsivamente; E – apresenta episódios de excesso de servilidade e de cerimônias; F – tem tendência a se ligar excessivamente às pessoas (viscosamente); G – tem sonhos de violência, de destruição.

Gráficos 42, 43 e 44 – Discussão

Observando os resultados do Gráfico 42, que traz as freqüências de respostas positivas às perguntas do critério Introjeções, assinaladas pelos indivíduos dos 2 grupos, verificamos diferença significativa em: *tem tendência a se ligar excessivamente às pessoas*, com percentuais de 52,5% e 25,0% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p=0,004$); *tem sonhos de violência, destruição*, com 28,8% e 10,0% para acidentados e não-acidentados ($p=0,020$).

O Gráfico 43 traz a freqüência de respostas positivas dos homens dos 2 grupos, às perguntas do critério Introjeções. Os resultados com diferença significativa são: *tem tendência a se ligar excessivamente às pessoas*, com percentuais de 55,77% e 26,92% para acidentados e não-acidentados, respectivamente ($p= 0,016$); *tem sonhos de violência, destruição*, com 28,85% e 0,00% para acidentados e não-acidentados ($p=0,002$).

O Gráfico 44 mostra a freqüência de respostas positivas das mulheres dos 2 grupos, às perguntas do critério Introjeções, onde não se verificaram resultados com diferença significativa.

Considerando as médias das respostas positivas às perguntas do critério Introjeções, segundo os sexos, obtivemos os seguintes resultados: 1,67 e 1,08 para homens acidentados e não-acidentados, respectivamente, representando diferença estatisticamente significativa ($p=0,0457$); 1,50 e 1,29 para mulheres acidentadas e não-acidentadas, que não representa diferença estatisticamente significativa ($p=0,4393$).

A Introjeção é um processo evidenciado pela investigação psicanalítica, “onde o sujeito faz passar, de um modo fantasístico, de “fora” para “dentro”, objetos e qualidades inerentes a esse objeto”. Foi um termo introduzido por Sandor Ferenczi, em 1909 (69). Em outras palavras, a introjeção é a internalização de um objeto amado ou temido ou de suas características (35). O objetivo da introjeção das características de um objeto amado é o estabelecimento de sua proximidade e presença constantes, facilitando lidar com este e com outros estímulos do mundo externo. O objetivo da introjeção de um objeto temido, é colocar a agressividade deste objeto, sob o controle do indivíduo. Em ambos os casos, a

introjeção tem o fim de evitar a ansiedade, a angústia (35). Freud, na análise da “melancolia”, utilizou esse termo para se referir à introjeção ou retenção de sentimentos agressivos, por parte de um indivíduo (70), que é o sentido utilizado por Gayral (52), para pesquisar os dados de introjeção de raiva e/ou de sentimentos hostis, neste item de sua escala.

Considerando os resultados obtidos nesse tópico, concluímos que apenas os homens acidentados exibem sinais de que costumam introjetar, com mais frequência, em comparação a homens não-acidentados. A raiva e a agressividade com que muitos dirigem o carro e a própria vida, podem ter relações com os “objetos internalizados” no decorrer da vida destes sujeitos, o que favoreceria a depressão, a ansiedade e a exteriorização dos sentimentos hostis, voltados contra si e contra os outros.



CONCLUSÕES

Através desse estudo psicossocial de condutores de automóveis envolvidos em acidentes de trânsito, podemos concluir que:

- os dois grupos estudados não diferem em relação a alguns aspectos sócio-demográficos, entre eles: o grau de escolaridade, o estado civil e a idade.
- os dois grupos estudados apresentam diferenças no tocante à profissão e à renda familiar pessoal e familiar mensal: no grupo de estudo encontramos mais homens exercendo profissões que exigem pouca qualificação profissional e mais desempregados; no grupo comparação tivemos mais homens exercendo profissões que exigem grau de qualificação mais elevado. A média da renda pessoal e familiar mensal dos homens do grupo comparação é significativamente maior, em relação ao grupo de estudo.
- existe diferença significativa, quanto à satisfação profissional, apenas entre os homens, ou seja, mais acidentados consideram-se insatisfeitos profissionalmente, em relação aos não-acidentados: 67,3% dos acidentados e 15,4% dos não-acidentados estão insatisfeitos, representando diferença estatisticamente significativa ($p=0,001$). As mulheres dos dois grupos não apresentaram diferença significativa quanto à satisfação profissional: 64,3% das acidentadas e 50% das não-acidentadas estão insatisfeitas. Essa diferença não é estatisticamente significativa ($p=0,555$).
- há mais eventos estressantes de vida, nos últimos dois anos que antecederam ao acidente no trânsito, nas histórias de motoristas acidentados, em comparação aos não-acidentados, sendo que as queixas mais comuns estão relacionadas ao trabalho. Isso nos leva a concluir, que o estresse, advindo de preocupações com a profissão, pode estar relacionado à ocorrência de acidentes. No entanto, isso fica bem mais evidente entre os homens, pois eles assinalam mais queixas ocupacionais.

