



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
MESTRADO

Juliana Hartmann

A mídia e a percepção de risco dos pais.

Curitiba

2013

Juliana Hartmann

**A mídia e a percepção de risco dos pais**

Dissertação de mestrado apresentada como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Psicologia. Linha de pesquisa: Psicologia do Trânsito: avaliação e prevenção Orientadora: Profa. Dra. Alessandra Sant'Anna Bianchi

Universidade Federal do Paraná  
Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes  
Programa de Pós-Graduação Mestrado em Psicologia


Agosto, 2013

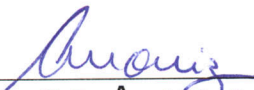
## ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DE CONCLUSÃO DO CURSO DE MESTRADO EM PSICOLOGIA

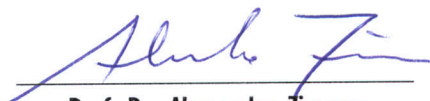
Às dezesseis horas e trinta minutos do dia vinte e três de agosto do ano de dois mil e treze, na sala 208 do prédio Histórico desta Universidade, compareceu para defesa pública do Trabalho de Conclusão de Curso, requisito obrigatório para a obtenção do título de **MESTRE EM PSICOLOGIA**, a mestranda **JULIANA HARTMANN** tendo como título da dissertação “A mídia e a percepção de risco dos pais”. Constituíram a Banca Examinadora a Professora Doutora Alessandra Sant'Anna Bianchi, orientadora, Professora Doutora Ângela Coelho Moniz, da UniAnchieta e o Professor Doutor Alessandro Zimmer, da Universidade Federal do Paraná -UFPR, como titulares. Após a exposição da mestranda, os membros da Banca Avaliadora fizeram suas considerações e declararam a aluna:

- Aprovada sem restrições.
- Aprovada, mas na condição de tomar as seguintes providências:
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- Reprovada

Eu Alessandra Sant'Anna Bianchi, orientadora, lavrei a presente ata que segue assinada por mim e pelos demais membros da Banca Examinadora.

  
\_\_\_\_\_  
**Prof.ª Dr.ª Alessandra Sant'Anna Bianchi**  
Universidade Federal do Paraná  
Professora Orientadora

  
\_\_\_\_\_  
**Prof.ª Dr.ª Ângela Coelho Moniz**  
Centro Universitário Padre Anchieta - UniAnchieta  
Professora Titular

  
\_\_\_\_\_  
**Prof. Dr. Alessandro Zimmer**  
Universidade Federal do Paraná  
Professor Titular



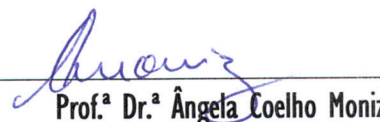
**JULIANA HARTMANN**

**“A MÍDIA E A PERCEPÇÃO DE RISCO DOS PAIS”**

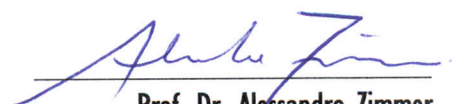
Dissertação apresentada como requisito obrigatório para a obtenção do Título de **MESTRE EM PSICOLOGIA**, pelo Programa de Pós-Graduação de Mestrado em Psicologia, do Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes da UFPR – Universidade Federal do Paraná, e APROVADA (aprovada/reprovada) pela Banca Avaliadora abaixo assinada.



Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Alessandra Sant'Anna Bianchi  
Universidade Federal do Paraná  
Professora Orientadora



Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ângela Coelho Moniz  
Centro Universitário Padre Anchieta - UniAnchieta  
Professora Titular



Prof. Dr. Alessandro Zimmer  
Universidade Federal do Paraná  
Professor Titular

Curitiba, 23 de agosto de 2013.

Ao Davi, que suas viagens sejam sempre seguras.

## Agradecimentos

A Professora Alessandra Bianchi, por me ensinar que “desistir não é uma opção”, a minha imensa gratidão pela sua dedicação e amizade.

A minha mãe Nelita, pela sua compreensão e fé “nesta causa” e dedicação em não deixar o Davi sofrer tanto com as minhas ausências necessárias para a conclusão deste mestrado.

Ao meu pai Jaime, pela amizade incondicional.

Ao Professor Eduardo Todt, pela serenidade e presteza.

Aos meus colegas de mestrado, Renata, Claudio, Marina, Guilherme, Isabel e Hugo, que contribuíram de diversas maneiras para que eu chegasse até aqui. Em especial, ao Fabrício e ao Marcos, pelo companheirismo nas horas mais angustiantes.

Aos meus chefes do Banco do Brasil, pela compreensão e paciência e aos meus colegas de trabalho pela colaboração e torcida.

Aos meus amigos queridos, que me incentivaram a seguir em frente e entenderam a minha ausência.

A Professora Angela Moniz e ao Professor Alessandro Zimmer, pelas observações que contribuíram imensamente para a conclusão desta dissertação.

A Cristiane Abe, pelo apoio na análise dos artigos.

A Mariangela e a Professora Jocelaine, pelo apoio nas questões acadêmicas e burocráticas da UFPR.

## RESUMO

Hartmann, J. (2013). A mídia e a percepção de risco dos pais. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós Graduação em Psicologia, Universidade Federal do Paraná, Paraná.

As crianças são os participantes mais frágeis do sistema viário, uma vez que necessitam de cuidados mais rigorosos e específicos. É de extrema importância para a segurança da criança que seus responsáveis tenham conhecimento dos riscos a que os infantes estão sujeitos em cada fase do desenvolvimento, não sendo diferente e nem menos importante quando trata-se de segurança no trânsito. Existem diversas fontes promotoras de percepção de risco, para as crianças a principal fonte é o adulto responsável pela sua educação emocional e cognitiva.

Este estudo se propôs a investigar as informações divulgadas através da mídia que podem contribuir na construção da percepção de risco de pais e, conseqüentemente, na redução de comportamento de risco em relação a segurança infantil no trânsito. Foram realizados dois estudos, o primeiro investigou o conteúdo, relacionado ao tema trânsito, nas notícias veiculadas no jornal impresso mais popular do estado do Paraná, no ano de 2012. O segundo analisou as campanhas educativas sobre segurança no trânsito desenvolvidas pelo governo federal no mesmo ano. Foram analisados 1288 artigos do jornal e 10 campanhas. Concluiu-se que o foco do Jornal Gazeta do Povo, tanto na publicação de matérias, quanto na divulgação da opinião do leitor sobre o tema Trânsito, está direcionado aos facilitadores e empecilhos físicos do fluxo de automóveis e da mobilidade humana. Verificou-se também que a metade das campanhas divulgadas não possuem objetivo nem público alvo determinados e o conteúdo das informações eram genéricos, aumentando a possibilidade da mensagem não provocar a mudança de comportamento esperada. As campanhas promovidas pelo governo federal não foram divulgadas nas notícias ou comentadas por leitores nos artigos analisados do jornal. Estudos sobre o impacto das campanhas na percepção de risco dos pais são necessários para melhorar a qualidade das campanhas e contribuir para o aumento da segurança das crianças no trânsito.

Palavras-chave: Percepção de risco. Jornais. Campanhas. Mídia. Crianças. Pais.

## ABSTRACT

Children are the most vulnerable participants in the transportation system, since they require more stringent and specific care. It is very important for the safety of the child that their parents are aware of the risks to which infants are subject at each stage of development, it is not different and no less important when it is about traffic safety. There are several promoters sources of risk perception, for the children, the main source is the adult responsible for their emotional and cognitive education.

This study aims to investigate the information disseminated through the media that can contribute to the construction of the parent's risk perception, hence, in reducing risk behavior related to child safety in traffic. Two studies were developed, the first investigated the content related to the theme traffic, the news reported in the most popular print newspaper of the state of Paraná, in the year 2012. The second examined the educational campaigns on traffic safety developed by the federal government in the same year. 1288 newspaper articles were analyzed and 10 campaigns.

It was concluded that the focus of the *Jornal Gazeta do Povo*, both, in published articles, and in the reader's view on the topic Traffic is directed to the physical barriers and facilitators of the car's flow and human mobility. It was also disclosed that half of the campaigns have no goal or target audience and content of certain information was generic, increasing the chance of the message not cause the expected behavior change. The campaigns promoted by the federal government was not published in news or commented on by readers of the newspaper articles analyzed. Studies on the impact of campaigns on parent's risk perception are needed to improve the quality of campaigns and contribute to increasing the children's traffic safety.

Keywords: Risk perception. Newspapers. Campaigns. Media. Children. Parents.

## Índice

Resumo.....	5
Abstract .....	6
Índice .....	7
Índice de Tabelas .....	9
Índice de Gráficos.....	10
Índice de Anexos .....	11
Introdução.....	12
1. Objetivos e Perguntas de Pesquisa .....	15
1.1 Objetivo Geral .....	15
1.2 Objetivos Específicos .....	15
1.3 Perguntas de Pesquisa .....	15
2. Crianças no Trânsito.....	16
3. Percepção de Risco .....	21
3.1 Pais e a percepção de risco .....	24
4. Educação .....	30
4.1 Campanhas .....	31
5. Estudo 1 – O conteúdo da mídia impressa.....	35
5.1 Objetivo Específico.....	35
5.2 Método.....	35
5.2.1 Amostra.....	35
5.2.2 Procedimentos de Coleta de Dados.....	36
5.2.3 Procedimentos de Análise de Dados.....	36
5.2.4 Resultados .....	37
5.3 Discussão.....	46
6. Estudo 2 – Campanhas sobre segurança no trânsito .....	48
6.1 Objetivo Específico.....	48
6.2 Método .....	48
6.2.1 Amostra.....	48

6.2.2 Instrumento de Análise de Dados .....	48
6.2.3 Procedimento de Coleta de Dados .....	48
6.2.4 Procedimentos de Análise de Dados.....	49
6.2.5 Resultados.....	50
6.3 Discussão.....	52
7. Discussão Geral.....	54
7.1 Considerações Finais.....	56
8. Referências .....	58
Anexos .....	62

## Índice de Tabelas

Tabela 1- Número e Porcentual de óbitos por acidentes de transporte de crianças e Adolescentes .....	16
Tabela 2 - Quem são os leitores da Gazeta.....	35
Tabela 3 - Descrição das categorias e seus exemplos.....	37
Tabela 4 – Frequência das categoria por coluna.....	43
Tabela 5 – Classificação das categorias conforme os 3 <i>E</i> s. ....	44
Tabela 6 – Frequência do cruzamento das categorias.....	45
Tabela 7 - Categorias para análise das campanhas.....	49
Tabela 8 - Análise Qualitativa das Campanhas.....	51

## Índice de Gráficos

Gráfico 1 - Frequência de cada categoria .....	42
Gráfico 2 - Frequência - 3E s .....	44
Gráfico 3 – Três Es x Risco .....	45

## Índice de Anexos

Anexo 1 – Campanha 1 .....	62
Anexo 2 – Campanha 2 .....	63
Anexo 3 – Campanha 3 .....	64
Anexo 4 – Campanha 4 .....	65
Anexo 5 – Campanha 5 .....	66
Anexo 6 – Campanha 6 .....	67
Anexo 7 – Campanha 7 .....	68
Anexo 8 – Campanha 8 .....	69
Anexo 9 – Campanha 9 .....	70
Anexo 10 – Campanha 10 .....	71

## Introdução

Quando falamos de trânsito de uma maneira genérica, logo pensamos em motoristas e no caos que são os engarrafamentos nas ruas das cidades. No entanto, é comum ignorar o fato de que todos os seres humanos fazem parte deste sistema de mobilidade. Dele participam, além dos motoristas, os passageiros, ciclistas e pedestres, de todas as idades, inclusive crianças. Sim, elas também são integrantes do trânsito! No momento em que saímos da maternidade, já somos introduzidos no trânsito, somos passageiros no caminho hospital – casa.

As crianças são os participantes mais frágeis do sistema viário, uma vez que necessitam de cuidados mais rigorosos e específicos. No Brasil, o Estatuto da Criança e do Adolescente considera criança, a pessoa até doze anos de idade incompletos (Brasil, 1990).

O desenvolvimento industrial tem facilitado a aquisição de automóveis, conseqüentemente vem crescendo o número de passageiros e aumentando as possibilidades de acidentes (Waksman & Pirito, 2005). De acordo com a Organização Mundial da Saúde - OMS (2013), mais de 1,24 milhões de pessoas morrem a cada ano nas estradas de todo mundo. A OMS estima também que se não houver nenhuma ação imediata, lesões decorrentes da insegurança no trânsito vão crescer para a quinta maior causa de mortes até 2030, ou seja, 2,4 milhões de casos fatais por ano (Organização Mundial da Saúde, 2013).

Popularmente e legalmente denominado de “acidente” de trânsito, as colisões ocasionadas nas vias públicas, que envolvem motoristas, passageiros e/ou pedestres, resultando em lesões leves ou fatais, na maioria das vezes (90%), são conseqüências de fatores humanos, entre eles erros ou imprudências (Montoro, Alonso, Esteban & Toledo, 2000), ou seja, são falhas que podem ser prevenidas, minimizadas e evitadas. Por esse motivo, Torquato (2011) propõem que seja discutido e reformulado o termo acidente, pois no trânsito as colisões não podem ser consideradas resultados do acaso ou imprevisto.

Em 2010, aproximadamente 44.000 brasileiros morreram em colisões no

trânsito (Waiselfisz, 2012). Crianças e jovens adultos estão entre os mais vulneráveis neste cenário (Organização Mundial da Saúde, 2007); sendo que no Brasil, os acidentes de trânsito têm sido os maiores causadores de morte e ferimentos por causas externas entre as crianças no Brasil (Oliveira, Carvalho & João, 2007; Waiselfisz, 2012).

Nesse cenário, a psicologia do trânsito tem defendido a mudança de comportamento de pedestres e condutores como uma das principais maneiras de atingir resultados de melhora desse sistema (Hartmann, 2008; Rozestraten 1988). Alguns estudos (Boholm,1998; Slovic,1987) apontam a importância do conteúdo e objetivo das informações divulgadas pela mídia na formação de opinião e na mudança de hábitos de risco nas pessoas.

Levando em consideração a imaturidade psico-biológica das crianças em discernirem o que é perigoso ou não em suas ações cotidianas (Waksman & Piritto, 2005), fica legalmente sob responsabilidade de um adulto, orientar e zelar pela segurança do menor como determinado pelo Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA (Brasil,1990) .

Esta dissertação se propôs a estudar as informações divulgadas através da mídia, que podem contribuir na construção da percepção de risco de pais e conseqüentemente, na redução de comportamento de risco em relação a segurança infantil no trânsito. Foram realizados dois estudos. O primeiro investigou o conteúdo, relacionado ao tema trânsito, nas notícias veiculadas no jornal impresso mais popular do estado do Paraná, no ano de 2012. O segundo analisou as campanhas educativas, sobre segurança no trânsito, desenvolvidas pelo governo federal, no mesmo ano.

A dissertação está dividida em sete capítulos. A introdução do estudo é seguida pelo primeiro capítulo que apresenta o objetivo geral e as perguntas de pesquisa. O segundo capítulo discorre sobre a situação das crianças no trânsito, suas principais características e desafios e a responsabilidade dos pais em proteger seus filhos. O terceiro capítulo é um estudo sobre a construção da percepção de risco e a importância dos pais em desenvolver esse conhecimento, para promover a segurança das crianças no trânsito. O quarto capítulo discorre sobre a influência da mídia como instrumento de educação e de promoção do desenvolvimento da percepção de risco.

O capítulo 5 apresenta o estudo 1 sobre o conteúdo da mídia impressa. O sexto capítulo apresenta o estudo 2 a respeito das campanhas sobre segurança no trânsito. Finalmente, no sétimo capítulo está a discussão dos resultados dos dois estudos e as considerações finais.

## 1. Objetivos e Perguntas de pesquisa

### 1.1 Objetivo Geral

Esta dissertação objetiva saber o tipo de informação sobre trânsito que está chegando ao conhecimento dos pais e cuidadores, constituindo base para o desenvolvimento de sua percepção de risco.

### 1.2 Objetivos específicos

Os objetivos específicos serão expostos no início de cada um dos dois estudos.

### 1.3 Perguntas da pesquisa

a) Para que tipo de questões estão dirigidas a percepção do leitor e a divulgação do jornal?

b) As informações que são veiculadas no jornal Gazeta do Povo são educativas?

c) As campanhas do governo federal, relacionadas à segurança no trânsito, são divulgadas e discutidas na mídia impressa?

d) As informações dos jornais e das campanhas analisadas têm qualidade para desenvolver a percepção de risco dos adultos consequentemente promovendo mudança no comportamento?

## 2. Crianças no Trânsito

A estrutura física e cognitiva mais frágil da criança, em relação aos outros participantes do trânsito, é razão suficiente para desenvolver estudos que promovam a redução de riscos para essa faixa etária.

Uma pesquisa que revela a estatística internacional da taxa de óbito em acidentes de transporte de crianças e adolescentes desenvolvida pela Organização Mundial da Saúde destaca o Brasil no 12º lugar dentre os 102 países que apresentam a maior taxa de mortalidade entre crianças e jovens em colisões de trânsito (Waiselfisz, 2012).

Um estudo nacional aponta que na última década aumentou em 82% as mortes de crianças e jovens, entre 0 e 19 anos, na condição de passageiras (Waiselfisz, 2012). Conforme demonstrado na Tabela 1, em 2010 foram 1947 crianças, entre 0 e 14 anos, que morreram nas estradas brasileiras, desse total, 36,51% eram pedestres e 23,63% passageiras em automóveis.

Tabela – 1 Número e Porcentual de óbitos por acidentes de transporte de crianças e

Situação	Número					Porcentagem			
	<1	01-04	05-09	10-14	Total	<1	01-04	05-09	10-14
Pedestre	24	201	238	248	711	19,4	44	41,9	31,1
Bicicleta	1	6	21	71	99	0,8	1,3	3,7	8,9
Motocicleta	10	15	23	109	157	8,1	3,3	4	13,7
Automóvel	50	107	146	157	460	40,3	23,4	25,7	19,7
V. Carga	1	12	16	20	49	0,8	2,6	2,8	2,5
Ônibus	2	4	7	6	19	1,6	0,9	1,2	0,8
Outros	36	112	117	187	452	29	24,5	20,6	23,4

Adolescentes (<1 a 14 anos) segundo situação e faixa etária da vítima. Brasil 2010.

**Adaptado de SIM/SVS/MS**

Um dado que chama atenção é a quantidade de crianças com idade inferior a 9 anos, que foram a óbito por terem sido transportadas em motocicletas, quando o artigo 244, inciso V do Código de Trânsito Brasileiro regulamenta que transportar criança menor de sete anos ou que não tenha, nas circunstâncias, condições de cuidar de sua própria segurança, um ato de infração gravíssima sob a pena de multa e suspensão do direito de dirigir (Brasil, 1997).

Já entre os pedestres o índice de mortalidade é maior na faixa etária entre 1 e 9 anos. Esse fato pode estar relacionado com a falta de habilidade das crianças nessa faixa etária para interpretar o trânsito (Waksman, Pirito, Gaspar & Blank, 2007).

Waksman et al. (2005) categorizam as principais características da infância que potencializam o risco na condição de pedestre:

- Dificuldade de localização precisa dos sons que ouve no tráfego;
- Visão periférica diminuída;
- Até os sete anos, a criança tem capacidade de lidar apenas com um fato ou uma ação de cada vez;
- Dificuldade de julgamento da distância de um objeto nas vias de tráfego;
- Tendência à distração e ao comportamento imprevisível;
- Necessidade de maior tempo para processamento de informações;
- Pequena estatura, que prejudica a visão do trânsito pela criança e a visão dela pelo motorista.

Com o intuito de diminuir o alto índice de mortalidade infantil nas vias públicas, foram desenvolvidos os Dispositivos de Retenção Infantil (DRI) com o objetivo de proteger o grupo de crianças abaixo de 12 anos (Oliveira et al., 2007). Conhecidos popularmente como “cadeirinhas” e “assentos”, o uso do DRI por crianças em automóveis é um recurso comprovadamente eficaz na prevenção de ferimentos e mortes dos menores (Agran, Anderson & Winn, 2006; Oliveira et al., 2007; Rivara, Bennett, Crispin, Kruger, Ebel & Sarewitz., 2001; Rothenstein, Howard, Parkin, Khambalia, & Macarthur, 2004; Waksman, Gikas, & Maciel, 2005). O transporte inadequado, ou pela má utilização dos acessórios de segurança, ou pela ausência total de qualquer DRI, aumenta a possibilidade da criança se ferir gravemente ou até

mesmo morrer (Rivara et al., 2001; Simpson, Wren, Chalmers, & Stephenson, 2003; Rothenstein et al., 2004; Waksman et al., 2005; Vaca, Anderson, Agran, Winn & Cheng, 2002; Oliveira et al., 2007). Com normas próprias de utilização, o uso adequado dos DRI chega a reduzir em 71% a possibilidade de morte em acidente de trânsito (Oliveira et al., 2007).

A preocupação com os passageiros infantis já tem mais de quarenta anos. Nos Estados Unidos a preocupação a respeito da segurança no transporte de crianças em automóveis acontece desde 1971 quando foi adotada a primeira norma para DRI, a chamada FMVSS 213 que requeria o uso de cinto de segurança para prender o DRI em assentos a favor da marcha, além de estabelecer que os DRI, a favor da marcha, viessem com o cinto de 5 pontos para segurar a criança (National Highway Traffic Safety Administration, 2010). No entanto, somente em 1979, no estado do Tennessee, foi estabelecida a primeira lei a respeito do uso dos DRI, a qual requeria dos pais que o transporte de seus filhos ocorresse em DRI que estivesse em conformidade com os padrões Federais (National Highway Traffic Safety Administration, 2010).

No Brasil a conscientização a respeito do correto transporte de crianças em automóveis aconteceu duas décadas depois da primeira lei americana. A resolução 15/98 do Conselho Nacional de Trânsito (Brasil, 1998) regulamentava os artigos 64 e 65, do Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997), exigindo que os menores de 10 anos fossem transportados no banco traseiro usando individualmente o cinto de segurança ou outro sistema de retenção equivalente. Essa regulamentação tornava o uso do Dispositivo de Retenção Infantil facultativo, ficando a critério dos pais comprá-lo ou não.

Em 2008, o Conselho Nacional de Trânsito deu um importante passo com o objetivo de evitar o aumento de lesões e principalmente a morte de crianças no trânsito, promulgando a Lei de uso dos dispositivos de retenção infantil (Brasil, 2008), popularmente conhecida por “Lei das Cadeirinhas. Segundo essa lei, crianças de até um ano de idade devem ser transportadas em DRI grupo 0 (“bebê conforto”) ou no equipamento denominado conversível; crianças entre um e quatro anos, em cadeirinhas; e de quatro a sete anos e seis meses, em assentos de elevação. O uso dos dispositivos de retenção não será exigido para os veículos com peso bruto total

superior a 3,5t, nem para os de transporte coletivo, escolares e táxis. No caso da quantidade de crianças com idade inferior a dez anos exceder a capacidade de lotação do banco traseiro é permitido o transporte da criança de maior estatura no banco dianteiro, desde que utilize o dispositivo de retenção (Brasil, 2008).

O Brasil promoveu um grande avanço neste assunto, com a criação da “Lei das Cadeiras”, o governo passou a obrigar crianças até 7 anos e meio a usar DRI. É notório que houve uma valorização da vida da criança por meio do uso de DRI, mas ainda há falhas na lei que se mostra contraditória à importância do uso dos acessórios de segurança.

A primeira falha é o critério idade usado como parâmetro para o uso ou não dos DRI (Hartmann, 2008). Sabe-se que os testes de adequação dos DRI são baseados no peso e na altura da criança (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade industrial, 2004), e que os mesmos não são iguais em crianças da mesma idade. Assim, o parâmetro idade abre margem para erro que coloca em risco a integridade física de crianças (Hartmann, 2008).

A segunda falha é permitir que as crianças sejam transportadas em táxis, sem a obrigatoriedade dos DRI. Os táxis são dos mesmos modelos dos carros particulares, só que utilizados como transporte público, não há razão, quando se trata da segurança das crianças, para permitir o seu transporte sem os devidos DRI (Hartmann, 2008).

Uma pesquisa feita por Rivara, et al. (2001), em três diferentes comunidades sócio-econômicas da cidade americana de Seattle e sua região metropolitana, concluiu que a legislação é um fator promotor do uso do DRI muito importante, pois afeta na percepção dos pais sobre a importância do uso adequado dos diferentes tipos de DRI. Quando as leis são omissas ou elaboradas de maneira negligente, como nesse caso da utilização das DRI, induzem o indivíduo a tomar atitudes equivocadas pela falta de conhecimento técnico e pelo excesso de confiança no texto da regra imposta pelos órgãos reguladores, aumentando o risco de lesões ou até mesmo morte no trânsito.

A falta de conhecimento sobre os riscos inerentes ao trânsito é um fator que sujeita o ser humano à situações de perigo (Lam, 2005). A segurança infantil está

diretamente relacionada com a percepção de risco dos pais, visto que cabe aos adultos tomar decisões pelas crianças. Assim, o próximo capítulo discorrerá sobre percepção de risco no trânsito.

### 3. Percepção de Risco

Risco, conforme o dicionário Michaelis (Michaelis, 1998), é a possibilidade de perigo, incerto mas previsível, que ameaça de dano a pessoas ou a coisas.

Slovic (1987) e Slovic, Fischhoff e Lichtenstein (1982) entendem que risco tem significados diferentes para cada pessoa. Especialistas julgam o risco pelas evidências técnicas das fatalidades anuais, em contrapartida, os leigos julgam intuitivamente, levando em consideração seus conhecimentos para cada situação de ameaça, de acordo com suas experiências e informações oriundas do seu contato com o ambiente social, familiar, político e geográfico (Slovic, 1987).

Para Slovic (1987), a habilidade de perceber e evitar ambientes perigosos e aprender com estas experiências é inata a todos os organismos vivos, sendo que para os homens existe a capacidade de alterar o seu meio ambiente, podendo esta alteração diminuir ou aumentar os riscos. Os estudos de percepção de risco examinam o julgamento que as pessoas fazem quando são solicitadas a caracterizar e avaliar atividades e tecnologias perigosas (Julgamentos intuitivos) (Slovic, 1987).

Cuffa e Bianchi (2012) sistematizaram os principais fatores, propostos por Slovic, que têm relação direta com percepção de riscos: a) familiaridade com a fonte de risco; b) aceitação voluntária do risco, que diz respeito às vantagens proporcionadas pelo risco; c) capacidade de controlar o grau de risco; d) potencial catastrófico da fonte de risco; e) certeza sobre o impacto do risco; f) impacto do risco nas gerações futuras; g) percepção sensorial do perigo; h) percepção da justiça na distribuição dos benefícios e riscos; i) percepção da (ir)reversibilidade do impacto do risco; j) confiança nos mecanismos e entidades de controle e gestão de risco e k) confiança nas fontes de informação.

Para Slovic (1987), a familiaridade com a fonte de risco, ou seja, conhecer os riscos do ambiente, possibilita que o indivíduo os evite ou tente controlá-los. A baixa percepção de risco constitui um fator de risco de lesões e tem sido muito estudada, especialmente nas áreas relacionadas a lesões causadas por automóveis entre jovens

motoristas (Lam, 2005), ou seja, saber reconhecer o perigo iminente pode atuar positivamente no comportamento de risco e prevenir colisões.

O trânsito apresenta diversas situações que devem funcionar em harmonia, àquelas situações adversas, o usuário deve ser capaz de perceber o seu risco e estar preparado para evitá-lo. É através do conhecimento das variáveis que o homem será capaz de agir com segurança.

Torquato (2011) investigou a percepção de risco e comportamento de pedestres brasileiros. A pesquisa foi feita com 303 universitários, com média de idade de 23 anos, matriculados em diversos cursos de instituições públicas e privadas da cidade de Curitiba. A autora concluiu que a instrução sobre os comportamentos de risco e suas conseqüências pode influenciar na percepção dessa situação e frequência dos comportamentos de risco. Assim, pessoas que enxergam um certo comportamento como menos seguro, tendem a evitá-lo (Torquato, 2011).

Andersson (2011) realizou uma pesquisa na Suécia, enviando questionários pelo correio para 1898 indivíduos escolhidos aleatoriamente. Foram respondidos 920 questionários. As conclusões do estudo indicaram que o risco subjetivo é significativamente menor que o risco real. O autor também concluiu que aqueles que possuem carteira de motorista são menos propensos a subestimar o risco de sua morte no trânsito (Andersson, 2011).