- existe um percentual elevado de motoristas que já se envolveram em acidentes de trânsito anteriores: 62,5% do total da amostra (50 sujeitos). Esse fato pode ser explicado, em parte, pelos eventos estressantes de vida enfrentados pelos sujeitos nos últimos dois anos, pela presença de elementos depressivos e ansiosos na história de vida destes sujeitos, assim como, pela maior capacidade de internalização de sentimentos hostis.
- 26,25% dos acidentados estavam alcoolizados na hora do acidente, correspondendo a 21 sujeitos, do total de 80, que compuseram a amostra. Destes, 2 (dois) era do sexo feminino e 19 do masculino. A maioria dos alcoolizados – 80,95%, eram solteiros, ou separados/desquitados/divorciados ou viúvos. 66,67% dos acidentes dos alcoolizados ocorreram de madrugada. Sobre a idade dos alcoolizados, temos: entre os 19 e 26 anos, 66,67% (14 sujeitos); entre os 25 e 35 anos, 14,28% (3 sujeitos); entre os 36 e 50 anos, 19,05% (4 sujeitos).
- 25% dos acidentados (20 sujeitos) não utilizavam cinto de segurança na hora do acidente. Destes, 15% eram do sexo feminino e 85% do sexo masculino. Quanto à idade desses motoristas, preponderou a faixa-etária entre 19 e 26 anos, com 65% dos sujeitos.
- os motoristas acidentados tendem a se eximir da responsabilidade pela ocorrência do acidente, apontando causas externas como fatores que os ocasionaram.
- os homens acidentados exibem mais traços de ansiedade, depressão, combatividade, distúrbios de personalidade e introjeções de sentimentos hostis, em comparação aos não-acidentados. As mulheres acidentadas exibem mais traços de depressão e de distúrbios de personalidade, em comparação às não-acidentadas.

Em função das conclusões deste estudo, verificamos que prevenir acidentes no trânsito não depende apenas de medidas educativas envolvendo os usuários de veículos automotores e/ou da intensificação de medidas punitivas, mas também de um maior envolvimento governamental e das empresas, em atitudes que ampliem a responsabilidade psicossocial destes, com maior envolvimento de melhorias na qualidade ambiental, na qualidade de vida dos seus funcionários e da comunidade em geral. Prevenções na área da saúde mental e saúde ocupacional, incluindo medidas que melhorem o nível de vida dos indivíduos e promovam melhorias nas condições de trabalho, incluindo melhor distribuição de renda, melhor convivência entre empregados e empregadores, podem trazer retornos mais significativos na qualidade de vida das pessoas e, conseqüentemente, diminuição de vítimas no trânsito.



SUMMARY

The purpose of this study is to describe the psychosocial aspects of the life history of drivers involved in traffic accidents with victims in the urban areas of Campinas, Sao Paulo, the circumstances of the accidents and the reasons for the occurrence of these accidents according to the opinion of these drivers. This study was based on the hypothesis that accidents do not occur perchance but are due to various psychosocial factors. Therefore, from August 1999 to February 2001, a comparative study was conducted on two groups of car drivers: a study group comprised of 80 drivers residing in Campinas city and involved in traffic accidents with victims within the city; a comparative group comprised of 40 automobile drivers who had never been involved in a traffic accident while driving any kind of vehicle. The data collection tools applied in both groups were a semi-structured anamnesis of the life history of the subjects and Gayral's Scale of Aggressive Traits and Behavior. In the case of the study group, a specially elaborated questionnaire on the circumstances regarding the accident was also applied and for the comparative group, questions related to their non involvement in accidents. The results obtained revealed a statistically significant association between stressful life events related to job dissatisfaction and occurrence of traffic accidents. However, it was observed that a great majority of the men involved in traffic accidents reported job related stress. It was also noted that in relation to some personality traits, the men and women involved in traffic accidents differed from drivers who had never been involved in accidents.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 1 – ACIDENTE. In: —. FERREIRA, ABH. *Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa*. 3.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- 2 – LICÓN HV, ROSSEL PMI. Los accidentes de tránsito: una problemática actual. *Salud Publica de Mexico*, 1986; 28: 537- 42.
- 3 – GISCARD PH. Psychosociologie de la sécurité et des risques d'accidents chez les conducteurs de voiture. *Le Travail Humain*, 1967, Janvier-Juin: 243-08.
- 4 – MELLO JORGE, MHP, LATORRE, MRDO. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. *Cad. Saúde Públ.*, 1994, 10 (supl. 1): 19-44.
- 5 – ABDETRAN – Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. *Perfil Estatístico de Acidentes de Trânsito 1998*. Disponível em: <<http://www.abdetran.org.br/estatisticas/anuario98/>>. Acesso em: 29 maio 2001.
- 6 – D'URSO LFB. *Código de Trânsito Brasileiro – Resoluções do Contran*. São Paulo: Editora Oliveira Mendes Ltda, 1998.
- 7 – EMDEC. *Estatísticas de Acidentes de Trânsito*. Campinas-SP, 2000.
- 8 – MELLO JORGE MHP, GAWRYSZEWSKI VP, LATORRE MRDO. I – Análise dos Dados de Mortalidade. *Rev. Saúde Pública*, 1997, 31 (supl. 4): 5-25.
- 9 – ABDETRAN – Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. *Vítimas Fatais*. Disponível em: <http://www.abdetran.org.br/estatisticas/acidentes97/fatais_sexo.htm> Acesso em: 17 agosto 2001.
- 10 – ABDETRAN – Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. *Vítimas não fatais*. Disponível em: <http://www.abdetran.org.br/estatisticas/acidentes97/naofatais_sexo.htm> Acesso em: 17 agosto 2001.
- 11 – VIVA a dona Maria. *Revista Veja*, 1999, 10 de novembro: 210.
- 12 – ELA X Ele: quem dirige melhor. *Revista Trânsito*, Brasília, n. 7 [2001?]. Disponível em: <<http://www.abdetran.org.br/servicos/revista/revista7/elaxele.asp>>. Acesso em: 16 Ago. 2001.