Siren e Kjær (2011) realizaram uma pesquisa qualitativa, utilizando quatro grupos focais, com participantes entre 64 e 84 anos. O objetivo foi avaliar como os motoristas idosos percebem os riscos no trânsito. O estudo concluiu que os idosos tinham tendências a perceber o risco como consequência de fator externo como, por exemplo, infraestrutura, que pode ser controlado por meios internos, como a habilidade de condução do indivíduo, ou seja, a percepção de risco para este grupo é a habilidade da pessoa em gerir o risco (Siren & Kjær, 2011).

Resultado semelhante, quanto a internalidade e externalidade das fontes de risco foi estudados por Cuffa (2012) com 386 jovens cuja média de idade era 24 anos. A autora investigou a percepção de risco de jovens universitários de Curitiba - Brasil, a respeito da combinação de direção e álcool. Os fatores externos à pessoa foram apontados como os que oferecem mais riscos e que os fatores internos têm menor

impacto, a pesquisa conclui que a baixa percepção de risco dos jovens pode ser consequência da falta de informação a respeito dos efeitos do álcool. O comportamento arriscado pode ser consequência das influências de informações distorcidas recebidas pelo indivíduo (Cuffa, 2012).

Para Boholm (1998) as pessoas adquirem informações sobre risco cotidiano por meio de experiências pessoais diretas, mas as informações indiretas tais como declarações feitas por especialistas e instituições de gestão de risco, meios de comunicação, órgãos públicos, grupos políticos, redes informais de amigos e familiares são de extrema importância para o conhecimento sobre esse assunto.

Para compreender melhor a percepção de risco é importante direcionar a atenção para como os vários perigos e ameaças são representados socialmente, por exemplo, na mídia, e não apenas sobre dados estatísticos de acidentes (Boholm, 1998). Slovic (1987) aponta que a maioria das pessoas leigas se utilizam das informações da mídia para obter informações sobre experiências perigosas. Boholm (1998) afirma que as informações fornecidas pela mídia têm o intuito de influenciar as atitudes e respostas do público. A forma com que a mídia apresenta o risco pode maximizar ou minimizar o perigo (Boholm, 1998).

Para exemplificar a importância da informação na percepção de risco, apontamos os dados de uma pesquisa sobre a efetividade de campanhas a respeito de segurança no trânsito, na mudança de comportamento, que foi realizada na Grécia (Nathanail & Adamos, 2013). Duas campanhas foram lançadas simultaneamente na faculdade de Engenharia Civil, da Universidade Thessaly em Volos. Uma era sobre direção e álcool e a outra sobre uso do cinto de segurança. Foram entregues 500 panfletos, 50 cartazes foram colados nas paredes e proferida uma palestra sobre segurança no trânsito focados nos temas de campanha, que foi obrigatória para todos os alunos desse curso, 1587 pessoas formaram a população alvo. As campanhas duraram 4 semanas. Foram elaborados questionários contendo questões sociodemográficas, modal utilizado para transporte, tempo de direção, envolvimento em acidentes e questões que avaliavam comportamento no trânsito. Desses questionários, metade foi aplicado antes das campanhas e a outra metade depois, também foi aplicado no grupo de controle. O estudo concluiu que aproximadamente

78% da população alvo viu as campanhas. O conhecimento cresceu 20% sobre o aumento do consumo de álcool na população alvo, enquanto no grupo de controle permaneceu o mesmo. O conhecimento dos passageiros sobre o uso de cinto de segurança na condição de passageiro do banco de trás aumentou de 47% para 70%, enquanto para o grupo de controle não houve mudança (Nathanail & Adamos, 2013).

Como já mencionado anteriormente, a percepção de risco tem o poder de promover comportamentos mais seguros, dessa forma, pais com mais conhecimentos sobre o perigo em potencial, tendem a ter comportamentos mais seguros, dito isso, é de extrema importância para essa pesquisa, investigar como esse grupo específico de adultos percebe o risco.

### 3.1 – Pais e a percepção de risco

Existem diversas fontes promotoras de percepção de risco, como já mencionado acima. Com relação à criança, que possui fragilidade física e imaturidade psico-cognitiva em processar todos os estímulos presentes no trânsito, essas informações advêm de seus pais ou responsáveis e da escola, que são os agentes legais e teoricamente mais capacitados para dar esse tipo de orientação, conforme determinado pelo ECA, no artigo 4º: “É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária. Parágrafo único: a garantia de prioridade compreende a primazia de receber proteção e socorro em quaisquer circunstâncias (Brasil, 1990).”

Dito isso, é de extrema importância para a segurança da criança, que seus responsáveis tenham conhecimento dos riscos a que os infantes estão sujeitos em cada fase do desenvolvimento, não sendo diferente e nem menos importante quando trata-se de segurança no trânsito.

Waksman et al. (2005) indicam a ignorância dos pais como um dos fatores de

risco no transporte de crianças. A má informação e a falta de conhecimento sobre os riscos camuflam os perigos, causando uma ilusão de estar seguro.

Em uma pesquisa realizada por Cloutier, Bergeron e Apparicio (2011) em seis escolas do Canadá, 187 pais responderam um questionário com 47 itens. Os resultados indicaram que para 53% dos entrevistados os acidentes de trânsito são a principal fonte de perigo para a criança; 52% dos pais concordam com a afirmação de que os riscos nas vias podem ser controlados. Pais conscientes sobre acidentes no seu bairro ou escola de seu filho mostram percepção de riscos significativamente mais elevadas, assim como pais que consideram o trânsito como a principal fonte de perigo para seus filhos (Cloutier et al. 2011).

Na Austrália, um estudo feito na região metropolitana da cidade de Sydney (Lam, 2001) selecionou randomicamente uma amostra, composto por pais ou cuidadores diretos de crianças entre 5 e 14 anos, residindo na mesma casa. Foram feitas 1525 entrevistas por telefone. Os resultados claramente indicam que os pais não demonstram um comportamento adequado de segurança no trânsito na frente de seus filhos. Apenas 50% dos pais entrevistados declararam ter comportamentos seguros no trânsito, “na maior parte do tempo” ou “sempre”. Os pais também não dirigem de maneira mais cuidadosa enquanto estão com crianças no carro, a não ser que eles percebam que exista um ambiente com perigos e ameaças. Os resultados dessa pesquisa indicam que a percepção das vias é o maior fator associado a comportamentos seguros dos adultos, ou seja, se melhorar a percepção de risco iminente nesse ambiente, melhora o comportamento do pai (Lam, 2001).

No contexto da criança como passageira de automóvel, os principais desafios citados por diversos estudos, para que aumente uso dos acessórios de segurança por passageiros infantis são: a falta de conhecimento sobre os riscos do transporte indevido de crianças, o sentimento de onipotência do condutor do carro, pais que acham que seus filhos já estão grandes o suficiente para viajarem presos somente com o cinto de segurança do carro (Vaca et al., 2002), o comportamento da criança (Agran et al., 2006; Rivara et al., 2001; Simpson et al., 2003), pais que não usam o cinto de segurança (Agran et al., 2006), o preço dos acessórios (Agran et al., 2006; Rivara et al., 2001), a estrutura do carro incompatível para instalação dos dispositivos

de segurança (Bianchi & Todt, 2008; Simpson et al., 2003), a legislação permissiva e facultativa (Rivara, et al., 2001), a falta de campanhas informativas (Rivara et al., 2001) e a falta de orientação dos pediatras nas consultas de rotina e nos hospitais pediátricos (Rivara et al., 2001; Rothenstein et al., 2004).

Waksman et al. (2005) sugerem a participação dos pediatras na orientação dos pais a respeito dos principais riscos da infância em relação à segurança no trânsito e a abordagem do assunto na educação formal das crianças com o intuito de ensinar a como se comportar nesse ambiente e assim prevenir atropelamentos.

Um estudo feito por Rothenstein et al. (2004), teve como objetivo determinar qual é o conhecimento dos pediatras sobre as determinações do Transporte Canadense sobre o uso adequado dos DRI e examinar os padrões de aconselhamento sobre o seu uso. No total 60 pediatras afiliados foram contactados através das cartas, e 48 responderam ao questionário enviado. O tempo médio de atuação do respondentes foi de 20 anos, e 2/3 eram homens. Muitos pediatras não ofereciam nenhum tipo de recurso para os pais. Os pesquisadores concluíram que a questão da segurança do transporte de crianças em automóveis não é rotina nos aconselhamentos de prevenção para médicos pediatras e que quando passam essa informação aos pais nem sempre são completas (Rothenstein et al., 2004).

Um estudo feito em Seattle - EUA constatou que as informações sobre o transporte adequado de crianças, quando feita pelo pediatra, causa mais efeito no comportamento dos pais, pois trata-se de um profissional qualificado para instruir sobre a segurança infantil, dando mais credibilidade à importância do DRI (Rivara et al., 2001).

Hartmann (2008) realizou uma pesquisa que teve 87 participantes, pais de crianças com idade de 0 a 6 anos, matriculadas em pré-escolas, nas cidade de Curitiba e Porto Alegre. Foram enviados questionários anexados nas agendas dos alunos sobre critérios utilizados para transportar o filho no carro e modo de escolha dos critérios. Essa pesquisa foi efetivada antes do anúncio da lei de uso das cadeirinhas (Brasil, 2008).

O estudo (Hartmann, 2008) teve os seguintes resultados: 61,2% dos pais disseram que seus filhos andavam num DRI de grupo 1 e 17,6% responderam que

seus filhos eram transportados com cinto de segurança de 3 pontos, em conjunto com um assento que eleva a criança – *Booster* – DRI grupo 2; 17,3% dos pais responderam que os DRI foram recomendados pelos pediatras, enquanto para 20% foram os familiares que indicaram; 24% foram os meios de comunicação como revistas, livros e jornais e 28% marcaram outros; 63,8% indicaram a idade como parâmetro utilizado para escolher a forma que as crianças devem ser transportadas em um automóvel. Somente 14,5% dos pais consideraram peso uma variável importante. Finalmente, 61,8% elegeram a segurança como o critério mais importante na hora da aquisição de um DRI (Hartmann 2008). Outros critérios indicados foram: conformidade com as normas técnicas (8,8%), marca e conforto (4,4%).

A análise dos resultados (Hartmann, 2008) aponta a incoerência no comportamento dos pais, pois a maioria respondeu que seus filhos andam em algum tipo de DRI – 80%, e que o critério utilizado para escolher um DRI apropriado é a segurança – 61,8%, no entanto, ao comparar a frequência de uso destes dispositivos ao serem transportados por terceiros como avós, tios, amigos, percebeu-se um aumentando na frequência de crianças que andam soltas no banco ou são transportadas no colo. Quando sob responsabilidade do cônjuge, mais de 71,3% responderem que as crianças são transportadas em algum tipo de DRI. E sob responsabilidade de tios, apenas 25,4% andam em DRI de grupo I, 20,3% andam no colo, 16,9% andam com um acessório adaptado ao cinto de segurança, 11,9% soltos no banco de trás. Com os avós na direção, 27,9% são transportados em DRI de grupo I e 21,3% no colo e no *Booster*, apenas 4,9%. No carro de pais de colegas, apenas 15,1% usa o tipo de DRI adequado. O resultado é ainda mais alarmante quando a criança é transportada em táxi, pois a maioria (60,8%) respondeu que os menores viajam no colo ou solto no banco traseiro (17,6%) (Hartmann, 2008).

Essa displicência dos pais quanto ao modo de levar as crianças no carro pode ser parcialmente explicada pela baixíssima percepção de risco de acidentes. Um outro estudo brasileiro realizado pela Organização Não – Governamental (ONG) Criança Segura Brasil (2010) promoveu uma pesquisa com o intuito de compreender a percepção e o comportamento de mães de cinco capitais brasileiras em relação às lesões mais comuns nas crianças. Foram entrevistadas, em suas residências, 500

mães de crianças entre 0 e 14 anos de idade. Às mães foi solicitado relatar quais são os principais riscos aos quais as crianças estão expostas, e os mais citados foram os que acontecem dentro de casa. Apenas 8% da amostra total apontou, espontaneamente, como fator de risco os acidentes de trânsito envolvendo passageiros de automóveis. E apenas 19% das mães apontou acidentes de trânsito como fator de risco diário para as crianças (Criança Segura Brasil, 2010).

Na mesma pesquisa (Criança Segura Brasil, 2010), quando perguntadas sobre quais são as atitudes tomadas para prevenir acidentes em automóveis, ônibus e motocicleta, elas indicaram: não deixar a criança brincar na rua ou próximo à garagem; ensinar como atravessar a rua; supervisionar ou deixar alguém encarregado para supervisionar; não deixar a criança sozinha na rua; segurar no pulso da criança para atravessar a rua (Criança Segura Brasil, 2010). Nenhuma mãe citou o uso de DRI para prevenir lesões enquanto as crianças estão como passageiras em meios de transportes. Aproximadamente 40% das mães transportavam crianças em automóveis e destas, apenas 32% utilizavam algum tipo de DRI. O estudo concluiu que as mães não pensam neste tipo de risco para crianças em geral e nem para seus filhos, em particular, e por este motivo, acabam não adotando medidas de prevenção para esta espécie de lesão. Ou seja, mais uma vez, o uso do DRI não é considerado (Criança Segura Brasil, 2010).

Esse estudo (Criança Segura Brasil, 2010) apontou também que, das mães que possuem o DRI, a maioria (92%) diz usá-lo por ser mais seguro para a criança. Já as mães que não utilizam DRI justificam que 67% das crianças não têm mais idade para utilizar e que em 26% dos casos a criança vai com o cinto de segurança no banco traseiro e 7% diz que o carro utilizado é de parentes.

Oliveira, Carvalho, Santana, Camargo, Lüders e Franzin (2009) realizaram uma pesquisa observacional na cidade de Maringá - Paraná, na qual a coleta de dados foi feita em escolas de alta e baixa renda, particulares e públicas. Os dados foram coletados em 15 creches, 301 automóveis transportavam crianças elegíveis e foram observadas 324 crianças de zero a quatro anos de idade. A frequência do uso de DRI foi de 36,1%, enquanto 45,4% das crianças eram transportadas soltas, 16,1% estavam no colo de adultos e 2,7% usavam o cinto de segurança. Entre as crianças

transportadas em DRI, 89,7% usavam cadeirinha, 5,1% bebê conforto, 3,4% *booster* sem encosto e 1,7% *booster* com encosto.