- 13 – ABDETRAN – Associação Brasileira dos Departamentos de Trânsito. *Condutores envolvidos em acidentes de trânsito*. Disponível em: <http://www.abdetran.org.br/estatisticas/acidentes97/condutores_faixa.htm>. Acesso em: 17 agosto 2001.
- 14 – WILLIAMS AF, CARSTEN O. Driver Age and Crash Involvement. *AJPH*, 1989, 79 (3): 326-27.
- 15 – FERNADEZ LM. Seguridad vial: el esfuerzo de España y la CEE para reducir accidentes de tráfico. *Saúde & Trabalho*, 1991, 5 (2): 2-18.
- 16 – AUTOMÓVEL. In: —. FERREIRA, ABH. *Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa*. 3.ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.
- 17 – THE ENCYCLOPEDIA AMERICANA INTERNATIONAL EDITION. In: *Automobile*. Grolier Incorporated; 1991. p. 812-52.
- 18 – ENCICLOPÉDIA MIRADOR INTERNACIONAL. In: *Autoveículo*. Encyclopaedia Britannica do Brasil Publicações Ltda; 1976. p. 1070-78.
- 19 – GATTÁS R. *A Indústria Automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil: origens e perspectivas*. São Paulo, Prelo Ed., 1981, 532 p.
- 20 – BANGDIWALA SI. Accidentes de tránsito: problema de salud en países en desarrollo de las americas. *Bol. of Sanit. Panam.*, 1987, 103 (2): 130-39.
- 21 – McGUIRE FL. Personality Factors in highway accidents. *Human Factors*, 1976, 18(5): 433-42.
- 22 – TILLMANN WA, HOBBS GE. The Accident-prone automobile driver: a study of the psychiatric and social background. *The American Journal of Psychiatry*, 1949, 106: 321-31.
- 23 – LICÓN HV, ROSSEL PMI. Alcohol y otros factores humanos condicionantes de accidentes de tránsito. *Salud Pública Méx.*, 1987, 29: 322-30.
- 24 – LEGER D. The cost of sleep-related accidents: a report for the national commission on sleep disorders research. *Sleep*, 1994, 17 (1): 84-93.
- 25 – PIRITO MA. *Sonolência e Distúrbios de Sono*. Disponível em: <<http://abramet.org/sono.htm>>. Acesso em: 16 ago.2001.

- 26 – MARÍN L, QUEIROZ MS. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cad. Saúde Pública*, jan./mar. 2000, 16(1): 7-21.
- 27 – KLEIN CH. Mortes no trânsito no Rio de Janeiro. *Cad. Saúde Pública*, 1994, 10 (supl. 1): 168:76.
- 28 – CAMARGOS EF, PEIXOTO ER, ROCHA IS, AMARAL MA, NOGUEIRA MARJ, VELLOSO, GR. Acidentes de trânsito em Brasília: caracterização dos acidentes e das vítimas atendidas no Hospital de Base do Distrito Federal. *Rev. Saúde do Dist. Fed.*, jan.-mar.1997, 8(1): 22-6.
- 29 – RYDYGIER R, RIBAS FILHO JM, CZECZKO NG, MALAFAIA O, SILVA JUNIOR EA, BAPTISTELLA E. Análise da intoxicação alcoólica em vítimas fatais de acidentes de trânsito de Curitiba. *Rev. Méd. Paraná*, jan-jun. 2000, 58(1):72-80.
- 30 – SALLUM AMC, KOIZUMI MS. Natureza e gravidade das lesões em vítimas de acidente de trânsito de veículo a motor. *Rev. Esc. Enfermagem USP*, jun. 1999, 33(2): 157-64.
- 31 – CHAVES AG, PEREIRA EA, ANICET GC, RITT AG, MELLO AL, NUNES CA et al. Alcoolemia em acidentados de trânsito. *Revista do HPS*, jul-dez. 1989, 35 (1): 27-30.
- 32 – DOTTA A. *Condutor Defensivo: teoria e prática*. Porto Alegre: Sagra Luzzatto; 1998.
- 33 – ROZESTRATEN RJA. *Psicologia do Trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; 1988.
- 34 – SPOLRRI TH. *Manual de Psiquiatria: fundamentos da clínica psiquiátrica*. 8ª ed. São Paulo: Livraria Atheneu – Rio de Janeiro; 1988.
- 35 - KAPLAN HI, SADDOCK BJ, GREBB JA. *Compêndio de Psiquiatria: ciências comportamentais – psiquiatria clínica*. 7ª ed. Porto Alegre: Artes Médicas; 1997.
- 36 – LOPES TAR, LEITE M, CAMPOS MLLS, MATEUCCI R, DUCA ACL. Aspectos Médicos, psicológicos e sociais da prevenção de acidentes com veículos em empresas. *Rev. Bras. Saúde Ocup.*, 1982, 10(39): 52-61.