Oliveira, Leone, Carvalho, Santana, Lüders e Oliveira, F. (2012) utilizaram os mesmos sujeitos da pesquisa anterior (Oliveira et al., 2009) para verificar se as crianças estavam sendo restritas de maneira correta. Os resultados apresentados referem-se às 117 crianças (36,1% de 324) encontradas em uso de DRI. Das 117 crianças restritas em DRI, 50 (42,7%) apresentavam erros de utilização. Foram detectados 54 erros (15 de escolha e 39 de contenção), observados em 50 crianças, evidenciando que em quatro crianças ocorreram tanto erros de escolha quanto erros de contenção. Em 16,7% das crianças, ocorreu a prematura promoção das crianças do grupo 0 para o grupo 1. O estudo concluiu que apenas 20,6% das crianças menores de 4 anos matriculadas em centros de educação infantil na cidade de Maringá usavam DRI adequado para sua idade e sem erros de retenção perceptíveis.

Os estudos acima apontaram que os adultos não percebem os riscos aos quais as crianças estão sujeitas no contexto trânsito, e até mesmo os dispositivos de segurança são utilizados de maneira incorreta. A educação se faz necessária pois é um dos principais fatores para conscientização, prevenção e promoção de segurança no trânsito. É parte do processo de educação o conhecimento. O conhecimento promove a construção da percepção de risco, que por sua vez é capaz de provocar mudança no comportamento.

#### 4. Educação

A mudança do comportamento de risco é essencial para a segurança do indivíduo no trânsito (Lam, 2001), entende-se que a educação promove a conscientização dos riscos iminentes (Rozestraten, 1988), por esse motivo é uma das bases para qualquer mudança sólida e eficaz no comportamento de qualquer pessoa.

O trânsito, como definido por Rozestraten (1988), é o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema, convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.

Dada a complexidade do funcionamento desse sistema que integra as condições físicas das vias à subjetividade do homem, é comum abordar o assunto segurança no trânsito utilizando-se de três elementos capazes de promover a minimização de riscos à integridade física e à vida das pessoas nesse contexto. Conforme Groeger (2011), a segurança do trânsito é amparada por três fundamentos, os três *Es* (*Enforcement, Engineering e Education*), traduzidos para Fiscalização, Engenharia e Educação que, quando praticados em conjunto, minimizam os riscos da mobilidade viária.

À engenharia fica a responsabilidade de desenvolver tecnologias que garantam vias, acessórios e carros mais seguros. Ao policiamento, o dever de legislar em prol de coibir comportamento de risco e também a fiscalização e cumprimento de suas leis e à educação cabe o desafio de formar cidadãos mais conscientes da correta utilização do espaço público e das consequências de suas ações (Rozestraten, 1988).

Uma das formas de educar para o trânsito é por meios de campanhas sobre segurança no trânsito, veiculadas por meios de comunicação.

## 4.1 Campanhas

A mídia é uma das principais fontes capazes de informar, formar opinião e definir comportamentos, influenciando diretamente na percepção de risco do indivíduo.

Em uma pesquisa realizada em Seattle - EUA (Rivara et al., 2001), os pais foram questionados sobre as campanhas para o uso e aquisição dos equipamentos de segurança. Segundo eles, as mais efetivas foram aquelas de fácil entendimento, com mensagem positiva, informativa e específica, uma campanha com um visual limpo, fatores que reforcem a necessidade do *Booster*, recomendações das idades e pesos assim como os componentes cruciais. As mensagens devem chamar a atenção das crianças para que elas usem e peçam para usar o *Booster*. Os pais acreditam que as pessoas mais confiáveis para falar sobre o assunto são aquelas que trabalham nos hospitais e os policiais, porque eles precisam saber sobre o assunto e porque são eles os primeiros a entrarem em contato com as pessoas acidentadas. Um patrocinador diretamente ligado ao assunto, como um hospital pediátrico, emprestaria a campanha uma credibilidade maior. A campanha deveria ser feita em escolas e creches, consultórios médicos, departamentos médicos, mídia, jornais e na internet, pois a divulgação em diversos ambientes intensifica a repetição a exposição da mensagem (Rivara et al, 2001).

Anderson (2011) discorre sobre mensagens persuasivas que têm como objetivo promover comportamento mais seguro no trânsito. O autor alerta para os desafios de desenvolver campanhas com foco na saúde pública, que inclui a segurança no trânsito. Para ele, as campanhas costumam ser bem intencionadas, no entanto pecam com a falta de critérios na metodologia e documentação dos dados, e não são elaboradas para serem avaliadas, enfraquecendo as chances de alcançar o resultado esperado. Para o autor, campanhas genéricas podem não ser bem sucedidas haja vista as demandas e padrões de respostas heterogêneos do público alvo. Promover mudança no comportamento humano é extremamente difícil, assim como conhecer quais são os elementos que de fato estimulam essa conduta esperada (Anderson, 2011).

Anderson (2011) enfatiza que ao elaborar uma campanha direcionando a sua

mensagem e intenção a um determinado grupo, selecionado de acordo com as suas necessidades e percepções particulares a respeito do mundo ao seu redor, aumentam as chances de alcançar a conscientização almejada, assim como a linguagem utilizada nas mensagens deve ser clara e simples, dessa forma é capaz de ser facilmente compreendida por um número maior de pessoas.

Para Sell (1977) para ser efetiva a campanha e causar mudança do comportamento, deve ser desenvolvida seguindo os seguintes protocolos: ser específica a uma questão particular e situação, estar apoiando um programa de treinamento, dar instruções positivas, estar disponível em lugares próximos onde o comportamento abordado pode acontecer, ser embasada por atitudes e conhecimentos existentes e enfatizar os aspectos não seguros. As campanhas também não devem ser genéricas, porque muitas pessoas pensam que estão agindo corretamente, assim, esse tipo de propaganda pode ser percebido como importante somente para outras pessoas e não para elas; e não devem ser negativas, porque podem mostrar o comportamento errado quando o objetivo é o comportamento seguro.

Para Waksman e Piritto (2005) uma campanha bem sucedida deve incluir estratégias bem sucedidas, modificação ambiental e aplicação da legislação.

Para Boulanger et al. (2010), os governos investem muito para promover mudança no comportamento de risco, e entendem que campanhas de segurança no trânsito é uma das formas mais importantes de persuadir os indivíduos a terem atitudes seguras nas vias públicas, juntamente com a engenharia e a legislação (Boulanger et al., 2010).

No projeto CAST, Boulanger et al. (2010) ressaltam a importância da avaliação da campanha, e estabelecem cinco ações que a efetivem. Primeiro devem ser definidos os objetivos da avaliação, e determinar se a campanha funciona ou não, com base no procedimento, resultado ou financeiramente. Segundo, devem ser estabelecidos o formato e o modelo de avaliação, que deve incluir pelo menos uma medição pré e pós campanha. Terceiro, desenvolver as medidas de avaliação, por exemplo, dados sobre acidentes em vias públicas, comportamentos observados e custos; Quarto, definir métodos e ferramentas para coleta de dados, é indicado um

teste piloto, quando aprovada a metodologia, essa deve ser executada da mesma forma em todas as fases; finalmente, planejar a avaliação de acordo com o tipo de dados a recolher (Boulanger et al., 2010).

Um estudo desenvolvido na Itália (Zampetti, Messina, Quercioli, Vencia, Genco, Bartolomeo & Nante, 2013) investigou a relação de programas educacionais sobre segurança no trânsito com a diminuição da taxa de incidência e severidade de lesões decorrentes de colisões no trânsito. A pesquisa foi feita em 20 municípios da região de Salerno. O programa consistiu em divulgar informações sobre segurança no trânsito publicando campanhas em diversos meios de comunicação e tipos de materiais, além desse programa básico, 12 cidades receberam uma educação intensiva sobre o assunto, que consistiu em ações em escolas de ensino médio, conferências comunitárias e atividades organizadas pela polícia e pelo corpo de bombeiros. Taxas de lesões ocorridas no trânsito, pré e pós campanhas, foram analisadas. A incidência de lesões diminuiu no período da campanha nos 20 municípios e, quanto a severidade das lesões, o índice diminuiu ou permaneceu o mesmo, no dois grupos estudados. Os autores concluíram que a diminuição dos índices não pode ser presumida como consequência direta das campanhas, no entanto, ressaltam a importância dessas ações para aumentar o conhecimento das pessoas sobre os riscos e da necessidade de atividades complementares para tornar o resultado ainda mais efetivo (Zampetti et al. 2013).

Nos Estados Unidos, Whittam, Dwyer, Simpson e Leeming (2006) avaliaram uma campanha multimídia, de segurança no trânsito, que ficou veiculada por 4 meses e meio no nordeste do Tennessee, cujo foco era jovens motoristas. A campanha publicitária foi desenvolvida especialmente para pesquisa e foi elaborada utilizando as opiniões dadas por adolescente em um grupo de discussão. Para determinar os parâmetros das frequências de colisões de automóveis provocadas por adolescentes entre 16 e 19 anos, foram utilizados dados estatísticos mantidos pelo governo. O estudo concluiu que durante o período de intervenção houve um decréscimo de 21,6% de colisões envolvendo jovens motoristas, enquanto o grupo de controle não apresentou nenhuma mudança significativa.

No Brasil, a resolução 314/2009 do CONTRAN define campanha educativa

“toda a ação que tem por objetivo informar, mobilizar, prevenir ou alertar a população ou segmento da população para adotar comportamentos que lhe tragam segurança e qualidade de vida no trânsito” (Brasil, 2009).

A regra prevê que as campanhas de segurança no trânsito devem “orientar cada cidadão e toda a comunidade, quanto a princípios, valores, conhecimentos, habilidades e atitudes favoráveis e adequadas à locomoção no espaço social, para uma convivência no trânsito de modo responsável e seguro”.

Para que as campanhas alcancem o objetivo desejado a resolução determina a utilização de uma metodologia para toda campanha a ser veiculada (Brasil, 2009). A orientação é iniciar o projeto com uma pesquisa qualitativa e/ou quantitativa a respeito dos principais aspectos de risco no trânsito, podendo considerar a percepção da população e dados estatísticos. Em seguida, a elaboração da campanha que deve ser fundamentada pelas informações levantadas na pesquisa, inicialmente são seis aspectos que devem ser considerados no desenvolvimento da campanha: a) linguagem; b) foco no desenvolvimento cultural e ético do ser humano; c) destaque aos aspectos positivos que promovam reflexão no público alvo; d) atendimento aos princípios e valores éticos presentes na Política Nacional de Trânsito; e) cuidado com a abordagem negativa para não causar banalização da mensagem e f) cuidado com a seleção de personagens e personalidades, qual é a imagem que a população tem dessa pessoa e se as suas atitudes são condizentes com os comportamentos esperados no trânsito. Depois de pronta a elaboração da campanha, é feito um pré-teste. É o momento em que o conteúdo é apresentado à uma parcela do público alvo e é feita uma análise se o resultado atende às expectativas. Finalmente, o pós teste, que consiste em realizar a avaliação da campanha examinando se os objetivos foram alcançados ou não, focando nos aspectos comportamentais diretos (Brasil, 2009).

As informações promovidas pelas campanhas educativas para o trânsito são capazes de alertar e conscientizar o indivíduo sobre comportamentos de risco desde que embasadas teoricamente e bem elaboradas.

## 5. Estudo 1 - O conteúdo da mídia impressa

### 5.1 Objetivo específico

Conhecer que aspectos do trânsito são abordados pelo jornal Gazeta do Povo.

### 5.2 Método

#### 5.2.1 Amostra

Compõe a amostra desse estudo 1288 artigos jornalísticos, publicados no Jornal Gazeta do Povo, em 2012. As informações foram retiradas desse jornal por ser o mais reconhecido popularmente no Estado do Paraná: a Gazeta do Povo recebeu o prêmio “*Top of Mind 2012*” (Revista Amanhã, 2012). São mais de 2,5 milhões de leitores em todas as plataformas, uma média de 550 mil leitores de jornal impresso e 1,9 milhões de visitantes em 5 milhões de acessos por mês pela internet e cujo perfil dos leitores está apresentado na Tabela 2 (Gazeta do Povo, 2012).

Nível de instrução	Fundamental	17%
	Médio	42%
	Superior	42%
Nível social	Classe AB	82%
	Classe C	17%
	Classes DE	1%
Idade	10 a 19 anos	12%
	20 a 35 anos	37%
	35 a 50 anos	29%
	mais de 50 anos	21%
Têm filhos pequenos	até 11 meses	3%
	Entre 1 a 4 anos	13%
	Entre 5 a 10 anos	21%

Fonte: Almanaque Gazeta do Povo (2012)

O jornal possui todos os exemplares *online* disponíveis desde 2005 e os físicos desde a sua primeira edição. Há duas colunas que contam com a participação do leitor opinando sobre os principais assuntos abordados nas tiragens anteriores.

### 5.2.2 Procedimentos de coleta de dados

Inicialmente, foi feita uma busca no arquivo digital do jornal Gazeta do Povo, utilizando a ferramenta de procura *online* e coletado todos os artigos resultados da pesquisa com a palavra trânsito, no ano de 2012. Notícias que traziam a palavra trânsito sem relação com o conceito de mobilidade humana, como por exemplo: condições de trânsito de animais, ataque terrorista à uma pessoa que estava parada no trânsito, o termo jurídico trânsito em julgado, foram excluídas da pesquisa.

### 5.2.3 Procedimentos de análise de dados

Um projeto piloto com os artigos do mês de dezembro foi desenvolvido para investigar quais eram as principais categorias mencionadas nas notícias e quais tipos de artigos seriam excluídos. Os artigos foram examinados utilizando um procedimento de análise de conteúdo por incidência de palavras chave, seguidos da análise frequencial.

Todos os artigos foram analisados. Algumas colunas de notícia abordavam o assunto mais de uma vez, então cada notícia ou opinião era categorizada individualmente. Em seguida os resultados foram organizados em uma planilha eletrônica, conforme data e seção do qual foram extraídos e então indicadas as categorias correspondentes.

Para verificar se as categorias foram bem descritas e contextualizadas, a mesma categorização foi feita por uma segunda pessoa que selecionou randomicamente 20 artigos de cada mês, para fazer o mesmo procedimento de análise. Ao final, foram comparadas as respostas e exemplos extraídos. Baixa divergência foi detectada, indicando que a descrição das categorias estava bem elaborada.

#### 5.2.4 Resultados

Os 1288 artigos foram classificados de acordo com as seguintes categorias: Infraestrutura, Fiscalização, Legislação, Sinalização, Radares, Sustentabilidade, Educação, Campanha, Colisão com morte, Colisão com feridos, Colisões, Acidente Geral, Segurança e Risco, Mobilidade, Fluxo de Carro, Tecnologia, Comportamento, Multas, Acidentes geral, Penalidade / Punição, Deslocamento, Obstáculo, Equipamento de segurança, Outros. As descrições e exemplos de cada categoria são apresentados na Tabela 3.

Tabela 3 - Descrição das categorias e seus exemplos.

<b>Categorias</b>	<b>Descrição</b>	<b>Exemplos</b>
Infraestrutura	Relato de realização de obras e condições físicas viárias.	"deveria ter exigido ... a construção de uma passarela sobre a BR-277", "é uma rua super estreita em alguns trechos"
Fiscalização	Ações desenvolvidas por agentes públicos ou dispositivos tecnológico com intuito de fiscalizar ou monitorar eletronicamente e relato sobre a necessidade de fiscalização.	"é o sistema de monitoramento do trânsito da capital que está sendo instalado", A criação da Lei Seca (...) se mostrou impactante em um primeiro momento, mas abrandada pela falta de fiscalização contínua"
Legislação	Relato de leis ou aplicações de leis.	"apertar a lei seca e a fiscalização pode salvar vidas", "O Conselho Nacional de Trânsito derrubou (...) um dos maiores despropósitos da legislação do país.
Sinalização	Relato de existência, ausência ou má aplicação de placas, semáforos, placar (informativo) e a necessidade de agentes de trânsito organizando o fluxo.	"percebeu que os pais e demais motoristas estão respeitando mais a sinalização em torno da escola", "falta sinalização adequada"

<b>Categorias</b>	<b>Descrição</b>	<b>Exemplos</b>
Radares	Existência, utilização, licitação ou necessidade de radares para evitar excesso de velocidade.	" Dnit instala só 19% dos radares previstos em rodovias federais", "exigia-se que qualquer radar para fiscalização de trânsito fosse anunciado por uma placa"
Sustentabilidade	Ações desenvolvidas para promover a utilização de transporte público, modais que não sejam automotor, com o intuito de diminuir o fluxo de automóveis nas vias e relato sobre a utilização desses meios de transportes.	"é preciso que a prefeitura implante calçamento e ciclovia em toda extensão da rua", "melhoria do trânsito seria se investissem em mais ônibus"
Educação	Ações formais que promovam conscientização e informação sobre segurança no trânsito.	"espero que... os motoristas sejam obrigados a fazer a reciclagem", "parte da solução para o trânsito pode estar na sala de aula, onde projetos direcionados a crianças e adolescentes procuram modificar o comportamento de motoristas e pedestres"
Campanhas	Publicidade que objetiva a mudança de comportamento no trânsito e relatos sobre a necessidade ou acontecimento uma campanha.	"mas uma campanha na TV cobra respeito às faixas de pedestres", "...não somente na entrega de panfletos e campanhas ocasionais"
Colisões com Morte	Relato de mortes em consequência de colisão no trânsito.	"tentativas arriscadas causam morte de 2.685 pessoas no país ", "Atropelando alguém a 60 km/h, há grandes chances de causar uma morte."
Colisões com Feridos	Relato de feridos por consequência de colisão no trânsito.	"e o dinheiro recolhido ser destinado a um fundo de ajuda aos acidentados", "protesto no bairro barreirinha, no qual estudantes foram atropelados"

<b>Categorias</b>	<b>Descrição</b>	<b>Exemplos</b>
Colisões	Relato de colisões resultando em danos materiais apenas.	"fomos surpreendidos por um motociclista ..que colidiu com o nosso veículo", "Caminhão colide com ônibus escolar"
Acidente Geral	Relato genérico sobre a ocorrência ou a possibilidade de acontecer um acidente	"Vimos e veremos que os acidentes não foram reduzidos", "o portão dos fundos do prédio (...) foi danificado por causa de um acidente de trânsito"
Risco / Segurança	Situação física ou comportamental que pode causar risco à pessoa ou promover segurança. Relato de situações que promovem risco ou segurança.	" pessoas vivem tropeçando e disputando espaço com os carros", "um edifício em obras a calçada está sempre comprometida e a circulação de pessoas é por vezes perigosa"
Mobilidade	Relato de facilitadores ou empecilhos do fluxo de pessoas utilizando modais não motorizados - pedestres e ciclistas.	"tráfego de pedestres tem que ser mantida com segurança, conforto e fluidez", "não existe nem um calçadão descente na orla"
Fluxo de carro	Relato de facilitadores ou empecilhos do fluxo de automóveis de todas as categorias.	"Curitiba está a beira do caos no trânsito de suas ruas", "estrada desmoronou, mas não chegou a interditar totalmente a via e o trânsito flui em meia pista"
Tecnologia	Aparelhos, dispositivos que foram desenvolvidos para facilitar a mobilidade e fluxo das vias.	"painéis de mensagem variável informam os motoristas onde há acidentes ou congestionamento", "sistema de monitoramento do trânsito da capital está sendo instalado pela prefeitura"
Equipamento de Segurança	Utilização ou não dos equipamentos de segurança. Dispositivos desenvolvidos para aumentar a segurança no trânsito.	"o que mais chamou a atenção em sua avaliação em trechos urbanos e rodoviários foram os sistemas de segurança", "o uso do cinto de segurança para carros e do capacete para as motos"

<b>Categorias</b>	<b>Descrição</b>	<b>Exemplos</b>
Comportamento	Comportamento de pessoas no trânsito. Respeito à legislação. Relação do indivíduo com o espaço público.	"sinalização acaba sendo desobedecida", "imprudência é causa de mais de 90% dos acidentes"
Multas	Aplicação de Multa.	"Existem aqueles que na ausência de consciência só respondem ao medo de serem multados", "R\$1.915,40 a multa para quem dirigir sob efeito do álcool"
Penalidade /Punição	Ações punitivas para coibir a repetição de algum comportamento não aceitável ou a falta de alguma penalidade.	"...acreditam que apenas penalizar o motorista não é suficiente...", "Infração é infração . E tem de ser punida."
Deslocamento	Deslocamento de um local para outro.	"pessoas obras do Anel Viário também têm atrapalhado os motoristas que precisam utilizar as vias para se deslocar", "Sendo para ir de casa para o trabalho e do trabalho para a universidade e da universidade para casa."
Obstáculos	Estrutura física ou tecnológica que promove a desaceleração.	"foi estabelecida uma meta: implantar... 1,1 mil lombadas eletrônicas", "Curitiba instalou uma lombada eletrônica com o intuito de reduzir o número de acidentes na região"
Outros	Citações que não puderam ser classificadas nas categorias anteriores como por exemplo: status, poder, gasto do governo com suas próprias multas, investimento público	"basta ver os investimento públicos para a mobilidade", "SETRAN estima que cerca de 5 mil pessoas acompanharão a procissão"

Cada categoria foi analisada quanto a frequência relativa em relação ao total de artigos categorizados. Cada notícia analisada pode apresentar mais de uma categoria no seu conteúdo, o que faz com que o número de categorias analisadas seja maior que o número de artigos. Esta situação está exemplificada em um extrato da notícia abaixo, publicada em 24/01/2012:

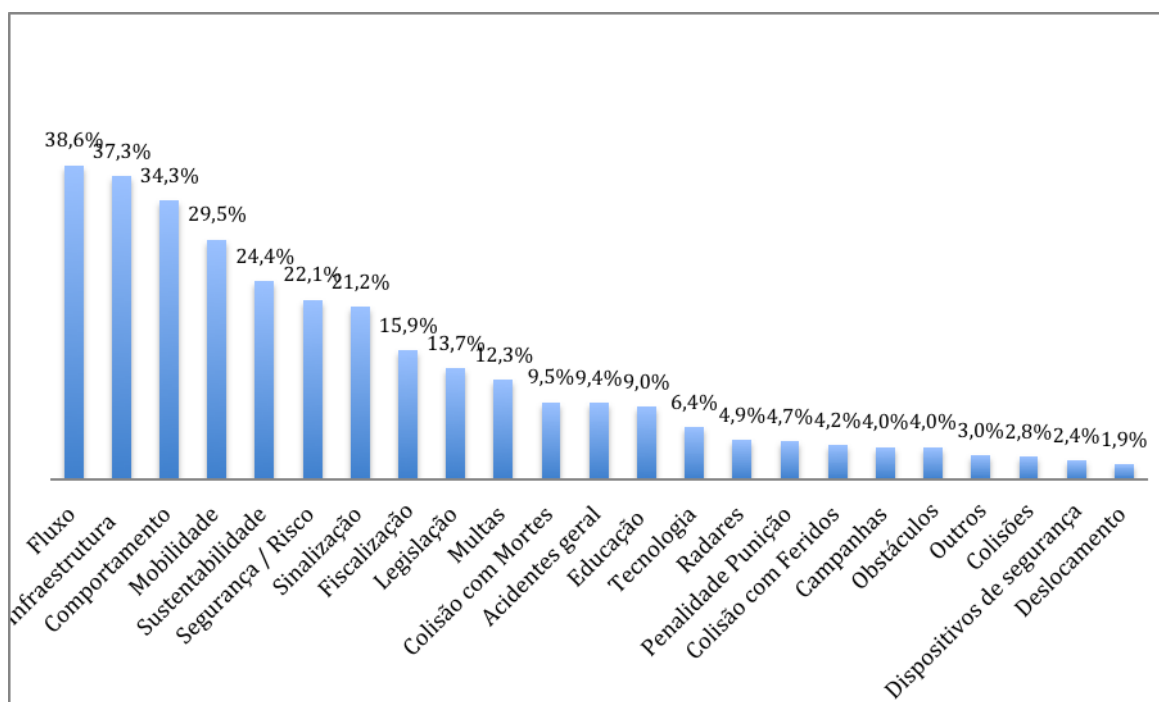
### **“Pedestres em perigo 2**

Em relação à nota “Pedestres em perigo”, publicada domingo pela coluna, o Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana (Setransp) esclarece que qualquer tipo de conduta que coloque em risco os usuários do sistema de transporte coletivo e os pedestres é combatida pelas empresas. Motoristas e cobradores recebem rigoroso treinamento, principalmente no que se refere à condução dos veículos e às leis de trânsito. Para denunciar desvios de conduta existe o serviço 196 e também o site do Setransp: [www.empresasdeonibus.com.br](http://www.empresasdeonibus.com.br)”

O trecho acima refere-se à uma notícia dos artigos analisados, no qual foram identificadas seis categorias: 1) Comportamento, representada pelo trecho: “qualquer tipo de conduta”; 2) Segurança e Risco, representada por: “...que coloque em risco os usuários”; 3) Sustentabilidade em “sistema de transporte coletivo”; 4) Mobilidade, representada pelo “pedestre”; 5) Educação em “Motoristas e cobradores recebem rigoroso treinamento” e 6) Legislação, exemplificada pelo trecho “ às leis de trânsito”.

A categoria Fluxo, traduzida por congestionamento e a quantidade de veículos automotores nas vias urbanas, foi o assunto mais comentado, 38,6% dos artigos, em seguida a infraestrutura foi abordada em 37,3% do total analisado, o comportamento chega em terceiro lugar com 34,3%. A frequência de cada categoria está ilustrada no Gráfico 1. É importante recordar que cada notícia pode ter mais de uma categoria, o que resulta em uma soma maior que 100%

Gráfico 1 - Frequência de cada categoria



Dos 1288 artigos analisados apenas 51 (4,0%) apresentaram a categoria campanhas nas suas informações. Destaque para a categoria dispositivos de segurança que foi citada em apenas 2,4% das notícias e opiniões.

Os artigos jornalísticos analisados foram retirados de 15 colunas distintas, das quais apenas duas apresentavam a opinião ou informação dos leitores. A seção Opinião (conhecida por Coluna do Leitor) é o espaço que o leitor tem para comentar ou discorrer sobre algum assunto de interesse, já citado em edições anteriores ou não, e a seção Serviços é a coluna em que o leitor utiliza o jornal para solucionar dúvidas e/ou fazer alguma reclamação.

Essas duas seções, juntamente com a coluna Vida e Cidadania, foram o *locus* da maioria dos artigos categorizados, mais de 80%. As seções que são fundamentadas na opinião do leitor foram unidas e formaram a seção Leitor e a coluna Vida e Cidadania está representada por Jornal.

A porcentagem apresentada na Tabela 4, mostra a frequência das colunas por categoria.

Tabela 4 – Frequência das categoria por coluna

Leitor		Jornal	
<b>Categoria</b>	<b>Frequência</b>	<b>Categoria</b>	<b>Frequência</b>
Infraestrutura	44,0%	Comportamento	41,6%
Fluxo	37,9%	Fluxo	41,3%
Comportamento	32,6%	Infraestrutura	28,8%
Mobilidade	31,7%	Mobilidade	27,4%
Sustentabilidade	24,0%	Fiscalização	25,1%
Sinalização	23,6%	Segurança/Risco	23,6%
Segurança/Risco	22,3%	Sustentabilidade	22,2%
Fiscalização	13,7%	Legislação	20,8%
Legislação	10,0%	Colisões com Mortes	20,5%
Multas	7,8%	Multas	19,7%
Acidente Geral	7,8%	Sinalização	19,7%
Educação	5,9%	Acidente Geral	15,1%
Colisões com Mortes	4,1%	Educação	15,7%
Radares	4,0%	Tecnologia	13,7%
Obstáculos	3,9%	Colisões com Feridos	10,5%
Penalidade/punição	3,3%	Penalidade/punição	8,0%
Campanhas	2,7%	Campanhas	6,6%
Tecnologia	2,7%	Radares	6,3%
Colisões	1,8%	Colisões	5,7%
Colisões com Feridos	1,7%	Obstáculos	5,7%
Deslocamento	1,5%	Dispositivos segurança	5,1%
Dispositivos segurança	0,5%	Deslocamento	2,0%
Outros	3,3%	Outros	2,6%

Desses dados destacam-se as categorias mais citadas no total dos artigos analisados, Fluxo, Infraestrutura e Comportamento, também são as três mais citadas pelos leitores (37,0%, 44% e 32,6%, respectivamente) e pelo jornal na seção Vida e Cidadania (41,3%, 28,8% e 41,6%, respectivamente).