- 37 – SCHMIDT JR CW, PERLIN S, TOWNES W, FISHER RS, SHAFFER JW. Characteristics of drivers involved in single-car accidents. *Arch. Gen. Psychiat.*, dec. 1972, 27: 800-03.
- 38 – TSUANG MT, BOOR M, FLEMING JA. Psychiatric aspects of traffic accidents. *Am. J. Psychiatry*, 1985, 142: 538-46.
- 39 – SELZER ML, VINOKUR A. - Life events, subjective stress, and traffic accidents. *Am J Psychiatry*, 1974, 131: 903-06.
- 40 – NORRIS FH, MATTHEWS BA, RIAD JK. Charecterological, situational, and behavioral risk factors for motor vehicle accidents: a prospective examination. *Accid Anal Prev.*, 2000, 32(4): 505-15.
- 41 – SELZER ML, PAYNE CE. Automobile accidents, suicide and unconscious motivation. *Am J Psychiatry*, 1962, 119: 237-40.
- 42 – SCHMIDT JR CW, SHAFFER JW, ZLOTOWITZ HI, FISHER RS. Suicide by vehicular crash. *Am J Psychiatry*, 1977 Feb, 134 (2): 175-78.
- 43 – SHAFFER JW, TOWNS W, SCHIMIDT JR CW, FISHER RS, ZLOTOWITZ HI. Social adjustment profiles of fatally injured drivers. *Arch. Gen. Psychiatry*, 1974, 30: 508-11.
- 44 – CUSHMAN LA, GOOD RG, STATES JD. Psychiatric disorders and motor vehicle accidents. *Psychological Reports*, 1990 oct., 67 (2): 483-489.
- 45 – ROCKETT JRH, SPIRITO A, FRITZ GK, RIGGS S, BOND A. Adolescent Risk-Takers: a trauma center study of suicide attempters and drivers. *The International Journal of Social Psychiatry*, 1991, 37(4): 285-92.
- 46 – OHBERG A, PENTTILA A, LONNQVIST J. Driver suicides. *British Journal of Psychiatry*, 1997 Nov., 171: 468-72.
- 47 – PECK DL, WARNER K. Accident or suicide? single-vehicle car accidents and the intent hypothesis. *Adolescence*, 1995, 30(118): 463-72.
- 48 – HART NA, KEIDEL GC. The suicidal adolscent. *American Journal of Nursing*, 1979, 79: 80-84.

- 49 – CASSORLA RMS. Jovens que tentam suicídio. Campinas, 1981. (Tese - Doutorado - Universidade Estadual de Campinas).
- 50 – CASSORLA RMS, SMEKE ELM. Autodestruição Humana. *Cad. Saúde Pública*, 1994, 10 (supl. 1): 61-73.
- 51 – RETTERSTOL N. *Suicide: a european perspective*. Cambridge, Cambridge University Press, 1993.
- 52 – FORATTINI OP. *Epidemiologia Geral*. Porto Alegre: Artes Médicas Ed.,1980.
- 53 – GAYRAL LF. Une échelle de comportement agressif. *Ann. Med. Psychol.*, 1979, 137(5): 502-06.
- 54 – CABRAL MAA. *Estudo descritivo de 62 histórias de vida de presidiários confinados em cárceres superpopulosos, na região de Campinas-S.P.* Campinas, 1989. (Tese - Livre Docência - Universidade Estadual de Campinas)
- 55 – FLEISS JL. *Statistical Methods for Rates and Proportions*. 2nd ed. New York: John Wiley & Sons, 1981.
- 56 – CONOVER WJ. *Practical Nonparametric Statistics*. New York: John Wiley & Sons, 1971.
- 57 – ABRAHÃO T. Automóvel faz dos homens vítimas da compra por impulso. *Folha de São Paulo*, 2001 out 21; E:1.
- 58 – GIULANI PC. Os movimentos de trabalhadoras e a sociedade brasileira. In: *História das Mulheres no Brasil*, pp. 640-667, SP: Editora Contexto, 1997.
- 59 – FORLENZA OV, ALMEIDA OP. *Depressão e Demência no Idoso*. SP: Lemos Editorial, 1997.
- 60 – POCHMANN M. *O Trabalho sob fogo cruzado: exclusão, desemprego e precarização no final do século*. SP: Contexto, 1999.
- 61 – MATTOSO J. *O Brasil Desempregado: como foram destruídos mais de 3 milhões de empregos nos anos 90*. 2^a ed. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo; 1999.
- 62 – BROOMAN FS. *Macroeconomia*. RJ: Zahar, 1967. 6 ed.

- 63 – KRUGMAN PR. *Economia Internacional*. RJ: Makroon Books, 2000. 5. ed.
- 64 – RIFKIN J. *O Fim dos Empregos*. SP: Makron Books do Brasil Editora Ltda; 1996.
- 65 – BRUSCHINI C. *Gênero e trabalho no Brasil: novas conquistas ou persistência da discriminação? In: Rocha MIB (org). Trabalho e gênero – mudanças, permanências e desafios*. São Paulo: Editora 34; 2000.
- 66 – OLIVEIRA M. *Homem e mulher: a caminho do século XXI*. SP: Editora Ática; 1997.
- 67 – GRUPO EMS – SIGMA PHARMA. *Guia de Remédios: edição especial*. SP: BPR – Consultoria, Projetos e Comércio Ltda, 1999.
- 68 – JORNAL BRASILEIRO DE MEDICINA. *DEF 2000/01: dicionário de especialidades farmacêuticas*. SP: 1999, 29 ed.
- 69 – LAPLANCHE J. *Vocabulário de Psicanálise: Laplanche e Pontalis*. SP: Martins Fontes, 1992, 2 ed.
- 70 – FREUD S. *Luto e Melancolia*. In: *Edição standard brasileira das obras psicológicas completas de Sigmund Freud*. vol. XIV, RJ: Imago Editora, 1996.