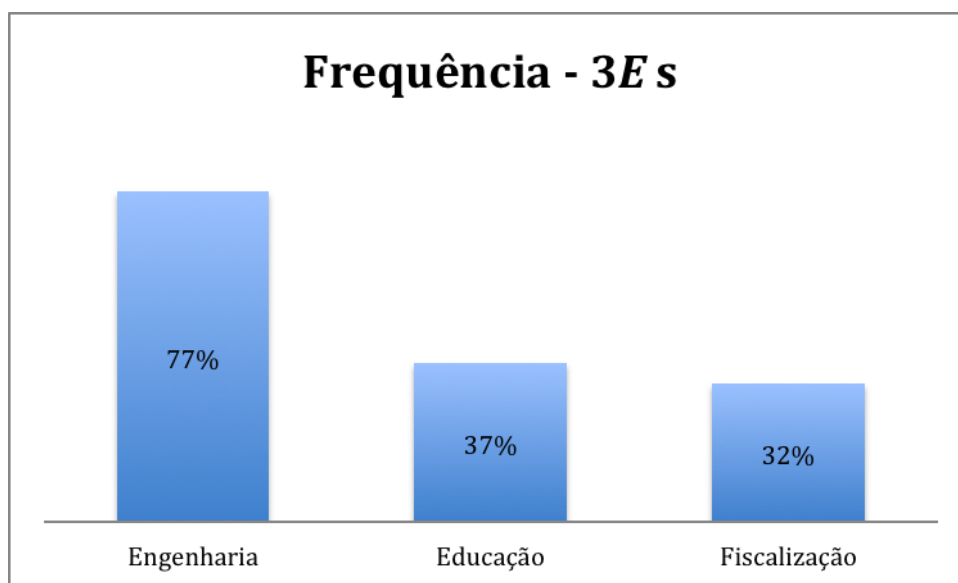
Com o intuito de potencializar a análise, foi realizada uma reclassificação das categorias baseada na proposta de Groeger (2011) e conforme é demonstrado na Tabela 5.

Tabela 5 – Classificação das categorias conforme os 3 *E*s.

<b>Fiscalização</b>	<b>Engenharia</b>	<b>Educação</b>	<b>Outros</b>
Fiscalização	Deslocamento	Campanhas	Acidentes Geral
Legislação	Fluxo	Comportamento	Colisões
Multas	Infraestrutura	Educação	Colisões com Feridos
Penalidade/Punição	Mobilidade		Colisões com Morte
Radares	Obstáculos		Equipamentos de Segurança
	Sinalização		Segurança/Risco
	Sustentabilidade		Outros
	Tecnologia		

Ao analisarmos as categorias agrupadas de acordo com os 3 *Es* (Gráfico 2), a engenharia, composta pelas categorias, infraestrutura, sinalização, sustentabilidade, obstáculos, mobilidade, fluxo, tecnologia e deslocamento é a mais citada (77% dos artigos).

Gráfico 2 - Frequência - 3*E*s



Também foram analisadas as frequências de categorias citadas em conjunto no mesmo artigo, conforme representado pela Tabela 6. A categoria Colisões com Morte

foi selecionada por representar a consequência mais grave da baixa percepção de risco e as demais como os possíveis motivadores da colisão.

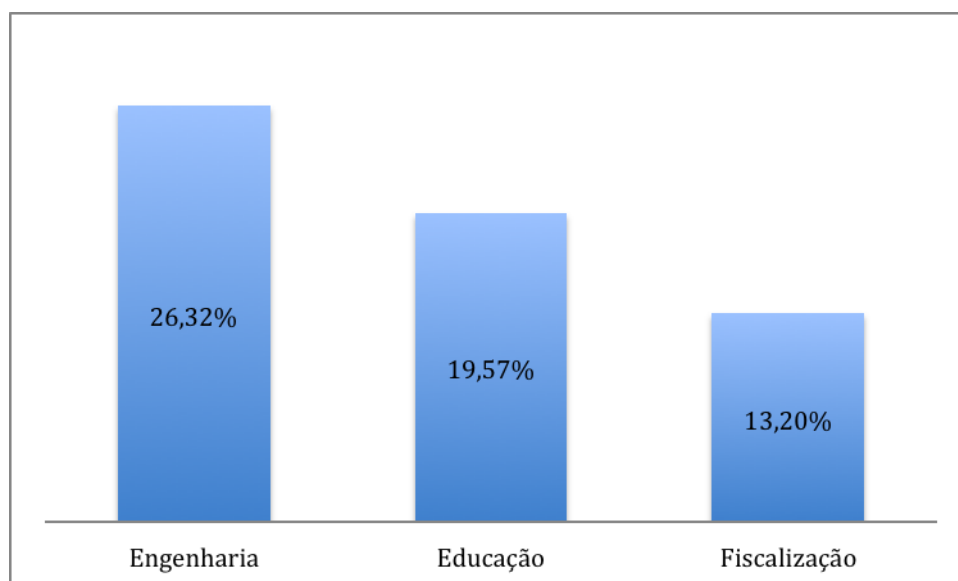
Tabela 6 – Frequência do cruzamento das categorias

<b>Categorias</b>	Colisões com Mortes
Comportamento	6,29%
Fiscalização	2,48%
Legislação	2,48%
Infraestrutura	2,33%

As categorias - Colisões, Colisões com Feridos, Colisões com Morte, Acidente Geral e Segurança e Risco formaram uma nova categoria denominada Risco, que foi citada em 35,9% do total de artigos analisados.

O Gráfico 3 representa a frequência em que a categoria Risco foi citada em conjunto com cada um dos três *Es*. O destaque ficou para Risco e Engenharia que tiveram a maioria das citações em conjunto (26,32%).

Gráfico 3 – Três *Es* x Risco



### 5.3 Discussão

Os índices destacados no Gráfico 1 são preocupantes na perspectiva da construção da percepção de risco através das informações veiculadas na mídia, neste caso a mídia impressa local representada pela Gazeta do Povo. O índice de artigos que fazem menção a categoria Dispositivos de Segurança é muito baixo (2,4%) concluindo que informações e promoções do uso desses dispositivos não são uma prática comum, ao passo que se a informação fosse mais frequente, possivelmente aumentaria a percepção de risco em relação aos ferimentos e a preservação da vida.

Nas duas colunas em que os leitores participaram ativamente, foram encontrados, em média, 49% do total dos artigos, nos quais, as categorias da engenharia foram as mais abordadas.

A educação foi uma categoria apontada em menos da metade dos artigos analisados, apenas 37% dos artigos citaram alguma categoria inserida nesse conceito, enquanto que a Engenharia esteve presente em 77% dos artigos analisados. Esses dados podem ser interpretados de duas maneiras. A primeira é o interesse do jornal em priorizar a exposição das questões relacionadas às categorias da engenharia, já que cabe ao editor selecionar quais opiniões serão publicadas. A segunda é que a maiorias das citações das categorias da Engenharia foram feitas pelos leitores. Assim podemos entender que as opiniões selecionadas para publicação percebem o trânsito como apenas um espaço físico de mobilidade não considerando como um espaço público de relação e compartilhamento de ambiente, por isso dando maior ênfase às questões de ordem prática para mobilidade. Faria e Braga (1999) ressaltam que quando o tema trânsito é abordado nas escolas brasileiras é comum que se faça com o enfoque cognitivo, ou seja, é ensinado o sentido das sinalizações (engenharia), mas não se orienta a respeito das diversas possibilidades de risco à vida das pessoas, comportamento coletivo e responsabilidade penal.

No panorama geral das frequências de cada categoria, o fluxo e a infraestrutura foram as categorias mais citadas, no entanto, o comportamento foi o mais citado em conjunto com a categoria Colisão com Morte (6,3%), desses dados podemos concluir que o trânsito é percebido em duas instâncias, a primeira refere-se a experiência

cotidiana, situações comuns para o indivíduo, neste estudo representado pelos empecilhos físicos do trânsito, a segunda instância é a relação com os acontecimentos raros, traduzidos pelas colisões, que é quando um indivíduo encontra o outro, ultrapassando o limite físico alheio, é nesse momento que o comportamento é citado, são nessas situações que o trânsito torna-se humano.

A categoria campanha foi citada de maneira genérica em apenas 4% do total de artigos e a categoria educação em 9%. Tal dado pode ser reflexo da pouca divulgação de campanhas com o foco no trânsito em diversos meios de comunicação, ou a má elaboração dessas informações pois não estão tendo repercussão nos meios de comunicação.

As categorias agrupadas no conceito dos 3Es facilitaram a visualização da frequência de cada assunto abordado. Com este estudo observa-se que o viés da mídia em relação ao trânsito, está voltado para as questões de engenharia, traduzidas por espaço e condições físicas de viabilidade e empecilhos do fluxo de automóveis e da mobilidade das pessoas. Desses dados podemos inferir que as informações que a população do Paraná tem recebido estão principalmente relacionadas a preocupação com o tempo gasto nas vias públicas devido às más condições de infraestrutura oferecida. Os fatores externos, representados pelas categorias classificadas como Engenharia nesta dissertação, foram apontados em outras pesquisas como causadores de risco no trânsito. Cuffa (2012) concluiu em seu estudo com jovens universitários que os fatores externos foram apontados como os que oferecem maior risco no trânsito, o mesmo resultado foi encontrado no estudo de Siren e Kjær (2011) feito com idosos, que relataram que o risco é consequência dos fatores externos como por exemplo, a infraestrutura. Desses estudos podemos observar que as categorias mais citadas nas informações prestadas pelo jornal (Engenharia), são apontadas como o principal fator de risco nos estudos de Cuffa (2012) e Siren e Kjær (2011), fatores externos.

## 6. Estudo 2 - Campanhas sobre segurança no trânsito

### 6.1 Objetivo específico

Investigar se as campanhas nacionais propostas pelo DENATRAN estão de acordo com as diretrizes definidas no Código Nacional de Trânsito e pelos estudos de Anderson (2011).

### 6.2 Método

#### 6.2.1 Amostra

Foram selecionadas 10 campanhas divulgadas em 2012, extraídas do *site* [paradapelavida.com.br](http://paradapelavida.com.br), que divulga as ações sobre segurança no trânsito promovidas pelo Ministério das Cidades em conjunto com o Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN.

#### 6.2.2 Instrumento de análise de dados

Foi desenvolvida uma Tabela - Análise Qualitativa das Campanhas (Anexo 01) considerando as diretrizes do CONTRAN (Brasil, 2009) que regulamentam a elaboração das campanhas educativas e o estudo de Anderson (2011) que ressalta a importância do conteúdo ser claro, direcionar à conduta esperada, apelar para o intelecto e emoção e principalmente focado à um determinado público.

#### 6.2.3 Procedimento de coleta de dados

No início da coleta desse material, o site do DENATRAN ([www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)) apresentava alguns exemplos de campanhas desenvolvidas para diversos meios de comunicação. No decorrer da pesquisa, o *link* "campanhas dessa página" passou a encaminhar para o *site* mantido pelo Ministério das Cidades, que apresentava mais

opções de ações.

Foram elegíveis para este estudo as campanhas no formato “material para impressão”, que tivessem uma página de conteúdo (*flyers*, cartazes e anúncios), nessas condições. As campanhas analisadas estão em anexo (Anexos 1 a 10).

#### 6.2.4 Procedimentos de análise de dados

As campanhas foram analisadas qualitativamente. Foram estabelecidas as categorias a serem analisadas, respeitando as diretrizes do CONTRAN (Brasil, 2009) e as fundamentações teóricas de Anderson (2011).

Tabela 7 - Categorias para análise das campanhas

<b>Categoria</b>	<b>Classificação</b>	<b>Descrição</b>
Tipo	Anúncio, Cartaz ou <i>Flyer</i>	Qual é o tipo de mídia impressa utilizada.
Público alvo	Adultos, crianças, homens, mulheres, jovens, idosos, pedestres, motociclistas, motoristas, caminhoneiros, etc.	Para quem (grupo de pessoas) a campanha está destinada.
Abordagem	Positivo ou Negativo	De que forma a mensagem é transmitida quando utiliza-se de informações que foquem o comportamento de segurança esperado. Denomina-se de <u>positivo</u> quando apresentam o comportamento de risco e as consequências trágicas é denominado de <u>negativo</u> .
Linguagem	Infantil, Coloquial ou Técnica	A maneira com que as informações são transmitidas. <u>Infantil</u> com vocabulário e características direcionados para crianças, <u>coloquial</u> utiliza-se de uma linguagem informal, linguagem <u>técnica</u> são informações técnicas e transmitidas com vocabulário formal.

<b>Categoria</b>	<b>Classificação</b>	<b>Descrição</b>
Imagem	Para Impactar ou Para chamar atenção	Imagem é um importante mecanismo utilizados para chamar atenção do público alvo. <u>Para impactar</u> pois são composições de imagem explicitamente chocantes ou <u>para chamar atenção</u> apenas, são imagens que prendem a atenção do público pela sua composição, mas não apelam para cenas dramáticas.
Objetivo	Promoção ou Informativa	<u>Promover</u> uma mudança de comportamento ou <u>informar</u> sobre comportamentos esperados ou não.
Fundamentação	Leis, estudos científicos, estatística ou mensagem genérica	Apresenta a origem dos dados e informações, se embasadas em <u>lei</u> , <u>estudos científicos</u> ou <u>estatísticos</u> , nos casos que não apresentam nenhuma fundamentação, foram classificados como <u>mensagem genérica</u> .

### 6.2.5 Resultados

Os resultados das análises estão demonstrados na Tabela 8 - Análise Qualitativa das Campanhas.