ANEXOS

**ESQUEMA DA ANAMNESE-QUESTIONÁRIO SEMI-ESTRUTURADA
PARA O GRUPO DE ESTUDO**

I- IDENTIFICAÇÃO

Grupo:

Nome:

Idade:

Sexo:

M F

Cor:

Branco Negro Amarelo Pardo

Estado Civil Atual:

1 - Casado 2 - solteiro 3 - sep/div/desq.jud. 4 - amasiado
5 - viúvo

Grau de Escolaridade:

1 - 1º Gr.Inc. 2 - 1º Gr.Comp. 3 - 2º Gr.Inc. 4 - 2º Gr.Comp.
5 - 3º Gr.Inc. 6 - 3º Gr.Comp. 7 - Pós-Grad.

Ocupação Atual:

Religião ou Crença:

Renda familiar:

Renda pessoal:

II - HISTÓRIA LIVRE DE VIDA

Em primeiro lugar, eu gostaria que você me falasse um pouco de sua vida: da sua infância, da adolescência e do hoje. Fale-me de alguns fatos que marcaram esses períodos de sua vida e como você os sente. Faça um resumo do que você julgar importante, do que quiser falar.

III - HISTÓRIA DO ACIDENTE DE TRÂNSITO

Data do acidente

Mês: _____

Dia da Semana:

1 - () segunda-feira 2 - () terça 3 - () quarta 4 - () quinta 5 - () sexta
6 - () sábado 7 - () domingo

Horário: _____

1 - () Manhã 2 - () Tarde 3 - () Noite 4 - () Madrugada

Tempo

1 - () Seco 2 - () Chuvoso

- Velocidade na hora do acidente: _____

- Estava infringindo alguma lei de trânsito?

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Ano do veículo: _____

- Quantas pessoas estavam no carro além de você?

- Se trabalha, quantos dias ficou afastado do emprego devido ao acidente? (ou está previsto ficar)

a - () nenhum b - () até 1 semana c - () 15 dias d - () mais de 15 dias

- Na sua opinião, esse acidente foi devido a que fatores: Explique-se: (na explicação você poderá me contar sobre como ocorreu o acidente)

a - () azar

b - () imprudência

c - () inexperiência

d - () negligência

e - () alta velocidade

f - () estrada ruim

g - () problemas com o carro

h - () não foi sua culpa e sim de outro motorista

i - () pressa

j - () descuido, desatenção, distração

k - () outros - citá-los:

Explicação:

- Costuma usar cinto de segurança ao dirigir?

a - () Sim

b - () Não

c - () Às vezes

- Você estava usando cinto de segurança na hora do acidente?

a - () Sim

b - () Não

- O que você estava sentindo nos minutos anteriores ao acidente?

- Raiva

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Ansiedade (angústia)

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Irritação

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Mau humor

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Impaciência

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Preocupação

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Descontentamento

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Infelicidade

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Tristeza

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Desgosto

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Frustração

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Tranqüilidade

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Alegria

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Euforia

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Sono

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Dor física

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Medo

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

Outro sentimento; citá-lo:

Relatar a situação que gerou os sentimentos descritos:

- Estava alcoolizado na hora do acidente? Se sim, quantas doses havia bebido?

a - () Sim

b - () Não

Doses: _____

- Horário em que parou de beber:

- 1 - () menos de 1 hora antes do acidente 2 - () entre 1 e 3 horas antes
3 - () entre 4 e 6 horas antes 4 - () mais de 6 horas antes

- Costuma dirigir quando está embriagado?

- a - () Sim b - () Não c - () Às vezes

Se “sim” ou “às vezes”, em que situações:

- Estava tomando algum medicamento no dia do acidente?

- a - () Sim b - () Não

Se sim, qual medicamento e dose? _____

- Tinha utilizado alguma droga no dia do acidente?

- a - () Sim b - () Não

Se sim, qual droga? _____

- Já se envolveu em outros acidentes de trânsito? Se sim, quantos?

- a - () Sim b - () Não

Número de vezes: _____

Relatar acidentes anteriores:

- Já foi multado? Se sim, quantas vezes e os motivos.

- a - () Sim b - () Não

Número de vezes: _____

Tipo de infração:

- 1 - () Gravíssima 2 - () Grave 3 - () Média 4 - () Leve

- Algum problema o preocupava no dia do acidente?

a - () Sim b - () Não

Citá-lo:

- Você teve uma boa noite de sono no dia imediatamente anterior ao acidente?

a - () Sim b - () Não

Se não, o que o preocupava?

- Algum problema o preocupava nos dias anteriores ao acidente? (cerca de uma semana)

a - () Sim b - () Não

Citá-lo:

IV - ANTECEDENTES PESSOAIS

A - Condições de Nascimento

- Parto a termo:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Parto Normal:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Alimentação Materna:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

B - Desenvolvimento Inicial

- Criança Frágil:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Você se lembra de ter ouvido família dizer que alguma coisa fugiu do padrão em relação às idades abaixo?

- Idade de dentição:

- Idade de início da fala:

- Idade do início do andar:

- Idade do controle esfinteriano para a micção:

- Idade do controle esfinteriano para a evacuação:

C - Sintomas Neuróticos da Infância

- Terrores Noturnos:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Sonambulismo:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Sonilóquio:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Crises de Birra:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Enurese Noturna:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Encoprese:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Chupar os dedos:

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Roer as unhas:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Caprichos Alimentares:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

Gagueira:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Estado de medo: (citá-los)

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Criança Modelo no sentido positivo

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Criança Modelo no sentido negativo

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

D - Saúde Durante a Infância

- Infecções:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Quais infecções (citá-las):

- Convulsões:

a - () Sim b - () Não c - () Desconhecido

- Em que condições teve convulsões:

a - () Febre

b - () Traumatismo Craniano

c - () Outros (especificar)

- Conseqüências destas doenças no desenvolvimento (citá-las):

- Folgedos (brincadeiras, jogos infantis):

a - () Sim

b - () Não

c - () Desconhecido

- Quais folgedos (citá-los):

- De forma geral, como você classifica sua infância?