Tabela 8 – Análise qualitativa das campanhas

	<b>Tipo</b>	<b>Público Alvo</b>	<b>Abordagem</b>	<b>Linguagem</b>	<b>personagem/ personalidade</b>	<b>Imagem</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Fundamentação</b>
Campanha 1	Anúncio	Adultos	Negativa	Coloquial		Para impactar	o objetivo da campanha não é claro, se é apenas informar ou promover mudança de comportamento dos adultos em geral ou dos responsáveis pela segurança de crianças no trânsito.	apresenta dados estatísticos
Campanha 2	Anúncio	Não está bem definida na campanha	Positiva	Infantil	Criança	Para chamar atenção	aponta dois comportamentos de risco para a segurança no trânsito	legislação
Campanha 3	Cartaz	Não está bem definida na campanha	Negativa	Coloquial		Para impactar	promove um determinado comportamento seguro no trânsito	mensagem e dados genéricos
Campanha 4	Cartaz	foliões no carnaval	Positiva	Coloquial		Para chamar atenção	promovem a adoção de um determinado comportamento seguro no trânsito	não possui nenhum dado embasado cientificamente
Campanha 5	Cartaz	Não está bem definida na campanha	Positiva	Coloquial	uma celebridade	Efeito subjetivo	a mensagem é genérica que deixa implícita a adoção de uma atitude segura no trânsito	não possui dados estatísticos nas informações
Campanha 6	Cartaz	Não está bem definida na campanha	Positiva	Coloquial	uma celebridade	Efeito subjetivo	não promove nenhum comportamento seguro específico para o trânsito	
Campanha 7	Anúncio	direcionado aos clientes dos motociclistas profissionais	Positiva	Coloquial			promove três ações para aumentar a segurança dessa categoria no trânsito, a mensagem possui muitas informações	faz menção estatística mas não revela os dados reais
Campanha 8	Cartaz	motociclista	Positiva	Coloquial			composto por duas mensagens, uma genérica de conscientização e a outra de orientação, esta última promove 6 atitudes para aumentar a segurança dessa categoria no trânsito	legislação
Campanha 9	Flyer	motoristas de carros	Positiva	Coloquial			objetiva a segurança de motociclistas no trânsito e apresenta 4 orientações de conduta para melhorar a segurança no trânsito	informações fundamentadas pela lei e/ou cientificamente
Campanha 10	Flyer	motociclista	Positiva	Coloquial			objetiva a segurança de motociclistas no trânsito e apresenta 4 orientações de conduta para melhorar a segurança no trânsito	informações fundamentadas pela lei e/ou cientificamente

### 6.3 Discussão

Das campanhas estudadas pode-se observar que a metade dos conteúdos não têm um público alvo para conscientização, como por exemplo, as campanhas infantis, um cartaz (Anexo 1) apresenta dados estatísticos e correlação com a realidade, porém não define à quem essas informações devem atingir e qual é o objetivo da campanha, promover mudança de comportamento ou apenas informar, pede consciência mas não orienta qual é o comportamento seguro que deve ser adotado, Anderson (2011) e Sell (1977) enfatizam que para ter sucesso nos objetivos das campanhas, essas devem ter um público alvo determinada e o conteúdo deve ser direcionado à demanda desse grupo. Em outra campanha (Anexo 2), a mensagem é infantilizada, dando a entender que o foco é alertar as crianças sobre o perigo do uso de celular ao volante e o excesso de velocidade praticados pelos pais, no entanto o personagem utilizado para passar o recado é uma criança que aparenta não ter idade suficiente para já ter sido alfabetizada. Poderia ser argumentado que o foco é os pais, utilizando a foto de uma criança para coibir seus comportamentos de risco, no entanto, o tom infantil do conteúdo, pode fazer com que o adulto subestime o seu valor.

Mensagem genérica é um outro problema encontrado. Analisando dois cartazes de campanhas do período festivo, ficou evidente o conteúdo abrangente das informações, em duas das campanhas (Anexo 5 e Anexo 6). Elas contaram com a participação de uma celebridade, conhecida nacionalmente, que sofreu com as consequências de uma colisão no trânsito envolvendo um familiar. É notório que o intuito da campanha é sensibilizar a população com a história dessa pessoa, porém é necessário deixar a mensagem mais explícita no seu objetivo e informação, pessoas que não conhecem a história, não se identificam com ela, conseqüentemente não internalizam a mensagem. O mesmo acontece na campanha de final de ano (Anexo 3), o texto utiliza a palavra tradição para falar do elevado número de mortes durante as festas de final de ano, aqueles que não tiveram nenhuma experiência negativa com trânsito dificilmente se sensibilizarão com a mensagem, Slovic (1987) ressalta que a familiaridade com a fonte de risco possibilita que o indivíduo os evite ou tente controlá-los. O governo pede consciência no trânsito e não dá um direcionamento sobre o que

ele espera de uma atitude consciente do cidadão. Um outro ponto frágil é a foto utilizada, apresenta-se contrastante, porém foge da realidade, podendo ser ignorada pelo público pelo contexto irreal abordado na imagem.

A campanha de carnaval (Anexo 4), em formato de cartaz, trouxe uma mensagem única e direcionada aos foliões, uma linguagem acessível e adequada ao contexto, porém não apresentou nenhum dado estatístico, nenhuma estimulação intelectual que pudesse chamar ainda mais a atenção do público, podendo assim não gerar o desconforto necessário para que a pessoa não tome a atitude de risco.

As campanhas sobre motociclistas apresentam a maior quantidade de informações e diferentes públicos alvo. O conteúdo das informações é muito interessante, pois alertam para os diversos aspectos da vida de um motociclista. Considerando que muitos utilizam a moto como ferramenta de trabalho, um *flyer* (Anexo 7) foi feito para os clientes desses motociclistas, alertando para o alto índice de mortalidade dessa categoria no trânsito e a relação com o prazo de entrega da encomenda, ao final foi solicitado aos clientes três ações para diminuir o risco no trânsito. Essa é uma mensagem muito pertinente e produtiva, a quantidade de informações é coerente ao tipo de material, pois esse pode ser lido com mais tempo e atenção. As campanhas desenvolvidas para promover a segurança dos motociclistas nas ruas (Anexos 7, 8, 9, 10), dentre todas as campanhas analisadas, foram as que mais estiveram de acordo com os parâmetros estabelecidos pelo CONTRAN (Brasil, 2009) e teorias do Anderson (2011), conseqüentemente, as outras campanhas falharam em pelo menos uma categoria. Quatro das campanhas analisadas não tinham definido o público alvo, quesito essencial para a elaboração de uma campanha efetiva.

Por fim, são poucas as campanhas lançadas pelo governo federal no ano de 2012, diminuindo as chances de alcançar diversos públicos e de promover mudanças no comportamento das pessoas nas vias públicas. Apenas uma campanha mencionou os riscos do trânsito para crianças, mas não especificou quais são. Não foi observada nenhuma campanha incentivando o uso de dispositivo de retenção infantil ou alertando para os riscos da criança pedestre.

## 7. Discussão Geral

Notícias nos jornais e campanhas educativas são duas ferramentas importantes de conscientização sobre segurança no trânsito. Os jornais são formadores de opinião e as campanhas publicitárias são capazes de chamar atenção do público para um determinado assunto, neste caso, para os riscos no trânsito.

Investigar a maneira com que as informações estão sendo transmitidas por esses dois meios de comunicação é importante para a prevenção de acidentes nas vias públicas, pois conhecendo o perfil de publicações é possível intervir pontualmente nas categorias que não estão sendo abordadas devidamente. Assim como o teor do conteúdo, se descritivo, informativo ou educativo, adaptá-lo para que a mensagem atinja o seu objetivo. No caso da psicologia do trânsito, o foco é promover o comportamento seguro nas vias públicas.

A discussão será realizada relacionando a dissertação às perguntas propostas no Capítulo 4.

Para que tipo de questões estão dirigidas a percepção do leitor e a divulgação do jornal?

Concluiu-se que o foco do Jornal Gazeta do Povo, tanto na publicação de matérias, quanto na divulgação da opinião do leitor sobre o tema Trânsito, está direcionado aos facilitadores e dificuldades físicas do fluxo de automóveis e mobilidade humana. Fluxo de carros e infraestrutura (38,6% e 37,3%, respectivamente) foram as categorias mais citadas nos artigos analisados, assim como as categorias relacionadas à engenharia (77%). A categoria Infraestrutura foi a mais citada nas colunas do jornal em que o leitor participava comentando.

Esta questão foi respondida com mais detalhes na seção Discussão do capítulo cinco.

As informações que são veiculadas no jornal Gazeta do Povo são educativas?

As informações divulgadas no jornal impresso analisado são, principalmente, de caráter descritivo e/ou informativo, visto que as categorias da Engenharia foram as mais citadas, conclui-se que a promoção de comportamento mais seguro no trânsito não foi o foco dos assuntos divulgados nesse jornal, ou seja, o objetivo da maioria das notícias e opiniões veiculadas não foi educar. No entanto, a Gazeta do Povo acredita que a comunicação, que é a essência e razão do seu negócio, é uma das mais fortes promotoras do desenvolvimento social e humano (Gazeta do Povo, n.d.). Sob o viés da psicologia do trânsito, para promover desenvolvimento humano e social é necessária uma comunicação com conteúdo mais fundamentado do que aquele meramente descritivo informativo. Para Boholm (1998) as declarações feitas por especialistas e instituições de gestão de risco, meios de comunicação, órgãos públicos, grupos políticos, redes informais de amigos e familiares são de extrema importância para a construção do conhecimento sobre riscos.

As campanhas do governo federal, relacionadas à segurança no trânsito, são divulgadas e discutidas na mídia impressa?

Nenhuma campanha sobre segurança de trânsito, promovida pelo governo federal no ano de 2012, foi divulgada ou comentada pelo jornal ou seus leitores. Tal efeito pode ser consequência das poucas campanhas desenvolvidas no ano de 2012, ao total foram sete campanhas veiculadas em momentos, mídias e material distintos. A falta de investimento em campanhas específicas para esse assunto, já havia sido apontada por Waksman et al. (2005). Uma outra hipótese para essa baixa repercussão das campanhas é a qualidade das campanhas desenvolvidas, daquelas analisadas nesse estudo, a metade possui limitações quanto a definição do público alvo ou a clareza do objetivo, conforme Anderson (2011), elaborar uma campanha com mensagem direcionada às necessidades de um determinado grupo, aumentam as chances de alcançar a conscientização almejada, os conteúdos genéricos podem

ser ignorados pelo público.

As informações dos jornais e das campanhas analisadas têm qualidade para desenvolver a percepção de risco dos adultos consequentemente promovendo mudança no comportamento?

O perfil da maioria das notícias apresentadas pelo jornal não proporciona informações que possam promover mudança de comportamento, ou conscientização sobre os riscos no trânsito.

Uma pesquisa desenvolvida pela Gazeta do Povo (2012) para conhecer o perfil dos seus leitores concluiu que 78% dos seus leitores acreditam no poder de influência dos jornais e (72%) disseram que se interessam por assuntos de educação, o que nos leva a concluir que o jornal é de fato um excelente meio de promover conscientização sobre os riscos e comportamentos seguros no trânsito, conforme Slovic (1987) propôs em seus estudos e que o público procura no jornal uma fonte de novas informações.

Apesar da pré-disposição dos leitores para obter conhecimento, existe uma hipótese que é a falta de interesse do público e do jornal em falar sobre o assunto trânsito, haja visto que os leitores opinam, na maioria das vezes, a respeito das condições viárias do trânsito e pouco é falado sobre comportamento e o jornal não faz diferente.

## 7.1 Considerações Finais

A mídia impressa, tanto no formato de notícias em jornal quanto campanhas educativas, é muito importante para aumentar o grau de informações recebidas pelo leitor e pela comunidade, haja visto a consideração dada pela população à esse tipo de meio de comunicação.

Da mídia é esperado imparcialidade, nesse caso dá-se através da publicação de diversos artigos enfatizando o papel de cada uma das categorias, citadas no estudo 1, com o objetivo de educar os leitores conscientizando sobre os diversos

aspectos da segurança no trânsito.

O governo é o principal patrocinador de campanhas educativas para o trânsito, dele é esperado mais investimento e maior quantidade de publicações, assim como a elaboração das campanhas deve ser mais criteriosa, seguindo as diretrizes determinadas pelo CONTRAN (Brasil, 2009) e promovendo atualização da forma de atuação através de estudos sobre experiências bem sucedidas de campanhas educativas publicadas em artigos científicos.

Este estudo se limitou a investigar a frequência com que cada categoria era citada nos artigos para determinar o perfil de como o tema Trânsito está sendo abordado nessa mídia impressa, e assim conhecer as informações que os pais estão recebendo a esse respeito, também foi analisado como as campanhas educativas voltadas para segurança no trânsito estão sendo publicadas e a sua repercussão no jornal. Não foi objetivo desse estudo conhecer qual é o impacto dessas campanhas na comunidade, se elas, da maneira com que estão sendo divulgadas, estão atingindo o seu objetivo, fazer com que a população conheça os riscos do trânsito e adote comportamentos mais seguros, essa é uma sugestão de pesquisa futura relacionada à mídia e percepção de risco.

## 8 Referências

- Agran, P., Anderson, C. & Winn, P. (2006). Development of a child safety seat hassles scales in a largely low income latino population. *Pediatrics*, 118, 85 - 91.
- Anderson, D. S. (2011). Persuasion and Motivational Messaging. Em: Porter, B. E. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology*. Elsevier, 423 – 439.
- Andersson, H. (2011). Perception of own death risk: An Assessment of road- traffic mortality risk. *Risk Analysis*, 31, 1069-1082.
- Bianchi, A. & Todt, E. (2008). Evaluation of support to children restraint equipment in brazilian cars. In: Monterde, Bort & Moreno – Ribas (Org.). *Towards Future Traffic Safety Research*. Valência: Palmira Ediciones.
- Boholm, A. (1998). Comparative studies of risk perception: a review of twenty years of research. *Journal of Risk Research*, 1, 135-163.
- Brasil. Lei nº. 8.069, de 13 de julho de 1990. Estatuto da Criança e do Adolescente. Recuperado em 01 maio de 2013 <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8069.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm) >.
- Brasil. Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código Nacional de Trânsito. Recuperado em 22 de abril de 2013 <<http://www.planalto.gov.br>>.
- Brasil (1998). Resolução nº. 15, de 06 de fevereiro de 1998. Retirado janeiro, 2013, de: <<http://www.denatran.gov.br>>.
- Brasil. Resolução nº. 277, de 28 de maio de 2008. Código Nacional de Trânsito. Recuperado em 29 de maio de 2011 de <<http://www.planalto.gov.br>>.
- Brasil. Resolução nº. 314, de 08 de maio de 2009. Código Nacional de Trânsito. Recuperado em 01 de maio de 2013 de <<http://www.planalto.gov.br>>.
- Boulanger, A. (Coord.), Delhomme, P., Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M., Sardi, G. M., Trigo, J., Vaa, T., Veisten, K., Walter, E. (2010). *Manual de design, implementação e avaliação: Campanhas de comunicação de segurança rodoviária*. União Européia: CAST.
- Cloutier, M., Bergeron, J. & Apparicio, P. (2011). Predictors of parental risk perceptions: The case of child pedestrian injuries in school context. *Risk Analysis*, 31, 312-323.

- Criança Segura Brasil (2010). Acidentes com crianças: percepção e comportamento das mães brasileiras. Recuperado em 25 de maio de 2013 de [www.criancasegura.org.br](http://www.criancasegura.org.br)
- Cuffa, M. (2012). Percepção e comportamento de risco de beber e dirigir: um perfil do universitário de Curitiba. Dissertação de Mestrado, Departamento de Psicologia, Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Cuffa, M. & Bianchi, A. S. (2012). Beber e dirigir: percepção e comportamento de risco no trânsito. *Saúde em Debate*, 36, 297-297.
- Faria, E. & Braga, M. (1999). Proposta para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. *Ciência e Saúde Coletiva*, 4, 95-107.
- Gazeta do Povo (n.d.). Projetos desta Unidade. Recuperado em 15 de junho de 2013, de <http://www.grpcom.com.br/unidades/gazeta-do-povo.html>
- Gazeta do Povo (2012). Almanaque Gazeta do Povo. Recuperado em 15 de junho de 2013, de <http://www.gazetadopovo.com.br/edicao30mil>
- Groeger, J. A. (2011). How Many E's in Road Safety? Em: Porter, B. E. (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology*. Elsevier, 3 -12.
- Hartmann, J. (2008). *Dispositivo de retenção infantil: Principais fatores que influenciam o comportamento dos pais*. Monografia para conclusão da graduação em psicologia, Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade industrial. Relatório sobre a análise em cadeiras infantis para automóvel. Recuperado em 1 de junho de 2012, de <<http://www.inmetro.gov.br/consumidor/produtos/cadeiraInfantil.asp>>.
- Lam, L. T. (2001). Factors associated with parental safe road behaviour as a pedestrian with young children in metropolitan New South Wales, Australia. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 203-210.
- Lam, L. T. (2005). Parental risk perceptions of childhood pedestrian road safety: A cross cultural comparison. *Journal of Safety Research*, 36, 181 – 187.
- Michaelis: moderno dicionário da língua portuguesa. (1998). São Paulo: Companhia melhoramentos.
- Montoro, L. Alonso, F., Esteban, C. & Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad Vial: El Factor Humano*. Barcelona: Ariel.
- Nathanail, E. & Adamos, G. (2013). Road Safety communication campaigns: Research

- designs and behavioral modeling. *Transportation Research Part F*, 18, 107-122.
- NHTSA. (2010). Countermeasures that work: A highway Safety Countermeasure Guide For State Highway Safety Offices. Washington, DC : National Highway Traffic Safety Administration.
- Oliveira, S., Carvalho, M. & João, P. (2007). Normas de segurança para transporte de crianças em automóveis. Recuperado em 11 de abril de 2010, de <<http://www.pediatriasaopaulo.usp.br/upload/html/1215/body/08.htm>>
- Oliveira, S., Carvalho, M., Santana, R., Camargo, G., Lüders, L., Franzin, S. (2009). Utilização de assentos de segurança por crianças matriculadas em creches. *Revista Saúde Pública*, 43, 761-767.
- Oliveira, S., Leone, C., Carvalho, M., Santana, R., Lüders, L. & Oliveira, F. (2012). Erros de utilização de assentos de segurança infantil por menores de 4 anos. *Jornal de Pediatria*, 88, 297- 302.
- Organização Mundial da saúde. (2007). Youth and road safety. Recuperado em 10 de maio de 2011, de <[http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116\\_eng.pdf](http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf)>.
- Organização Mundial da saúde. (2013). Global Status Report on Road Safety. Recuperado em 20 de outubro de 2013, de [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013)
- Revista Amanhã. (2012, novembro 30). Recuperado em 20 de junho de 2013, de <http://www.amanha.com.br/marketing-internas/54-marketing-1/3981-revista-amanha-premia-as-marcas-mais-lembradas-do-parana>
- Rivara, F., Bennett, E., Crispin, B., Kruger, K., Ebel, B. & Sarewitz, A. (2001). Booster seats for child passengers: lessons for increasing their use. *Injury Prevention*, 7, 210-213.
- Rothenstein, J., Howard, A., Parkin, P., Khambalia, A. & Macarthur, C. (2004). Community pediatricians' counseling patterns and knowledge of recommendation relating to child restraint use in motor vehicle. *Injury Prevention*, 10, 103-106.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU: Editora da Universidade de São Paulo.
- Sell, R. (1977). What does safety propaganda do for safety? A review. *Applied ergonomics*, dez, 203-214.
- SIM/DATASUS/MS (1995). O Sistema de Informações sobre Mortalidade. S/l. Em: Waiselfisz, J. (2012). Mapa da violência 2012: Crianças e Adolescentes do

Brasil: FLACSO Brasil, Centro Brasileiro de Estudos Latino - Americanos e Ministério da Justiça.

- Simpson, J., Wren, J., Chalmers, D. & Stephenson, S. (2003). Examining child restraint use and barriers to their use: lessons from a pilot study. *Injury prevention*, 9, 326 – 331.
- Siren, A. & Kjær, M. (2011). How is the older road users' perception of risk constructed?. *Transportation Research Part F*, 14, 222-228.
- Slovic, P. (1987). Perception of Risk. *Science, New series*, 236, 280-285.
- Slovic, P. Fischhoff, B. & Lichtenstein, S. (1982). Why Study Risk Perception? *Risk Analysis*, 2, 83-93.
- Torquato, J. R. (2011). *Percepção de risco e comportamento de pedestres*. Dissertação para conclusão do Mestrado em Psicologia, Universidade Federal do Paraná.
- Vaca, F., Andreson, L.C., Agran, P., Winn, D. & Cheng, G. (2002). Child Safety seat knowledge among parents utilizing emergency services in a level 1 trauma center in southern California. *Pediatrics*, 110.
- Whittam, K.P., Dwyer, W. O., Simpson, P. W., Leeming, F. C. (2006). Effectiveness of a media campaign to reduce traffic crashes involving young drivers. *Journal of Applied Social Psychology*, 36, 614 - 628.
- Waiselfisz, J. (2012). Mapa da violência 2012: Crianças e Adolescentes do Brasil: FLACSO Brasil, Centro Brasileiro de Estudos Latino - Americanos e Ministério da Justiça.
- Waksman, R. D. & Pirito, R. M. B. K. (2005). O pediatra e a segurança no trânsito. *Jornal Pediátrico*, 81 (5), 181-188.
- Waksman, R. D., Pirito, R. M. B. K., Gaspar, V. L. V., Blank, D. (2007). *Prevenção de acidentes na infância e adolescência*. Recuperado em 10 de maio de 2013, de [http://www.condeca.sp.gov.br/eventos\\_re/ii\\_forum\\_paulista/p3.pdf](http://www.condeca.sp.gov.br/eventos_re/ii_forum_paulista/p3.pdf)
- Waksman, R., Gikas, R.M.C. & Maciel, W. (2005). Trânsito e transporte de crianças e jovens – Crianças e adolescentes seguros. *Sociedade Brasileira de Pediatria. Publifolha*. 165-167.
- Zampetti, R., Messina, G., Quercioli, C., Vencia, F., Genco, L., Di Bartolomeo, L. & Nante, N. (2013). Nonfatal Road Traffic Injuries: Can Road Safety campaigns Prevent Hazardous Behavior? An Italian Experience. *Traffic injury prevention*, 14, 261-6.

## Anexo 1 – Campanha 1



facebook.com/paradapelavida • paradapelavida.com.br

**PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES

**UM PACTO PELA VIDA**

**A cada ano,  
cerca de 2.000 crianças  
aposentam seus brinquedos.**

Todos os dias, no Brasil, mais de cinco crianças morrem em acidentes de trânsito. Seja consciente, não interrompa a história de quem ainda tem uma vida inteira pela frente.

Dematran Ministério das Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO E PAÍS SEM FOME

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>



Denatran Ministério das Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

No trânsito, o papai  
acelerou demais?  
A mamãe atendeu  
o celular?

**PAROU!**

 **PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES

**UM PACTO PELA VIDA**

Mostre para o papai e  
para a mamãe que consciência  
no trânsito não tem idade.

 [facebook.com/paradapelavida](https://facebook.com/paradapelavida)  
 [paradapelavida.com.br](http://paradapelavida.com.br)

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>

**PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES  
UM PACTO PELA VIDA

**OPERAÇÃO**  
**RODOVIDA**  
BRASILIANA

**Mortes no trânsito.  
Vamos acabar com  
essa tradição de  
fim de ano.**

O número de acidentes dispara durante o Natal e o Ano Novo. Não dê este presente para sua família. Se beber, não dirija.

**FELIZ 2013**

**Consciência no trânsito. Um pacto pela vida.**

paradapelavida.com.br  
facebook.com/paradapelavida  
twitter.com/paradapelavida

Denatran Ministério das Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>

PARE PENSE MUDE

PARADA PACTO NACIONAL PELA REDUÇÃO DE ACIDENTES

**NÃO LEVE A SÉRIO  
ESSA HISTÓRIA  
DE SE ACABAR  
NA AVENIDA.**

**BEBIDA E DIREÇÃO. PULE FORA DESSA.**

facebook.com/paradapelavida

RODOVIA

Denatran Ministério das Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>

Anexo 5 – Campanha 5



Leonardo não cobrou cachê para fazer esta campanha.

“Bebida pode até alegrar, mas no trânsito só deixa tristeza.”  
Leonardo, cantor.

**PARE.  
PENSE.  
MUDE.**

 /paradapelavida

A dor de um acidente  
pode durar para sempre.

**PARE  
PENSE  
MUDE**



**PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES

Denatran

Ministério das  
Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>



Leonardo não cobrou cachê para fazer esta campanha.

**“A dor de um acidente pode durar para sempre.”**  
Leonardo, cantor

**PARE.  
PENSE.  
MUDE.**

 /paradapelavida



Denatran Ministério das  
Cidades



Anexo 7 – Campanha 7

**PARE PENSE MUDE**

**PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES

**ANTES DE PEDIR PARA O MOTOBOY UMA ENTREGA URGENTE,  
URGENTÍSSIMA, LEMBRE-SE DE QUE, NO TEMPO DE CADA ENTREGA FEITA  
POR ELE, OUTRO MOTOCICLISTA MORRE NO TRÂNSITO NO BRASIL.**

ENTREGA URGENTE  
CASO DE VIDA OU MORTE

**URGENTE**

**MOTO. É PRECISO SABER USAR. É PRECISO RESPEITAR.**

A segurança de milhares de motociclistas depende também de atitudes conscientes fora do trânsito. Inclusive as suas. Por isso, se for solicitar os serviços de um motoboy, lembre-se de:

- não pedir para que o trajeto seja feito em um tempo de difícil execução;
- verificar e cobrar do motociclista a utilização dos equipamentos de segurança;
- exigir a habilitação para condução da moto.

Com a participação de todos, podemos reduzir o número de acidentes e salvar muitas vidas.

**RODOVIA**

Denatran

Ministério das Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>

Anexo 8 – Campanha 8



**PARE  
PENSE  
MUDE**

**PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES

**MOTO.**  
É PRECISO  
SABER USAR.  
É PRECISO  
RESPEITAR.

Dirija somente com habilitação. Use capacete e também roupas adequadas (luvas, calçados, calça, jaqueta etc.). Evite o ponto cego dos carros. Dirija com prudência e respeite as leis de trânsito.

[facebook.com/paradapelavida](https://facebook.com/paradapelavida) • [paradapelavida.com.br](http://paradapelavida.com.br) • [@paradapelavida](https://twitter.com/paradapelavida) • [rotasdascidades.com.br](http://rotasdascidades.com.br)

**OPERAÇÃO  
RODOVIDA  
INTEGRADA**

Denatran Ministério das  
Cidades

GOVERNO FEDERAL  
**BRASIL**  
PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>

# CARRO. É PRECISO RESPEITAR.

A segurança dos motociclistas depende também da atitude consciente dos motoristas. Afinal, motociclistas e motoristas têm o direito de ocupar o mesmo espaço nas ruas, avenidas e estradas do país.

- No trânsito, o mais forte deve cuidar da segurança do mais frágil. Por isso, lembre-se de que um leve descuido de um carro pode causar um acidente grave com um motociclista.
- Quanto mais você enxerga o que acontece à sua volta enquanto dirige, maior a possibilidade de evitar situações de perigo. Antes de mudar de faixa, sinalize com as luzes de seta e procure se certificar de que nenhum motociclista está em seu ponto cego.
- Celular, rádio e consumo de bebida alcoólica diminuem sua atenção e reflexos ao dirigir, podendo causar graves acidentes.
- Os cruzamentos são os locais de maior incidência de acidentes de trânsito, então, redobre a atenção e reduza a velocidade ao se aproximar dos mesmos, principalmente nos cruzamentos sem sinalização de semáforos.



facebook.com/paradapelavida • paradapelavida.com.br • @paradapelavida • rotasdascidades.com.br

 Denatran  GOVERNO FEDERAL  PAÍS RICO E PAÍS SEM POBREZA

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>



# MOTO.

**É PRECISO SABER USAR.**

A segurança dos motociclistas depende do uso do capacete e de **OUTROS** equipamentos de segurança, do respeito às leis de trânsito e, **PRINCIPALMENTE**, de uma atitude **RESPONSÁVEL** ao **DIRIGIR**.

- **Dirigir sem habilitação é infração gravíssima.** Os documentos de porte obrigatório são: a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) – categoria A – e o Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV). Todos os documentos devem ser originais.
- **Respeitar os limites de velocidade é fundamental para a sua segurança.** Quanto maior a velocidade, maior a gravidade do acidente.
- **Use sempre capacete.** Pesquisas comprovam que o capacete é o item de segurança mais importante para o motociclista e pode evitar sequelas mais graves em caso de acidentes. Calça e jaqueta de tecido resistente e refletivo, botas ou sapatos reforçados e luvas também são itens importantes para a sua segurança. Não se esqueça de fazer uma inspeção periódica em sua motocicleta.
- **No trânsito você nunca está sozinho. Por isso, esteja sempre atento, afinal, o para-choque é você.** Sinalize as manobras com antecedência e certifique-se de que você realmente foi visto. Na chuva, reduza a velocidade e evite freadas bruscas; lembre-se de que nestas condições o tempo de frenagem é duas vezes maior.

**PARE PENSE MUDE**



**PARADA**  
PACTO NACIONAL  
PELA REDUÇÃO DE  
ACIDENTES

Fonte: <http://www.paradapelavida.com.br/campanhas/>