1 - () Muito boa

2 - () Boa

3 - () Regular

4 - () Ruim

5 - () Péssima

- E - Escola

- Idade de Início: Tempo regular?

a - () Sim (entre 7 e 8 anos)

b - () Não (após os 8 anos)

- Idade de Término:

- Padrão Alcançado:

1 - () Ótimo

2 - () Bom

3 - () Regular

4 - () Péssimo

- Habilidades nas matérias escolares:

1 - () exatas

2 - () Humanas

3 - () Biológicas

- Relacionamento com os colegas:

1 - () Arrogância

2 - () Submissão

3 - () Companheirismo

4 - () Outros (citá-los):

- Apelidos adquiridos na infância (citá-los): _____

- Sentimentos em relação aos apelidos:

1 - () Alegria

2 - () Raiva

3 - () Tristeza

4 - () Indiferença

5 - () Outros: _____

- Apelidos atualmente: _____

- Sentimentos em relação aos apelidos atuais:

1 - () alegria

2 - () Raiva

3 - () Tristeza

4 - () Indiferença

5 - () Outros: _____

F - Ocupações

- Idade em que começou a trabalhar:

- Empregos em ordem cronológica:

- Satisfações no último emprego:

a - () Sim

b - () Não

c - 9) Não sei definir

- Motivos de satisfações (ou insatisfações); citá-las:

- Tem ambições:

a - () Sim

b - () Não

c - () Não sei definir

- Quais ambições (citá-las):

G - Tendência e Práticas Sexuais

- Onde foram adquiridas as primeiras informações sexuais?

a - () em casa

b - () na escola

c - () na rua

d - () outros (citá-los):

Em casa (com familiares aptos a orientar)

Na escola (com educadores)

Na rua (com colegas ou em prostíbulos)

Outros (revistas, filmes, igreja, etc.)

- Pratica masturbação atualmente:

a - () Sim

b - () Não

c - () Nas quis responder

- Idade de início de práticas masturbatórias:

- Já teve experiências homossexuais após a puberdade:

a - () Sim

b - () Não

c - () Não quis responder

- Já teve experiências heterossexuais:

a - () Sim

b - () Não

c - () Não quis responder

- Idade de início de práticas heterossexuais:

- Se pratica, como vivencia suas relações heterossexuais:

- 1 - () Com satisfação
- 2 - () Com insatisfação
- 3 - () Com indiferença
- 4 - () Não quis responder

- Tem prazer sexual atualmente:

- a - () Sim
- b - () Não
- c - () Não quis responder

H - Vida conjugal

Se casado, duração do conhecimento antes do casamento:

- Idade ao se casar:

- Compatibilidade de gênios:

- a - () Sim
- b - () Não

- Brigas freqüentes:

- a - () Sim
- b - () Não
- c - () Outras respostas. Citá-las:

I - Filhos

- Quantos:

- Idade destes:

J - Antecedentes mórbidos nos últimos dez anos:

- Doenças Gerais (citá-las):

- Cirurgias (citá-las):

- Acidentes (citá-los):

- Doenças Mentais:

a - () Sim

b - () Não

- Data das crises psíquicas e duração destas:

- Sintomas e sinais das doenças mentais (citá-las):

- Tratamento recebido (citar doses e duração da terapêutica):

a - () Hospitalização

b - () Medicamentos

c - () Psicoterapia

d - () Não quis responder

- Já foi aconselhado ou pensou em procurar tratamento psicológico ou psiquiátrico?

a - () Sim

b - () Não

Se sim, quem aconselhou, quando e motivos: _____

- Já pensou em se matar; por quê?

a - () Sim

b - () Não

c - () Raramente

d - () Muitas vezes

V - CARACTERÍSTICAS DE PERSONALIDADE

- Dependência afetiva de familiares e amigos:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Liderança:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Organização:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Metódico:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Agressivo:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Submisso:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Ambicioso:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Lazer:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Alegre:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Calmo:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Otimista

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Auto-depreciativo:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Humor estável:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Perturba-se fácil pelas responsabilidades:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Toma decisões com facilidade:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Rígido:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Perseverante:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Tímido:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Ciumento:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Emocionalmente controlado:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Franco:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Calado:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Tolerante:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Perfeccionista:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Auto-crítico:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Crítico com os outros:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Egoísta:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Tolera bem as frustrações:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Preguiçoso:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Fatigamento fácil:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Caprichos alimentares:

a - () Sim b - () Não c - () Não sei definir

- Consumo alcoólico:

a - () Sim

b - () Não

- Quando bebe:

1 - () às vezes (em festas ou encontros sociais esporádicos)

2 - () nos finais de semana

3 - () 3 a 4 vezes por semana

4 - () todos os dias ou quase todos os dias

- Quanto bebe (especificar):

1 - () Pouco (1 a 2 copos)

2 - () Moderado/ muito (3 a 5 copos; 1 litro ou mais)

3 - () Muito (1 litro ou mais)

- É adito a alguma droga:

a - () Sim

b - () Não

- Especificar quais drogas:

- Idade de início da adição:

- Tabagismo:

a - () Sim

b - () Não

- Dorme bem:

a - () Sim

b - () Não

- Em caso de insônia, caracterizá-la:

1 - () intermediária

2 - () terminal

3 - () total

- Funções excretoras:

a - () normal b - () com problemas

Quais problemas:

VI - ANTECEDENTES FAMILIARES

(Anotar se é desconhecida a situação familiar)

- Tem pai vivo?

a - () Sim b - () Não

Se pai morto:

Quantos anos você tinha quando seu pai faleceu? _____

- Causa do falecimento:

a - () acidental

b - () doença

Qual acidente ou doença: _____

- Pais moram juntos?

a - () Sim b - () Não

- Se moram separados, qual sua idade quando se separaram? _____

- Nível de instrução de seu pai:

1 - () sem instrução

2 - () 1º grau inc.

3 - () 1º grau compl.

4 - () 2º grau inc.

5 - () 2º grau compl.

6 - () 3º grau inc.

7 - () 3º grau compl.

- Profissão: _____

- Como você considera o relacionamento com seu pai?

1 - () muito bom

2 - () bom

3 - () regular

4 - () ruim

5 - () não tem contato com o pai

6 - () não conhece o pai

7 - () outras formas: _____

- Quais são as qualidades que você observa em seu pai?

- O que você não gosta em seu pai?

- Tem mãe viva?

a - () Sim

b - () Não

Se mãe morta:

Quantos anos você tinha quando sua mãe faleceu? _____

- Causa do falecimento:

a - () acidental

b - () doença

Qual acidente ou doença: _____

- Nível de instrução de sua mãe:

- 1 - () sem instrução
- 2 - () 1º grau inc.
- 3 - () 1º grau compl.
- 4 - () 2º grau inc.
- 5 - () 2º grau compl.
- 6 - () 3º grau inc.
- 7 - () 3º grau compl.

- Profissão: _____

- Como você considera o relacionamento com sua mãe?

- 1 - () muito bom
- 2 - () bom
- 3 - () regular
- 4 - () ruim
- 5 - () não tem contato com a mãe
- 6 - () não conhece a mãe
- 7 - () outras formas: _____

- Quais são as qualidades que você observa em sua mãe?

- O que você não gosta em sua mãe?

Sobre os irmãos:

- Você tem irmãos ou irmãs?

- a - () Sim
- b - () Não

Se respondeu sim:

Qual o número de irmãos? _____

- Como você descreve o relacionamento com seus irmãos?

Irmãos:

Irmãs:

- | | |
|---------------------------------------|-----|
| 1 - () muito bom | () |
| 2 - () bom | () |
| 3 - () regular | () |
| 4 - () ruim | () |
| 5 - () não tem contato com os irmãos | () |
| 6 - () outras formas: | () |

- Quantas pessoas moram em sua casa? _____

- Quem são as pessoas que moram em sua casa? _____ Quem são eles? _____

- Como você considera sua família? (família no todo)

- 1 - () calma
- 2 - () repressora
- 3 - () conflituosa
- 4 - () estressada
- 5 - () compreensiva
- 6 - () agressiva
- 7 - () violenta
- 8 - () desunida
- 9 - () outras formas: _____

- Como você classifica o relacionamento entre as pessoas que moram em sua casa?

- 1 - () conflituoso
- 2 - () amigável
- 3 - () de muitas brigas
- 4 - () de colaboração
- 5 - () de competição
- 6 - () de rivalidade
- 7 - () outra forma: _____

- Na sua opinião, de que forma as pessoas que moram em sua casa se relacionam com você?

- 1 - () de forma distante
- 2 - () com compreensão
- 3 - () de forma amorosa, carinhosa
- 4 - () com violência
- 5 - () eles evitam conversar com você
- 6 - () com cobranças
- 7 - () com críticas, desaprovações
- 8 - () com medo de você
- 8 - () outras formas: _____

- Alguém da família já tentou o suicídio: (se sim, perguntar quem, número de vezes, quando, motivo, método)

- a - () Sim
- b - () Não

- Alguém da família já se suicidou: (se sim, perguntar quem, idade, motivo, método)

- a - () Sim
- b - () Não

VII - SOBRE A ATUALIDADE

- Nos últimos 2 anos, quais dessas situações abaixo você enfrentou ou tem enfrentado?

- 1 - () morte de pessoas queridas
- 2 - () problemas financeiros
- 3 - () problemas com os filhos
- 4 - () desentendimentos com o companheiro
- 5 - () desentendimentos com os pais e/ou familiares
- 6 - () mudança de emprego

- 7 - () desemprego
- 8 - () doenças (em você ou alguém da família)
- 9 - () acidentes
- 10 - () término de relacionamento com companheiro
- 11 - () problemas no emprego
- 12 - () escolha de profissão/ curso
- 13 - () outra situação difícil: _____

Alguma das situações apontadas acima ainda o preocupa atualmente?

- a - () Sim b - () Não

Quais delas: _____

- Você se considera uma pessoa satisfeita no plano profissional?

- a - () sim b - () não c - () não sei definir

- Você se considera uma pessoa satisfeita no plano afetivo?

- a - () sim b - () não c - () não sei definir

- (caso tenha respondido “não” ou “não sei definir” em uma das duas perguntas anteriores) Você acredita que conseguirá resolver satisfatoriamente a situação que está gerando motivos de insatisfações para você?

- a - () sim b - () não c - () não tenho certeza

VIII - ESCALA DE TRAÇOS E DE COMPORTAMENTOS DE GAYRAL

Técnica de aplicação da escala: ler os subítemos aos sujeitos, com a intenção de obter a resposta: SIM ou NÃO.

I - Ansiedade

a - tensão física (tensão muscular)

() SIM () NÃO

b - tensão psíquica (inquietação, sensação de que algo vai acontecer)

() SIM () NÃO

c - pânico fácil

() SIM () NÃO

d - falta de confiança em si

() SIM () NÃO

e - nervosismo

() SIM () NÃO

f - medos sem motivos

() SIM () NÃO

g - incapacidade de relaxar

() SIM () NÃO

h - sentimento de se super exigir

() SIM () NÃO

i - tendência a se “dopar” (a tomar medicamentos excitantes ou relaxantes)

() SIM () NÃO

II - Depressão

a - se sente infeliz

() SIM () NÃO

b - se sente solitário

() SIM () NÃO

c - apresenta um desespero existencial

() SIM () NÃO

d - sente-se sombrio, triste

() SIM () NÃO

e - sente um desgosto profundo e sem causa aparente

() SIM () NÃO

f - sente dificuldade em se concentrar

() SIM () NÃO

g - apresenta idéias de suicídio

() SIM () NÃO

h - já fez tentativas de suicídio

() SIM () NÃO

III - Combatividade

a - guarda ressentimento e despeito (mágoa)

() SIM () NÃO

b - não erra jamais e critica os outros por seus erros

() SIM () NÃO

c - já cometeu agressões contra outros

() SIM () NÃO

d - não tolera frustrações

() SIM () NÃO

e - é impulsivo, colérico

() SIM () NÃO

f - está sempre em oposição às idéias e atitudes dos outros

() SIM () NÃO

g - tem atitudes de “provocação” em relação a outros

() SIM () NÃO

h - está sempre disposto a atacar os outros

() SIM () NÃO

i - apresenta tensão muscular

() SIM () NÃO

j - apresenta “hostilidade” verbal (na maneira de falar com os outros)

() SIM () NÃO

IV – Distúrbios de personalidade

a - é instável, não perseverante

() SIM () NÃO

b - oscila entre o aborrecimento e a irritação

() SIM () NÃO

c - oscila entre a arrogância e a flexibilidade

() SIM () NÃO

d - despreza os costumes, as regras sociais

() SIM () NÃO

e - tendência à delinqüência e à toxicomania

() SIM () NÃO

f - tem liberdade sexual exagerada

() SIM () NÃO

g - é egocêntrico (voltado para si mesmo, para seus próprios interesses)

() SIM () NÃO

h - é grosseiro (malcriado)

() SIM () NÃO

V - Somatização

a - apresenta dores de cabeça

() SIM () NÃO

b - opressão no peito e claustrofobia (não suporta lugares fechados)

() SIM () NÃO

c - suores

() SIM () NÃO

d - tremores

() SIM () NÃO

e - problemas vasomotores: formigamento e esfriamento de membros, batedeira, hipertensão arterial, etc.

() SIM () NÃO

f - tonturas

() SIM () NÃO

g - crises nervosas histeriformes (contrações do corpo, adormecimento de membros, etc.

() SIM () NÃO

VI - Introjeções

a - tiques

() SIM () NÃO

b - roe as unhas

() SIM () NÃO

c - apresenta reações de cólera solitárias (inesperadas e sem cortejos explicativos)

() SIM () NÃO

d - quebra objetos impulsivamente

() SIM () NÃO

e - apresenta episódios de excesso de servilidade e de cerimônias

() SIM () NÃO

f - tem tendência a se ligar excessivamente (viscosamente às pessoas)

() SIM () NÃO

g - tem sonhos de violência, de destruição

() SIM () NÃO

ESQUEMA DA ANAMNESE-QUESTIONÁRIO SEMI-ESTRUTURADA PARA O GRUPO COMPARAÇÃO

Seguir o mesmo roteiro utilizado para o Grupo de Estudo, excluindo-se a HISTÓRIA DO ACIDENTE DE TRÂNSITO e acrescentando A HISTÓRIA DO FATO DE NUNCA TER SE ENVOLVIDO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO (COMO CONDUTOR DO VEÍCULO).

HISTÓRIA DO FATO DE NUNCA TER SE ENVOLVIDO EM ACIDENTES DE TRÂNSITO

Na sua opinião, o fato de você nunca ter se envolvido em acidentes de trânsito como condutor (a) do veículo é devido a que fatores?

Alguns desses itens também poderiam ser responsáveis pelo fato de você nunca ter se envolvido em acidente de trânsito?

- a - () Sorte
- b - () Prudência
- c - () Experiência no volante
- d - () Dirigir com cuidado, atenção
- d - () sou calmo, tranquilo
- e - () outros:

Costuma dirigir quando está embriagado?

- a - () Sim b - () Não c - () Às vezes

Se sim ou às vezes, em que situações?

Costuma usar cinto de segurança ao dirigir?

a – () Sim b – () Não c – () Às vezes

Se não ou às vezes, em que situações?

Já foi multado?

A – () sim b – () Não

Se sim, quantas vezes e os motivos:

Tipo de infração

a – () Gravíssima b – () grave c – () Média d – () Leve

Termo de Consentimento

Eu,.....
R.G. ou CIC :....., abaixo assinado, estou ciente e concordo com a participação na pesquisa sobre histórias de vida e aspectos psicossociais dos motoristas envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas em Campinas, realizada pela psicóloga e pesquisadora Elvira Aparecida Tomazin, R.G.: 7.562.825, CIC: 016.943.278-50, C.R.P.: 06/52720-1, da Unicamp.

Declaro, ainda, que fui totalmente esclarecida sobre os objetivos dessa pesquisa, e que estou ciente que será mantido sigilo (segredo) sobre minha pessoa na utilização dos dados e informações por mim fornecidas.

Assinatura

Data: