

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LAYANE PRISCILA DA SILVA

DE PAI PARA FILHO: A TRANSMISSÃO DO HÁBITO DE UTILIZAR O CINTO DE
SEGURANÇA

CURITIBA

2019

LAYANE PRISCILA DA SILVA

DE PAI PARA FILHO: A TRANSMISSÃO DO HÁBITO DE UTILIZAR O CINTO DE
SEGURANÇA

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação
Mestrado em Psicologia, Setor de Ciências Humanas,
Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial
à obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Orientadora: Prof^ª. Dr.^ª Alessandra Sant'Anna Bianchi

CURITIBA

2019

FICHA CATALOGRÁFICA

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO SISTEMA DE BIBLIOTECAS/UFPR –
BIBLIOTECA DE CIÊNCIAS HUMANAS COM OS DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Fernanda Emanoéla Nogueira – CRB 9/1607

Silva, Layane Priscila da

De pai para filho : a transmissão do hábito de utilizar o cinto de
segurança . / Layane Priscila da Silva. – Curitiba, 2019.

Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Setor de Ciências Humanas da
Universidade Federal do Paraná.

Orientadora : Profª. Drª. Alessandra Sant' Anna Bianchi

1. Trânsito – Medidas de segurança. 2. Hábito (Psicologia). 3. Pais e
filhos. 4. Automóveis – Cinto de segurança. I. Título.

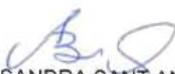
CDD – 155.4

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em PSICOLOGIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **LAYANE PRISCILA DA SILVA**, intitulada: **DE PAI PARA FILHO: A TRANSMISSÃO DO HÁBITO DE UTILIZAR O CINTO DE SEGURANÇA.**, após terem inquirido a aluna e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de Mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 29 de Março de 2019.


ALESSANDRA SANT ANNA BIANCHI
Presidente da Banca Examinadora


GUILHERME PREVIDI OLANDOSKI
Avaliador Externo (Ensitec)


JOCELAINÉ MARTINS DA SILVEIRA
Avaliador Interno (UFPR)

*“Sou uma gota d’água
Sou um grão de areia
Você me diz que seus pais não lhe entendem
Mas você não entende seus pais
Você culpa seus pais por tudo
Isso é absurdo
São crianças como você
O que você vai ser
Quando você crescer”*

(Pais e Filhos – Legião Urbana)

Agradecimentos

Agradeço inicialmente a Deus por nunca me abandonar ou desistir de mim, por guiar meus passos por caminhos melhores do que eu poderia desejar e colocar pessoas incríveis no meu caminho.

Agradeço a minha mãe por me apoiar mesmo quando não entendia ou concordava, por me dar as ferramentas necessárias durante a vida para me tornar quem sou hoje.

Aos meus irmãos Daniele e Jeferson por simplesmente os serem, por estarem aqui sempre que precisei e me suportarem mesmo nos dias mais difíceis.

Aos meus cunhados Cida e Cristiano, por serem também meus irmãos.

Aos meu sobrinhos Bruno, Tiago, Beatriz e Davi por amarem da forma mais pura e recarregarem minhas energias diariamente.

A Emanuelle e Leticia por serem meus anjos nessa caminhada, sem o acolhimento e a força delas eu não estaria aqui.

A minha orientadora Alessandra por me dar todas as oportunidades possíveis e acreditar em mim quando eu mesma não o fiz.

Aos meus amigos Renato, André, Valdinele, Mellany, Jéssica, Nicholas e Pio que me acompanharam, me deram apoio e tiveram paciência comigo em todo esse período.

A todos os meus professores que me guiaram até aqui, em especial ao Prof ° Ivan, hoje Doutor e grande amigo, mas o primeiro Mestre que conheci como tal.

A Clínica Integrada San Magno por me possibilitar fazer o que amo, sempre me apoiando e sendo totalmente compreensíveis.

A toda minha família por todo o apoio possível.

A todos meus colegas de mestrado que contribuíram com meu aprendizado.

A todos vocês meu grande obrigada. Obrigada por terem cruzado meu caminho.

Obrigada por existirem.

RESUMO

Todos os anos são registrados mais de 180 mil óbitos infantis no trânsito mundial. No Brasil, somente em 2016, foram registrados 37.223 óbitos decorrentes de acidentes no trânsito, sendo destes, 1285 crianças de 0 à 14 anos de idade. O uso do cinto de segurança pode salvar vidas, pois previne a ejeção do veículo e lesões mais graves na cabeça ou no tórax. Apesar de muitas vezes a utilização deste não ocorrer, seu uso para todos os ocupantes do veículo é exigido pelo Código de Trânsito Brasileiro desde 1997. Este estudo propõe verificar se o uso do cinto de segurança pelas crianças está relacionado aos comportamentos dos seus pais sobre o mesmo. Para tal, participaram da pesquisa 185 crianças, com idade entre oito e doze anos, sendo 51,1% do sexo feminino. Também participaram da pesquisa os 185 pais dessas crianças, somente um dos pais de cada criança respondeu ao questionário, sendo 58,9% do sexo feminino. Os resultados dessa pesquisa mostram que o fato de estarem indo para um lugar próximo de sua casa, não ter policiais no caminho, estar doente ou ser passageiro em outro carro que não o dos pais, reduz a frequência do uso do cinto de segurança pelas crianças. O uso do cinto de segurança não é um comportamento internalizado pelas crianças, mas sim algo passível de escolha. Por mais que os pais tenham conhecimento da necessidade de usá-lo, seu comportamento nem sempre condiz com isso e transmitem à criança que há exceções ao uso. Para que a criança utilize o cinto de segurança é importante que esta seja uma situação imposta a elas pelos pais, não oferecendo a ela outra opção que não a de utilizá-lo. Os pais compreenderem a influência que têm sobre seus filhos através de suas exigências e de suas ações, pode auxiliar para que o uso do cinto de segurança pelas crianças se torne um hábito que não necessita de uma decisão.

Palavras-chave: Pais. Comportamento. Crianças. Cinto de segurança. Hábito.

ABSTRACT

Every year more than 180 thousand of child deaths are recorded in world traffic. In Brazil, only in 2016, there were 37,223 deaths resulting from traffic accidents, of which 1285 were children from 0 to 14 years of age. The use of a seat belt can save lives by preventing the ejection from the vehicle and more serious injuries to the head or chest. Although this use often does not occur oftentimes, its use for all occupants of the vehicle has been required by the Brazilian Traffic Law since 1997. This study proposes to verify if the use of the seat belt by children and the behavior of their parents about this are associated. For this, 185 children, aged between eight and twelve years old, 51.1% female, participated in the study. Also, the 185 parents of these children participated in the survey, only one parent of each child answered the questionnaire, being 58.9% female. The results of this research show that the fact that they are going to a place close to their home, not having police officers on the way, being sick or being a passenger in a car other than their parents, reduces the frequency of children's use of seat belts. The use of a seat belt is not a behavior internalized by the children, but rather something to choose. As much as parents are aware of the need to use it, their behavior does not always match that and they convey to the child that there are exceptions to the use. For the child to use the seat belt, it is important that this is a situation imposed on them by the parents, offering them no other option than to use it. Parents understand the influence they have on their children through their demands and actions, can help to ensure that the use of seat belts by children becomes a habit that does not require a decision. Keywords: Parents. Behaviour. Children. Seat belt. Habit.

Índice de tabelas

Tabela 1. Médias e Desvios Padrão do uso do cinto de segurança em diversas situações – Crianças.....	45
Tabela 2. Médias e Desvios Padrão do uso do cinto de segurança pelas crianças em diversas situações – Pais.....	56
Tabela 3. Correlações de Pearson entre frequências de respostas dos pais e das crianças para o uso do cinto de segurança pelas crianças em diversas situações.....	57
Tabela 4. Resposta dos pais sobre a frequência de ocorrências de mortes em crianças.....	59

Índice de figuras

Figura 1. Frequência de uso do cinto de segurança em diversas situações - Respostas das crianças.....	44
Figura 2. Motivo da escolha de lugar dentro do carro - Respostas das crianças.....	47
Figura 3. Para que serve o cinto de segurança - Respostas das crianças.....	49
Figura 4. Motivo das pessoas não usarem o cinto de segurança - Respostas das crianças.....	51
Figura 5. Riscos corridos ao não utilizar o cinto de segurança - Respostas das crianças.....	52
Figura 6. Justificativa de resposta sobre o lugar mais seguro dentro do carro - Respostas das crianças.....	54
Figura 7. Frequência de uso do cinto de segurança em diversas situações - Respostas dos Pais.....	56
Figura 8 - Para que serve o cinto de segurança - Resposta dos pais.....	61
Figura 9. Justificativa para o não uso do cinto de segurança por algumas pessoas - Respostas dos pais.....	63
Figura 10. Possibilidade de risco que o filho pode correr ao não utilizar o cinto de segurança - Respostas dos pais.....	64
Figura 11. Descrição dos prejuízos gerados pelo não uso do cinto de segurança - Respostas dos pais.....	65
Figura 12. A forma como os riscos no trânsito podem ser controlados - Respostas dos pais.....	67
Figura 13. Justificativa de resposta sobre o lugar mais seguro dentro do carro - Respostas dos pais.....	69

Índice

Introdução.....	12
Objetivos.....	15
Objetivo Geral.....	15
Objetivos Específicos.....	15
Revisão de Literatura.....	16
Cinto de segurança: História e utilidade.....	16
Como ocorre o comportamento: transmissão e internalização.....	26
Relações comportamentais entre pais e filhos.....	29
O que é percepção de risco.....	34
Método.....	38
Participantes.....	38
Instrumentos.....	39
Procedimento de coleta de dados.....	40
Procedimento de análise de dados.....	41
Resultados.....	43
Questionário das crianças.....	43
Questionário dos pais.....	56
Discussão.....	70
Limitações de estudo.....	73
Considerações finais.....	74
Referências.....	74
Anexos.....	84
Anexo A (Questionário para as crianças).....	84
Anexo B (Questionário para os pais).....	86
Anexo C (Termo de Consentimento Livre e Esclarecido).....	87
Anexo D (Convite).....	88
Anexo E (Lembrete).....	89
Anexo F (Artigo).....	90

Introdução

Os problemas de saúde pública envolvem tudo aquilo que diz respeito não somente a um sujeito, mas a toda sociedade (Costa & Victora, 2006). Os incidentes ocorridos no trânsito geram milhares de vítimas por ano (World Health Organization, 2015), muitos potenciais anos de vida perdidos e muitas seqüelas que afetam toda a sociedade. Óbitos, ferimentos ou sequelas são prejudiciais não somente ao sujeito que os vivencia, mas também causam grandes impactos sociais, pois a perda de potenciais anos de vida ou custos de tratamentos e limitações, geram um prejuízo econômico para toda a sociedade (Costa & Victora, 2006).

Deste modo, atualmente os eventos de trânsito são considerados um problema de saúde pública (Oliveira, Mota & Costa, 2008). Todos os anos são registradas cerca de 1,25 milhão de mortes ocorridas no trânsito no mundo todo (World Health Organization, 2015). Destas, mais de 180 mil são óbitos infantis, representando mais de 500 crianças mortas por dia. Assim a cada quatro minutos uma criança morre e outras centenas ficam feridas em decorrência do trânsito (Organização Mundial da Saúde, 2015).

No Brasil, as mortes no trânsito aumentaram em torno de 3,3% ao ano entre 2002 e 2012 (Waiselfisz, 2014). Segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do departamento de informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), somente em 2016, foram registrados 37.223 óbitos decorrentes de acidentes no trânsito brasileiro, sendo destes, 1.285 crianças de 0 à 14 anos de idade (Ministério da Saúde, 2018). Segundo a organização Criança Segura (2016), 50% das mortes em decorrência de acidentes com crianças entre 10 e 14 anos são relacionadas ao trânsito. Em 2010, das mortes de crianças ocorridas no trânsito do mundo todo, 36% foram como ocupantes de veículos (Organização Mundial da Saúde, 2015). Dos óbitos ocorridos no trânsito brasileiro em 2015, 26% foram de ocupantes de veículos (World Health Organization, 2018).

Não bastando a perda de vidas, cada um desses eventos de trânsito com mortos ou feridos também gera um prejuízo econômico. Segundo a pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) anualmente o Brasil gasta em torno de 50 bilhões de reais devido a esses eventos (2015). Não somente os danos à propriedade são considerados para calcular o custo, mas também a perda de produção da vítima de acordo com sua classe social e expectativa de vida (IPEA, 2015). Dessa maneira, quanto menor o número de vítimas no trânsito, menor o prejuízo econômico gerado para o país.

Na literatura já é estabelecida a eficácia do uso do cinto de segurança (Birru, Rudisill, Fabio & Zhu, 2016; Harper & Strumpf, 2017; Hoye, 2016; Lipovac, Tesic, Maric & Deric, 2015; Shults, Haegerich, Bhat & Zhang, 2016; Yamazaki & Fujita, 2005), pois além de prevenir a ejeção do veículo, também previne lesões mais graves na cabeça ou no tórax (Hoye, 2016). Seu uso para todos os ocupantes do veículo é exigido desde 1998, quando o Código de Trânsito Brasileiro passou a vigorar: “Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN” (Brasil, 1997, p.43).

No entanto, muitas vezes a utilização deste não acontece (Birru et al., 2016; Hoye, 2016; Lipovac et al., 2015; Mielke & Bianchi, 2014; Shults et al., 2016; Torquato et al., 2012; Yamazaki & Fujita, 2005). As estatísticas também indicam a falta de uso do cinto de segurança. A taxa de uso do cinto de segurança no Brasil em 2013 foi de 79% no banco da frente e 50% no banco traseiro (World Health Organization, 2018). Em 2017, foram realizadas mais de 120 mil autuações no Paraná devido a falta de uso do cinto de segurança tanto por motoristas quanto por passageiros (DETRAN, 2017). Dirigir sem o uso deste é a infração mais cometida pelos curitibanos, em 2010 foram registrados 1.764.540 casos em que o motorista não utilizava o cinto de segurança, caracterizando 72,5% das infrações autuadas (SETRAN, 2010).

Este estudo propõe verificar se o uso do cinto de segurança pelas crianças está relacionado ao comportamento dos seus pais por meio de dois questionários distintos, um destinado aos pais e o outro às crianças. Este trabalho está dividido em oito capítulos. Após a introdução, o primeiro capítulo traz os objetivos desta pesquisa. O segundo capítulo discorre sobre a história do cinto de segurança, seu uso e as consequências de utilizá-lo ou não. O terceiro capítulo apresenta como ocorre o comportamento humano, a transmissão de um comportamento para outro sujeito e a internalização de um comportamento social. O quarto capítulo discorre sobre as relações comportamentais entre pais e filhos em diversas situações, inclusive no trânsito. O quinto capítulo traz o conceito de percepção de risco e como este reflete na escolha de um comportamento. No capítulo seis, após a apresentação da revisão bibliográfica, é descrito o método que foi utilizado na realização da pesquisa. O capítulo sete discorre sobre os resultados obtidos na pesquisa. Por fim, a discussão, as limitações do estudo e as considerações finais são apresentadas no oitavo capítulo.

Os instrumentos encontram-se anexados ao final desse estudo. No Anexo A encontra-se o questionário para as crianças, no Anexo B o questionário para os pais. O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido se encontra no Anexo C. No Anexo D está o convite e no Anexo E o lembrete, ambos enviados aos pais através das agendas escolares. Por fim, no Anexo F se encontra um breve artigo, formulado para meios de comunicação afim de disseminar e possibilitar a discussão a partir das informações obtidas na pesquisa.

Capítulo I - Objetivos

Objetivo geral

Verificar se o uso do cinto de segurança pelas crianças está relacionado ao comportamento de uso do cinto de segurança que seus pais têm em relação a eles próprios, assim em relação aos filhos.

Objetivos específicos

- Verificar se o fato dos pais usarem ou não o cinto de segurança está associado ao uso de cinto de segurança pelas crianças.
- Verificar a percepção de risco dos pais em relação ao uso do cinto de segurança pelos seus filhos.
- Verificar a percepção de risco das crianças em relação ao uso de cinto de segurança.
- Verificar se a percepção de risco está associada ao comportamento do uso de cinto de segurança.

Capítulo II - Cinto de segurança: História e utilidade

Rozestraten (1986) define o trânsito como uma questão social, onde os problemas começam quando os interesses pessoais de seus participantes entram em conflito. É a partir desses conflitos de interesses, que podem transparecer de diversas maneiras, que ocorrem os chamados acidentes de trânsito. A palavra acidente é definida como um acontecimento causal, fortuito e imprevisto (Dicionário da língua portuguesa, 2008). Portanto, esses eventos, que não se tratam de obra da casualidade, não caracterizam um acidente propriamente dito, afinal, poderiam de algum modo ser previstos (Günther, et al., 2017). São os fatores humanos que, em sua essência, contribuem para que a maioria desses eventos ocorra, sendo assim, muitos deles poderiam de algum modo ser evitados através de uma decisão tomada pelo sujeito (Faria & Braga, 2005).

Seja por decidir beber e dirigir, por escolher não usar o cinto de segurança, atravessar a rua no lugar inapropriado ou mesmo deixar de conferir se há algum problema no automóvel, os aspectos humanos, as decisões tomadas pelo sujeito, interferem nas consequências de um evento ou podem causar um incidente no trânsito (Faria & Braga, 2005). Uma das decisões que podem agravar as consequências em um evento desses diz respeito ao uso do cinto de segurança, muitas vezes o sujeito pode não utilizar o cinto de segurança por acreditar em destino, que sua vida já está pré-determinada e, portanto, só acontecerá o que deve acontecer (Birru, Rudisill, Fabio & Zhu, 2016)

O automóvel foi inventado em 1769, por Nicolas Joseph Cugnot (Bellis, 2016). Apesar de somente viajar por cerca de 10 a 15 minutos e não ir muito além de três quilômetros por hora, era difícil de ser controlado. Em 1771 ocorreu uma batida em um muro, sendo considerado este evento registrado como o primeiro acidente de trânsito com veículo automotor (Bellis, 2016). Embora não tenha deixado ferido algum, tal evento sugere que já havia a necessidade de criar dispositivos de segurança que fornecessem proteção para os

usuários dos veículos (Vivoda & Eby, 2011). Inicialmente os automóveis não possuíam qualquer dispositivo de retenção para seus ocupantes (Carter & Maker, 2010) e, portanto, não havia decisão que pudesse ser tomada em relação ao uso deste. No entanto, considerando a baixa velocidade alcançada pelo veículo, os riscos eram consideravelmente menores do que os atuais.

No ano de 1800, George Cayley inventou o primeiro cinto de segurança (Carter & Maker, 2010). Sua função inicialmente foi manter pilotos de avião em seus lugares enquanto estes faziam manobras. Somente em 1950 os cintos começaram a ser instalados nos carros devido às tecnologias regulamentadas pela *Federal Motor Vehicle Safety Standard* - FMVSS (Kahane, 2004). Os primeiros projetos de cinto de segurança, apesar de serem mais eficientes do que o não uso deste, ainda possuíam graves problemas (Vivoda & Eby, 2011). Inicialmente os cintos de segurança tinham somente um ponto de pressão, o cinto abdominal retinha somente o abdômen do sujeito o que fazia com que seu tronco fosse lançado para frente permitindo a ocorrência de sérias lesões (Vivoda & Eby, 2011; Kahane, 2004). Outra tentativa foi o cinto pélvico, que era uma alça passada pelo ombro do sujeito e que, por sua vez, retinha somente o tronco da pessoa, o que em uma frenagem brusca ou colisão fazia com que o corpo deslizesse sob o cinto de segurança (Vivoda & Eby, 2011; Kahane, 2004).

Foi com o surgimento do cinto de segurança de três pontos, que esse dispositivo de retenção se tornou eficaz (Kahane, 2004). Foi o engenheiro da empresa Volvo, Nils Bohlin, quem desenvolveu esse sistema de retenção em 1959 (Criação do cinto, 2009). Tal criação se deu através da junção das duas tentativas anteriores: os cintos de segurança abdominais, que protegiam a parte inferior do corpo do sujeito e os cintos pélvicos que protegiam o seu tronco (Kahane, 2004). Desta forma, em uma colisão o cinto de segurança retém o ocupante do veículo no assento.

Durante uma colisão traseira típica, o assento do veículo – assim como qualquer objeto dentro deste, incluindo o corpo do sujeito – inicialmente mantém a aceleração na qual se encontravam, desacelerando até parar totalmente, no entanto, durante a fase de desaceleração, tudo que não estiver preso ao carro continuará se movimentando a menos que algo, como o cinto de segurança, o mantenha fixo no banco durante a colisão (Hassan & Meguid, 2017).

Atualmente o cinto de segurança possui grande eficácia. Caso ocorra um acidente, este dispositivo pode reduzir a probabilidade de lesão fatal em torno de 50%, os riscos de outras lesões também podem ser reduzidos em até 45% para os ocupantes do banco dianteiro e 75% para os passageiros do banco traseiro, dependendo do tipo de acidente e veículo (World Health Organization, 2015). A não utilização do cinto de segurança pode acarretar no impacto do sujeito contra o volante, contra quem está no banco dianteiro, contra o para-brisa ou mesmo a ejeção deste do veículo (Hassan & Meguid, 2017).

Hoje em dia a maioria dos carros novos na Europa são equipados com o cinto de segurança de três pontos, apesar de alguns ainda não o possuírem no banco traseiro central (Hoye, 2016). No Brasil é estabelecido, através da Resolução nº 518 de janeiro de 2015 (Brasil, 2015), que até 2020 todos os veículos produzidos ou importados deverão possuir cintos de três pontos em todos os assentos, exceto em casos nos quais o assento se encontra voltado para o lado contrário da direção do veículo, nesse caso será permitido o uso do cinto subabdominal.

O cinto de segurança é uma das medidas de segurança mais eficazes dentro do veículo (Hoye, 2016; Lipovac, Tesic, Maric & Deric, 2015). Apesar dos carros modernos terem diversos dispositivos de segurança, a diferença fundamental para o cinto é que para que este tenha efeito, os motoristas e passageiros dos veículos devem utilizá-lo (Vivoda & Eby, 2011).

A não utilização do cinto de segurança no banco traseiro denota a aceitação de um duplo risco, o risco à vida do próprio sujeito, que está sentando no banco traseiro sem o cinto, e à pessoa que está no banco dianteiro, mesmo que esta esteja utilizando o cinto de segurança

(Hoye, 2016; Shimamura, Yamazaki & Fujita, 2005). Durante uma frenagem ou batida, o peso de qualquer componente solto dentro do carro, inclusive uma pessoa, é multiplicado de acordo com a velocidade na qual o veículo se encontrava, o que pode aumentar drasticamente os danos causados, inclusive para a pessoa que se encontra no assento dianteiro. Durante colisões frontais os ocupantes do veículo são arremessados para frente, desta forma os passageiros dos bancos dianteiros absorvem o impacto daqueles que estavam no banco traseiro e não utilizavam o cinto de segurança (Shimamura, et al., 2005). Se os passageiros do banco traseiro utilizarem o cinto de segurança, o número de motoristas mortos ou gravemente feridos pode diminuir em torno de 25% (Shimamura, et al., 2005; World Health Organization, 2015).

Nos Estados Unidos, o trânsito mata mais adolescentes do que qualquer outra causa e em grande parte das vezes, esses não estão usando o cinto de segurança (Shults, Haegerich, Bhat & Zhang, 2016). Dos 1725 adolescentes mortos em 2013, somente 34% estavam utilizando o cinto de segurança. Apenas 51% dos estudantes do ensino médio, de 38 estados, relataram utilizar sempre o cinto de segurança.

Algumas medidas têm sido aplicadas na tentativa de aumentar o uso do cinto de segurança, inserir lembretes para o uso deste com sinais luminosos ou de áudio tem se mostrado uma medida eficaz, assim como bloquear a ignição quando não houver a utilização do cinto de segurança (Hoye, 2016). Usar o cinto de segurança é uma decisão do sujeito, que pode ser influenciada por diversos fatores, sejam eles internos – como a lembrança de ter que usá-lo – ou externos – como o tipo de estrada ou o clima (Bandura, 1991).

Huang, Zhang, Murphy, Shi, e Lin (2011) realizaram uma pesquisa com motoristas de diversas regiões da China. Para os participantes, entre os fatores que influenciam sua decisão de utilizar o cinto de segurança está o tipo de estrada (é mais provável o uso do cinto de segurança em estradas rurais que em estradas urbanas); o hábito que já possuem de utilizar o

cinto; a intenção de evitar multas ou outras penalidades e também por considerarem mais seguro.

Uma pesquisa foi realizada em áreas urbanas e rurais da Bósnia e Herzegovina na qual foram observados 14.372 motoristas, 7.822 passageiros do banco dianteiro e 4.311 passageiros no banco traseiro. As observações foram feitas em lugares onde os carros fossem parar, como em postos de gasolinas e *shoppings*, para que entrevistas posteriores pudessem ser realizadas. Após a observação 67,1% dos motoristas aceitaram participar da entrevista. Durante a observação 54,5% dos motoristas em áreas rurais estavam utilizando o cinto de segurança, enquanto em áreas urbanas estes representavam 47,8%. Dos motoristas que foram entrevistados nas áreas urbanas, 46,8% relataram utilizar o cinto de segurança quando dirigem nas áreas urbanas, mas nas áreas rurais o relato de uso foi feito por 68,3% dos participantes. Entre aqueles que foram entrevistados nas áreas rurais 48,8% declararam usar o cinto de segurança nas áreas urbanas enquanto 71,2% relataram usar nas áreas rurais (Lipovac et al., 2015).

Fatores como nível educacional, sexo, idade e tempo de experiência em dirigir também possuem relação com o uso do cinto de segurança (Lipovac et al., 2015). Independentemente do tipo de estrada, tanto no comportamento observado quanto no auto-relato as condutoras utilizam mais o cinto de segurança do que os condutores. Os autores acreditam que tal fato surge como uma consequência da autoconfiança masculina que dificulta o cumprimento de leis. Os autores também compreenderam que a probabilidade de usar o cinto de segurança é maior com aquele que possui mais experiência, assim como, que quanto maior a idade dos motoristas, maiores são as chances deste relatar que usa o cinto de segurança, apesar de na observação não haver diferenças significativas (Lipovac et al., 2015).

Em sua pesquisa na Noruega, Hoye (2016) analisou dados de motoristas que já haviam sofrido algum acidente de trânsito. Entre os acidentes analisados 33% dos motoristas que foram

a óbito estavam sem o cinto de segurança, assim como 24% daqueles que sofreram lesões. Nos casos em que os passageiros estavam sem cinto no banco dianteiro, 67% das vezes o motorista também não estava utilizando-o (Hoye, 2016).

Apesar do Código de Trânsito Brasileiro tornar obrigatório o uso do cinto de segurança desde 1998 (Brasil, 1997), o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2016), através da Pesquisa Nacional de Saúde, aponta que 20,6% da população brasileira declaram não usar cinto de segurança no banco da frente. Se muitas pessoas ainda optam por não utilizar tal sistema de retenção no banco dianteiro, a porcentagem relacionada aos que não utilizam o cinto de segurança no banco traseiro aumenta ainda mais, totalizando 49,8%.

Considerando que, apesar da obrigatoriedade, o uso do cinto de segurança pelos adultos é descartado muitas vezes, para as crianças também não é diferente. Para verificar a influência da legislação sobre o uso de assentos infantis, Jones e Ziebarth (2017) utilizaram os dados de acidentes de trânsito fatais nos Estados Unidos, nos quais pelo menos uma pessoa veio a óbito, restringindo sua amostra de pesquisa a crianças menores de oito anos de idade. A partir de tais dados, foi concluído que a lei que obriga o uso de assento de elevação não tem efeito sobre aqueles pais que não utilizam o cinto ou qualquer outro meio de retenção em seus filhos (Jones & Ziebarth, 2017).

Em Michigan, as leis definem a transição dos dispositivos de retenção infantil conforme a idade das crianças (Smiley, Bingham, Jacobson & Macy, 2018), assim como no Brasil (Brasil, 1997), no entanto, essas leis não estão de acordo com as práticas consideradas mais seguras. Essa prática promove uma transição prematura das crianças para um dispositivo que não é o apropriado para seu tamanho, oferecendo riscos para a segurança dessas crianças (Smiley, et al., 2018). O Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – Inmetro (2004) que realiza a verificação da capacidade dos dispositivos de retenção infantil, o faz através dos ensaios de impacto que utilizam as especificações de massa corpórea das crianças

para as suas simulações e não a idade. A cada transição há uma diminuição da proteção, portanto, estas devem ser atrasadas o máximo possível (Durbin & Hoffman, 2018). Somente com, no mínimo, 145cm de altura a criança possui estatura suficientemente segura para utilizar o cinto de segurança do carro sem qualquer outro dispositivo (Hartmann, 2008).

O cinto de segurança pode salvar vidas, mas para isso é necessário usá-lo adequadamente (Vivoda & Eby, 2011). No Brasil em 2011 o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) registrou 297.017 acidentes envolvendo carros, em 2.803 desses casos os condutores não estavam utilizando o cinto de segurança (Gonçalves, 2016). Torquato et al. (2012) realizaram uma pesquisa, por meio de questionários, com alunos da Universidade Federal do Paraná (UFPR). A partir dessa pesquisa, 81,6% dos motoristas confirmaram a utilização do cinto de segurança, enquanto 77,8% dos passageiros afirmaram o uso no banco dianteiro (Torquato et al., 2012). Corroborando tais dados, em 2014 foi realizada uma pesquisa observacional, também no ambiente da UFPR. Essa foi uma pesquisa de observação em ambiente naturalístico, não somente os alunos forem observados, mas todos aqueles que passaram por esse ambiente, podendo ser também professores ou servidores da universidade. Os resultados dessa pesquisa apontaram o uso do cinto de segurança por 91,9% dos motoristas e por 89,5% dos passageiros do banco dianteiro (Mielke & Bianchi, 2014). Apesar dos resultados parecerem otimistas, se pressupõe que a comunidade na qual ambas as pesquisas foram realizadas possui um maior acesso às informações e que quanto maior o nível educacional do sujeito, maior é a preocupação deste em relação à segurança no automóvel (Çinar, Sahin, Filiz & Topsever, 2006; Lipovac et al., 2015). Sendo assim, era esperado que o uso do cinto de segurança fosse mais recorrente.

Se nem ao menos a comunidade universitária, sobre a qual se presume que, em relação ao público geral, há um maior conhecimento das informações, tem utilizado o cinto de segurança, verifica-se que há a necessidade de aumentar a consciência da comunidade para

comportamentos seguros no trânsito (Çinar et al., 2006). A conscientização da comunidade em relação ao trânsito deve ser transmitida desde cedo para as crianças pelos pais e com a colaboração da escola (Çinar et al., 2006). Quando os indivíduos percebem que seus familiares não utilizam o cinto de segurança têm uma disposição menor para utilizá-lo (Birru et al., 2016)

Na pesquisa realizada por Zonfrillo, Ferguson e Walker (2015), os pais com um nível educacional mais alto, apresentaram com maior frequência a escolha pelo não uso do dispositivo de retenção infantil em determinados momentos, apesar de outras pesquisas (Oliveira et al., 2009) relatarem que um alto nível educacional colabora para o uso dos equipamentos de segurança. No entanto, a taxa de uso ainda se mostrou mais baixa em relação aqueles indivíduos com baixa renda e menor nível educacional (Zonfrillo, et al., 2015).

No município de Shenzhen, na China, foi realizada uma pesquisa transversal, onde pais de crianças de zero a seis anos de idade foram entrevistados sobre seus conhecimentos, atitudes e comportamentos para o uso de equipamentos de retenção para crianças (Liu et al., 2018). Na China não há qualquer lei que exija o uso de dispositivos de retenção infantil (World Health Organization, 2018). Liu et al. (2018) concluíram que apesar da maioria dos entrevistados possuírem conhecimento e atitudes *positivas* em relação ao uso de equipamentos de segurança, eles não se apropriavam de tal conhecimento e portanto muitas crianças acabavam por não utilizar o dispositivo. Já em Enugu, Nigéria, onde também não há nenhuma legislação específica para o uso de dispositivos de retenção infantil (World Health Organization, 2018), foi realizado um estudo descritivo transversal para avaliar essa prática (Ndu et al., 2016). Foram utilizados questionários autoadministrados para os 458 pais participantes. Os resultados dessa pesquisa apontaram que somente 56% dos adultos e 45% crianças participantes indicavam utilizar equipamentos de retenção regularmente, demonstrando um baixo índice de uso (Ndu et al., 2016).

Os resultados da pesquisa realizada por Oliveira et al. (2009) em Maringá-PR mostraram que o uso do cinto de segurança pelos condutores, muitas vezes os pais, é o segundo maior influenciador de uso de dispositivos de retenção pelas crianças, o primeiro influenciador é a idade da criança ser inferior a 15 meses. Possuir um maior nível educacional e econômico também é fator importante para a utilização destes equipamentos. Somente metade da amostra desses condutores paranaenses utilizavam cinto de segurança e isso refletiu no uso de dispositivos de retenção pelas crianças, somente 36,1% estavam devidamente seguras (Oliveira et al., 2009). Tais dados sugerem que a falta de preocupação dos pais com sua própria segurança, reflete em um descuido com a segurança da criança (Oliveira et al., 2009). Çinar et al. (2006) apontam que quanto maior o conhecimento de um pai sobre as causas de um acidente, mais informações serão transmitidas aos filhos, e assim, eles tendem a se proteger melhor e, portanto, sofrer menos caso participem de algum. Sem transmitir o conhecimento e dar o exemplo, muitos pais acabam por colocar em risco a vida de seus filhos (Çinar et al., 2006).

A decisão de utilizar ou não o cinto de segurança é tomada a partir do conhecimento do sujeito sobre as possíveis consequências de um acidente de trânsito, assim como sua gama comportamental adquirida (Hoye, 2016). Sendo assim, há diversas influências para o comportamento humano – regras, atitudes dos outros, reflexões internas ou sentimentos (Bandura, 1991) – que diferenciarão o uso ou não uso de um equipamento de segurança. Tornar comum os comportamentos que proporcionam a segurança dentro do veículo no ambiente familiar e social, ajudará na mudança para um comportamento seguro por parte das crianças (Huseth-Zosel, 2018). Para que os pais realizem um comportamento seguro, se faz necessário que eles tenham a informação sobre este e a partir disso possam transmiti-lo ao seu filho (Huseth-Zosel, 2018; Kotha et al., 2018; Schützhofer et al., 2017).

Capítulo III - Como ocorre o comportamento: transmissão e internalização

O comportamento humano ocorre a partir da interação de influências de fontes externas e fontes autogeradas, ou seja, o sujeito toma como base para suas atitudes aquilo que não depende dele como regras e atitudes de outros, principalmente quando são socialmente relevantes, mas também aquilo que já está internalizado, que pode partir de reflexões internas ou sentimentos (Bandura, 1991). O comportamento é motivado e regulado pelo contínuo exercício de auto-influência, que é gerada a partir de uma conduta moral. A conduta moral, por sua vez, surge a partir da influência de pensamentos, auto-sanções e fatores sociais. As respostas do sujeito para cada estímulo se dão a partir daquilo que já foi apreendido, de seus conceitos sobre o que deve ser feito e de quais respostas externas serão geradas por tal comportamento (Bandura, 1991).

As influências sociais moldam as regras e a natureza dos padrões morais de cada sujeito, elas oferecem apoio para as atitudes a serem tomadas (Bandura, 1991). Sendo assim, se os padrões morais são partilhados, os atos que são socialmente aceitáveis são uma fonte de auto-orgulho, tal como os que são socialmente puníveis, são auto-censurados. Desta forma, o comportamento a ser realizado é medido previamente pelo sujeito a partir das consequências sociais que este acarretará (Bandura, 1991). O sujeito tende a realizar comportamentos que estejam de acordo com os padrões morais partilhados. Desta forma, a imposição de um comportamento pode representar uma aceitação social deste.

Emmons e Diener (1986) realizaram uma pesquisa na qual sujeitaram os participantes a situações escolhidas por eles próprios e situações impostas pelos pesquisadores. Apesar das respostas afetivas se apresentarem mais fortemente nas situações escolhidas pelos sujeitos, as respostas comportamentais se fazem mais presentes nas situações impostas a eles. Ou seja, um comportamento passa a ser mais consistente, mais frequente quando ocorre em uma situação

na qual o sujeito se sente obrigado a se comportar de tal maneira, mesmo tendo uma relação afetiva mais forte com a situação escolhida por ele, os fatores externos ainda pesam mais para a sua tomada de decisão. Em uma situação que é fortemente imposta, o sujeito não vê alternativas possíveis e com as oportunidades comportamentais limitadas a consistência comportamental é promovida (Emmons & Diener, 1986). Um modelo de imposição de situação ao sujeito são as leis. Em relação ao uso do cinto de segurança, por exemplo, é provado que a criação de leis que obrigam o uso deste equipamento aumenta significativamente a sua taxa de uso (Boal, Li & Rodriguez-Acosta, 2016; Harper & Strumpf, 2017; Houston & Richardson, 2007).

Conforme as pessoas participam de um mesmo grupo social, com as mesmas atividades e mesmo ambiente, identidades de papéis vão se formando e os comportamentos gerados se relacionam e são relevantes a cada uma dessas, desta forma, a consistência das respostas é melhorada (Emmons & Diener, 1986). Sendo assim, a situação regula a consistência da resposta emocional e comportamental do sujeito. Situações que possuem contingências semelhantes reforçam a consistência de um comportamento (Emmons & Diener, 1986). Situações em que todos os passageiros utilizem o cinto de segurança tanto em automóveis comerciais como pessoais, independente do tempo de duração da locomoção, irão reforçar a manutenção do comportamento pela criança.

Primeiramente a resposta aparece de forma instantânea, guiada pelo desempenho do modelo observado e então, passa por um processo construtivo de codificação simbólica no qual ocorre a correspondência de modelos (Bandura, Jeffery & Bachicha, 1974). Tal processo se dá pela significação dos comportamentos, deste modo a retenção se dá pela transformação do novo em algo que já é familiar, já existente na memória de longo prazo e quando esses estímulos não são codificados no momento de entrada, tendem a não fixarem na memória

(Bandura et al., 1974). As respostas ainda podem ser reforçadas quando há a exposição ao estímulo mais de uma vez e com intervalos mais regulares (Bandura et al., 1974).

Realizar um comportamento ou mesmo observá-lo com frequência fortalece a estruturação deste. Quando há um grande espaço de tempo entre o ver e o agir é dificultada a aprendizagem observacional das crianças, já que essas ainda não possuem suas funções cognitivas totalmente desenvolvidas, possuem certas limitações para simbolizar experiências (Bandura et al., 1974). Portanto, os outros passageiros do carro também devem utilizar o cinto de segurança, para que a observação de outra pessoa o utilizando, seja um estímulo frequente para que a criança mantenha sua resposta consistente.

Outro fator que contribui para o uso do cinto de segurança é a percepção de risco. A percepção de risco se trata da avaliação subjetiva que um sujeito realiza para determinada situação (Sjöberg, Moen & Rundmo, 2004). Para tal, é necessário que o sujeito avalie a possibilidade de uma consequência ocorrer ou não e, a partir disso, julgue qual será a melhor decisão a ser tomada (Sjöberg et al., 2004).

A percepção de risco, além de impulsionar o comportamento do sujeito, também pode gerar padrões de comportamentos (Rundmo, 1999). A exigência sobre um comportamento é aumentada sempre que este é efetuado e, assim, quando um comportamento é praticado frequentemente, gera motivação para repeti-lo (Bandura & Cervone, 1986).

Capítulo IV - Relações comportamentais entre pais e filhos

Entre a infância e a idade adulta o sujeito desenvolve diversos comportamentos, os quais, sendo de risco, podem representar um problema para a saúde pública (Oliveira et al., 2019), ou seja, as conseqüências de tais comportamentos podem gerar um prejuízo não somente a si próprio, mas também à sociedade em geral (Costa & Victora, 2006).

As relações comportamentais entre pais e filhos podem ser observadas em diversos aspectos. Lee, Lee e Han (2019) observam em sua pesquisa na Coreia que a ideação suicida de adolescentes está relacionada ao humor e ideação suicida dos seus pais. Desta forma, ao pensar em intervenções para diminuir o número de suicídios em adolescentes, deve-se considerar trabalhar tanto com os próprios quanto com seus pais (Lee, Lee & Han, 2019).

Ma e Hample (2018) investigam o hábito alimentar de adolescentes entre 12 e 17 anos. Os resultados demonstram relação entre a ingestão nutricional dos adolescentes e os comportamentos parentais, desta forma, uma estratégia eficaz para incentivar os adolescentes a se alimentarem melhor é fornecer um modelo positivo para estes, pois os adolescentes se identificam com os pais (Ma & Hample, 2018). É importante incentivar os pais a ter uma alimentação saudável e não pensá-la somente para seus filhos, afinal o comportamento destes reflete nas ações das crianças (Romanos-Nanclares et al., 2018)

Kotha et al. (2018) realizaram uma pesquisa, na Arábia Saudita, investigando a influência que o conhecimento dos pais sobre saúde e higiene bucal tem sobre seus filhos, para isso aplicaram questionários em 1200 pais de crianças entre dois e seis anos. Os resultados da pesquisa deixam claro que educar os pais sobre sua saúde bucal e a manutenção desta é uma boa maneira de fazer com que isso seja mantido nas próximas gerações (Kotha et al., 2018).

No Brasil, em Pernambuco, Oliveira, et al. (2019) ao estudar a relação entre o uso de álcool e drogas ilícitas por jovens com idade entre 14 e 19 anos e o tabagismo de seus pais, encontraram que o efeito de imitação pelos filhos pode ser observado novamente, pois ter pais

fumantes aumenta as chances do adolescente usar álcool e drogas ilícitas. Christofaro, et al. (2018), por sua vez, estudaram a relação entre a prática de atividade física por adolescentes com idade entre 14 e 17 anos e o nível de atividade física atual e passada de seus pais. A pesquisa realizada em Londrina mostrou que os adolescentes que possuem pais fisicamente ativos tendem a realizar atividades físicas com maior frequência.

Em Curitiba, foi realizado um estudo para verificar a relevância do apoio social que a família e amigos fornecem aos adolescentes de 14 a 18 anos de idade para que esses realizem atividades físicas (Prado, Lima, Fermino, Añez & Reis, 2014). Prado et al. (2014) relatam como resultado que os adolescentes que têm a companhia da família durante as atividades físicas, têm a probabilidade de realizar tais atividades quatro vezes mais que aqueles não recebem tal apoio. Tais pesquisas apresentam a importância da relação familiar e dos exemplos que os pais dão para seus filhos, para a realização de comportamentos saudáveis/seguros.

No trânsito, também, os pais servem de modelos para seus filhos, as crianças espelham seus comportamentos nos exemplos dados por eles (Bianchi & Summala, 2004; Taubman – Ben-Ari, 2016). Quando os pais realizam qualquer comportamento de risco, esses podem ser reproduzidos por seus filhos (Oliveira et al., 2019). Desta forma, ao se pensar em intervenções para crianças que evitem tais comportamentos, é importante também incluir os pais, disponibilizar a eles o conhecimento necessário para modificar suas atitudes, servindo de modelo para as crianças (Giltman et al., 2019; Kotha et al., 2018; Lee, Lee & Han, 2019; Romanos-Nanclares et al., 2018; Taubman – Ben-Ari, 2016).

Os pais que avaliam positivamente sua capacidade de desempenhar o papel parental, tendem a se comprometer mais com a segurança no trânsito e quanto mais comprometidos com esta, maior o estabelecimento de relações positivas entre os pais e filhos (Taubman – Bem-Ari, 2016). A existência da preocupação dos pais em relação à segurança na condução faz com que seus filhos tendam a desenvolver comportamentos seguros no trânsito mesmo na vida adulta,

enquanto onde não há tal preocupação, é maior a possibilidade dos filhos realizarem comportamentos de risco (Rezende, 2015).

É na primeira infância que a criança instaura os requisitos para seus comportamentos futuros, pois nessa fase possui um rápido desenvolvimento e busca compreender todo seu potencial, sendo assim, é essencial a influência que o adulto tem sobre ela nesse momento (Clipa & Gavriluță, 2016). Assim como em relação aos outros comportamentos das crianças, no trânsito não é diferente, os comportamentos que estão relacionados a este também são espelhados nos dos seus pais.

Observando comportamentos de risco de crianças e adolescentes em Israel, Gilteman et al. (2019) observam que crianças menores de nove anos realizavam comportamentos de risco como pedestres, se espelhando nos adultos mesmo quando esses estavam acompanhando elas.

Com o objetivo de identificar os principais determinantes para o uso do assento de elevação, Kanat e Gofin (2017) realizaram uma pesquisa usando um modelo ecológico para analisar individualidades, relações entre pais e filhos e características dos bairros. Os resultados dessa pesquisa demonstraram que os principais fatores determinantes para o uso do assento de elevação incluem o conhecimento dos pais sobre a segurança, o comportamento destes dentro do veículo e um estilo autoritário de parentalidade, enquanto o temperamento da criança e os traços individuais dela não se associam ao uso (Kanat & Gofin, 2017).

Com o objetivo de identificar a frequência e as circunstâncias em que os pais não utilizam equipamentos de retenção em seus filhos, Zonfrillo, Ferguson e Walker (2015) realizaram uma pesquisa transversal com 1285 pais de crianças de até 10 anos de idade. Os resultados desta pesquisa mostraram que embora os pais percebam os benefícios do uso de equipamentos de retenção e conheçam as possíveis consequências que o não uso pode ter, ainda consideram o risco do não uso minimizado em certas situações, como quando estão apressados ou para viagens curtas (Zonfrillo, Ferguson & Walker, 2015). Além disso, Ndu et al., (2016)

concluem que os fatores que contribuem para o não uso dos dispositivos de retenção infantil incluem a criança se sentir incomodada pelo uso, os pais não considerarem importante, custo alto do dispositivo, a criança estar dormindo ou doente e números inadequados de dispositivos.

Capítulo V – O que é percepção de risco

Segundo o Dicionário da Língua Portuguesa (2008), a palavra risco remete ao perigo, a “probabilidade de ocorrência de algo muito próximo e geralmente adverso”. A percepção de risco pode ser definida de diversas formas. Weegels e Kanis (2000) definem percepção de risco como um risco subjetivo, a consciência que a pessoa tem daquilo que pode ser gerado a partir de determinado comportamento. Para Wilde (1982) a percepção de risco ocorre por meio da comparação, que acontece instantaneamente, entre o nível de risco já experimentado e o nível de risco que o sujeito deseja assumir, tal comparação possibilita a tomada de decisão para que o comportamento seja alterando sempre que esses dois níveis forem discrepantes. Dessa forma a percepção de risco é um processo de auto-regulação homeostático controlado (Wilde, 1982).

Sjöberg (2000) traz diversos fatores que podem influenciar na forma de descrever a percepção de risco. A percepção de risco muitas vezes é descrita como a preocupação que uma pessoa tem em relação a algum evento, no entanto a preocupação diz respeito a reações emocionais (Sjöberg, 1998). Outras vezes a descrevem pela forma como o sujeito percebe o risco mais diretamente, a forma como julga a situação, o que requer um pensamento mais intelectual. Sendo assim, reações emocionais e reações cognitivas se diferem umas das outras, apesar de na linguagem cotidiana serem vistas como uma mesma coisa (Sjöberg, 1998).

Há também as estimativas de risco técnico que são os conhecimentos de informações que o sujeito tem sobre o risco real (Sjöberg, 2000). Estas estimativas do risco real e o temor individual de cada sujeito sobre as consequências de uma atitude, definem o modelo psicométrico no qual a percepção de risco é algo que surge a partir das consequências individuais que os perigos geram para cada sujeito. O modelo da teoria cultural traz o histórico cultural de cada sujeito e uma reflexão a partir de seu contexto social como determinantes da percepção de risco do indivíduo (Sjöberg, 2000). Outros componentes como a sensibilidade ao risco, preocupação e o medo específico de cada sujeito se relacionam com abordagens que

tratam de personalidade e psicologia clínica. Em todos os casos, um fator crucial para a percepção de risco é a atitude, o que se trata então de uma expressão de valores específicos de cada sujeito (Sjöberg, 2000).

Weegels e Kanis (2000) realizam uma pesquisa com sujeitos anteriormente acidentados pelo uso indevido de determinados produtos. Nesta pesquisa observam que a maioria dos sujeitos não fazia ideia de que estavam correndo riscos, ou avaliavam os riscos como sendo menores do que a não realização do comportamento. A ideia de economizar tempo ou não desperdiçar um produto, muitas vezes são argumentos tomados como mais importantes do que ter atitudes que proporcionem maior segurança (Weegels & Kanis, 2000).

Houston e Richardson (2007) realizaram sua pesquisa nos Estados Unidos considerando a teoria de compensação de risco, sua hipótese inicial era de que a lei de uso do cinto de segurança poderia ter efeito contrário à segurança, proporcionando um maior número de mortes no trânsito. A suposição era a de que o uso do cinto de segurança transmitiria uma sensação de segurança maior e, assim, os motoristas passariam a dirigir de forma imprudente. No entanto, ao relacionar a taxa de mortalidade no trânsito com a existência da lei que torna obrigatório o uso do cinto de segurança em cada estado, verificaram que a obrigatoriedade aumenta o uso do cinto de segurança e que este comportamento, por sua vez, é associado a outros comportamentos seguros o que, contrariando a hipótese de compensação de risco, gera maior segurança não somente aos ocupantes do veículo, mas a todos os componentes do trânsito (Houston & Richardson, 2007).

Sjöberg (1998) realizou dois estudos no qual observa que quando um risco não aparenta ser tão ameaçador para o sujeito, suas respostas cognitivas são mais fracas e quanto maior a frequência dos eventos, tende a ser menor o risco percebido pelo indivíduo. Como, por exemplo, no estudo realizado (Sjöberg, 1998) o risco percebido para trovoadas – um evento

considerado raro – era maior que o risco percebido no trânsito – que trata de eventos cotidianos, nos quais os sujeitos estão inseridos todos os dias (Sjöberg, 1998).

A percepção de um risco também difere conforme a proximidade do sujeito com a situação, então quando é para estimar um risco para si ou sua família, as pessoas acreditam que esse seja menor do que quando se trata das pessoas em geral, o que pode ser chamado de otimismo irrealista ou negação de risco (Sjöberg, 2000). A preocupação de um sujeito pode ser confundida com sua percepção de risco, no entanto, apesar de serem semelhantes, um se trata de reações emocionais enquanto que o outro parte de um julgamento intelectual, a partir das informações e conhecimento sobre o risco (Sjöberg, 1998). Alguns fatores que Sjöberg (1998) verifica em sua pesquisa é que sujeitos que eram pais se preocupavam mais quando o risco dizia respeito a uma criança, também que quanto maior o nível educacional, menores eram as preocupações, assim como que as mulheres apresentavam estar preocupadas com maior frequência que os homens. Portanto em uma pesquisa é importante saber se o que está pesquisando se trata da avaliação de percepção ou preocupação, pois apesar de estarem correlacionadas, são coisas diferentes (Sjöberg, 1998).

Segundo Cuffa e Bianchi (2012), no trânsito, somente quando os riscos percebidos são aumentados é que o número de mortes pode ser reduzido. A percepção de um risco, a compreensão de sua existência e seus parâmetros, pode modificar a tomada de decisão de um sujeito e impulsionar um comportamento seguro (Faria & Braga, 2005; Rundmo, 1999). Para auxiliar no planejamento de medidas educativas, é importante entender esses fatores que influenciam o uso do cinto de segurança, os fatores ambientais e, também, os comportamentos de risco individuais (Shults et al., 2016).

Diante da literatura exposta que explicita a relação comportamental entre pais e filhos em diversos âmbitos, inclusive no trânsito, o presente estudo, busca as influências para o uso do cinto de segurança para as crianças, considerando que apesar de muitas vezes ser uma

decisão dos pais, as crianças também possuem escolha diante do uso ou não uso do cinto de segurança. Sendo assim, tem como objetivo verificar se o uso do cinto de segurança pelas crianças está relacionado ao comportamento e percepção de risco dos seus pais.

Método

Participantes

Participaram da pesquisa 185 crianças de ambos os sexos, estudantes do quarto ano do ensino fundamental de sete escolas públicas e três privadas de São José dos Pinhais e Curitiba. Também participaram da pesquisa os 185 pais dessas crianças, somente um dos pais de cada criança respondeu ao questionário, podendo ser de qualquer sexo.

A idade das crianças participantes variou de oito a doze anos, com média de 8,97 anos e DP= 0,94, sendo 44,6% crianças de nove anos de idade; 33,9% de oito anos de idade; 13,6% de 10 anos; 6,2% de 11 anos e somente 1,7% das crianças participantes possuíam 12 anos de idade. Em relação ao sexo, dos respondentes 51,1% são do sexo feminino e 87,2% frequentavam a escola pública. A altura das crianças variou de 110 a 160 centímetros, com média de 136,88 centímetros e DP= 10,30.

Dos 185 pais participantes a idade dos respondentes variou de 24 a 77 anos de idade com média de 37,34 anos e DP= 8,32. Quanto à questão que caracteriza o sexo do indivíduo, 58,9% são do sexo feminino. Quanto à escolaridade, 37,8% possuíam ensino médio completo, 20% ensino superior completo, 13,3% ensino superior incompleto, 12,2% possuíam o ensino fundamental incompleto, 9,4% o ensino médio incompleto e por fim, 7,2% dos pais possuíam o ensino fundamental completo.

Quanto à disposição de um carro 73,8% dos respondentes afirmaram possuir um, 13,4% tinham um carro a sua disposição e 12,8% não possuíam nem tinham um carro a sua disposição. Dos 168 pais que responderam em quantos dias da semana utilizavam o carro junto com seu filho(a), 29,8% declararam utilizá-lo em todos os sete dias da semana, 4,8% declarou utilizá-lo em seis dias por semana, 11,3% em cinco dias da semana, 5,4% em quatro dias na semana, 11,9% declarou utilizar em três dias, 19,6% declarou uso somente em dois dias da semana,

7,1% respondeu usar o carro em apenas um dia da semana e por fim, os que responderem que não utilizavam o carro junto de seu filho(a) em nenhum dia da semana totalizou 10,1%.

Os pais que possuem Carteira Nacional de Habilitação (CNH) totalizaram 76,5% da amostra respondente. O tempo em que possuíam a CNH variou de seis meses a 57 anos, com média de 14,20 anos e DP= 9,27.

Instrumentos

Foram utilizados dois questionários distintos. O primeiro para analisar a percepção de risco das crianças participantes em relação ao não uso do cinto de segurança (Anexo A). Através deste mesmo questionário, também se pretendeu avaliar a influência que os pais tiveram no uso (ou não uso) do cinto de segurança no dia a dia dessas crianças. O questionário tem três questões sócio demográficas, incluindo idade, sexo e se a escola da criança é de ensino público ou privado. São listadas sete situações que relatam a frequência do uso do cinto de segurança e é solicitado para que o participante responda cada uma em uma escala de quatro pontos, de acordo com sua frequência de uso, desde nunca uso até sempre uso o cinto de segurança. Ainda, através de questões formatadas a partir da escala de quatro pontos, foram criadas três perguntas sobre a exigência dos pais pelo uso do cinto de segurança, a reclamação da criança pelo uso do cinto de segurança e o dever de uso, também utilizando as respostas de acordo com sua frequência, sendo nunca a menor e sempre a maior frequência.

Há também seis questões de escolha simples sobre os hábitos que as crianças e seus pais possuem em relação ao uso do cinto de segurança, o lugar que ocupam dentro do carro e possíveis acidentes de trânsito anteriores. Por fim, há três questões abertas sobre o conhecimento das crianças sobre o cinto de segurança.

Para analisar a percepção de risco dos pais, foi elaborado um questionário (Anexo B) contendo seis questões sócio demográficas que incluem sexo, idade, escolaridade, altura do

filho sobre o qual estava respondendo, disponibilidade de um carro e se possuem Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Ainda, há cinco questões para respostas de marcação simples que dizem respeito ao uso do carro e do cinto de segurança pelos pais e por seus filhos, assim como o envolvimento em acidentes de trânsito anteriormente. Há três questões abertas sobre a utilidade do cinto de segurança e a possibilidade de controle sobre os riscos no trânsito.

Também foram criadas dez questões apresentadas em escala de quatro pontos, nas quais foi questionado as frequências de uso do cinto de segurança pelos seus filhos em diferentes situações, assim como a exigência deste em relação ao uso do cinto pelo seu filho(a), a frequência que ele(a) tem o dever de usar e quando a criança reclama pelo uso do cinto de segurança. É solicitado para que o participante indique a frequência de uso em cada situação, que varia entre nunca e sempre. Há uma questão na qual são citadas motivo de mortes por causas externas de acordo com o DATASUS (Ministério da Saúde, 2018) sendo elas em ordem de causas mais frequente para menos frequente: Afogamento, Passageiro de Veículo, Atropelamento, Queda, Choque Elétrico, Queimadura, Envenenamento e Sufocação. É solicitado ao participante que as enumere de acordo com sua opinião sobre os motivos das ocorrências de óbitos em crianças, no qual (1) representa a causa de óbito mais frequente e (8) a causa de óbito menos frequente.

Procedimentos de coleta de dados

Para que os instrumentos chegassem até os pais, assim como o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Anexo C) tanto destes quanto de seus filhos, tais documentos foram enviados, com o auxílio da escola, através das agendas escolares dos alunos. Foi enviado também, um breve convite para a participação na pesquisa (Anexo D). Durante a entrega dos documentos, foi solicitada a devolução dos mesmos uma semana após este momento. A

devolução também ocorreu através da agenda escolar. Também foi distribuído um bilhete (Anexo E) para lembrete da data de entrega dos documentos no dia letivo anterior a coleta.

Para os pais que consentiram com a participação de seu filho(a) na pesquisa e enviaram seu questionário preenchido, assim como o TCLE devidamente assinado, a pesquisadora aplicou os questionários em seus respectivos filhos durante o horário de aula, no mesmo dia do retorno dos documentos. As crianças que tiveram somente um dos documentos preenchido pelos pais – somente o TCLE assinado ou somente o questionário respondido – não participaram da pesquisa. A taxa de retorno de ambos os documentos preenchidos foi de 38,75%.

Para possibilitar a análise de dados, os questionários de pais e filhos foram numerados correspondentemente, ou seja, o pai da criança que respondeu ao questionário numerado como ‘um’, também respondeu ao questionário marcado como ‘um’, e assim por diante.

Procedimento de Análise de dados

Os dados foram analisados por meio de estatística descritiva. Para a análise dos dados relacionados às perguntas abertas, foi necessária uma análise qualitativa das respostas, sendo assim, estas foram categorizadas por meio da análise de conteúdo fundamentada em Bardin (1997). A categorização foi realizada inicialmente a partir de uma leitura flutuante, onde foram observadas as semelhanças entre os conteúdos das respostas, desta forma, as respostas que possuíam significados semelhantes ou estavam relacionadas à algo em comum foram designadas a uma mesma categoria, nomeada por meio de inferências realizadas a partir de tais respostas. As respostas isoladas, sem qualquer outra com sentido similar, formavam uma nova categoria, a categoria “Outros”. Após a definição das categorias, as respostas foram divididas entre estas através de dois juízes, podendo uma mesma resposta caber em mais de uma categoria. Nos casos em que não houve concordância entre esses dois juízes, uma terceira

pessoa foi chamada para realizar o desempate. Após esse processo de categorização, os dados de todas as questões da pesquisa passaram por uma análise frequencial. Também foi utilizada a estatística descritiva e a estatística inferencial com testes de diferenças de média, desvio padrão, e correlação.

Resultados

Neste capítulo são apresentados os resultados alcançados através dos questionários auto-administrados. Ele está subdividido em duas partes. Inicialmente são descritos os resultados obtidos através dos questionários das crianças. A segunda parte trata dos resultados obtidos nos questionários dos pais, assim como os resultados de interações entre ambos os questionários.

Questionário das crianças

Em relação às questões formuladas a partir da escala de quatro pontos, as respostas tiveram a variação possível de 1 a 4 sendo 1 para ‘nunca’, 2 para ‘quase nunca’, 3 para ‘quase sempre’ e 4 para ‘sempre’.

Na questão sobre a reclamação pelo uso do cinto de segurança 80,5% das crianças relataram nunca reclamar, 14,1% quase nunca, e as respostas para quase sempre reclamam, assim como sempre reclama totalizaram 2,7% da amostra. Desta forma a média foi de 1,28 e $DP= 0,65$.

Em relação a frequência que os pais usam o cinto de segurança, a média das respostas das crianças foi 3,86 e $DP= 0,40$. Sendo que 88,5% responderam que eles sempre usam o cinto de segurança, 9,3% das crianças disseram que seus pais usam o cinto quase sempre e 2,2% disseram que o uso do cinto pelos pais acontece quase nunca. Não houve resposta que dissesse que os pais nunca usam o cinto de segurança.

Quanto à frequência em que os pais exigem que a criança utilize o cinto de segurança, 41% das crianças declararam que eles sempre a obrigam, 34,4% declararam que eles nunca obrigam, 12,6% que quase nunca obrigam e 12% que quase sempre obrigam, obtendo assim, a média 2,60 e $DP= 1,33$.

Ao se tratar da opinião das crianças sobre a frequência que elas devem utilizar o cinto de segurança, 94,1% delas alegaram que sempre devem utilizar, 3,2% que quase sempre devem e 1,6% e 1,1% que quase nunca e nunca devem utilizar o cinto de segurança, respectivamente. Deste modo, a resposta média para essa questão foi 3,90 e DP= 0,43.

Entre essas questões, foram apresentadas às crianças seis situações que possibilitam o uso do cinto de segurança e questionada a frequência do uso deste em cada uma. As frequências das respostas para essas situações se apresenta na Figura 1.

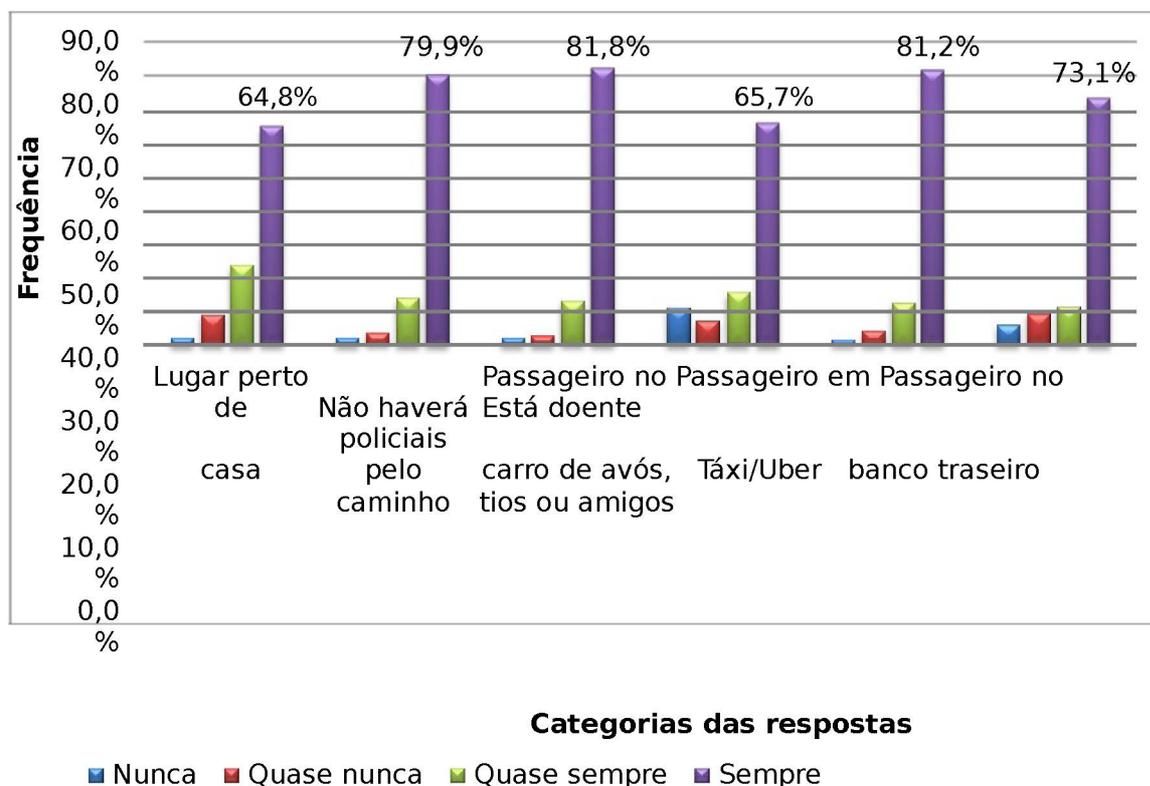


Figura 1. Frequência de uso do cinto de segurança em diversas situações - Respostas das crianças

Assim, as médias e desvios padrão obtidos por meio de respostas para essas situações estão apresentados na Tabela 1.

Tabela1.

Médias e Desvios Padrão do uso do cinto de segurança em diversas situações – Crianças

Situação	Média^a	Desvio Padrão
Lugar perto de casa	3,51	0,75
Não haverá policiais pelo caminho	3,72	0,64
Passageiro no carro de avós, tios ou amigos	3,75	0,62
Passageiro em Táxi/Uber	3,36	1,03
Passageiro no banco traseiro	3,73	0,62
Está doente	3,52	0,90

^a Variação de 1 (nunca) a 4 (sempre)

As respostas das crianças em relação aos pais usarem o cinto de segurança teve uma correlação significativa ($p < 0,05$), mas muito fraca ($r = 0,16$) com a exigência que estes fazem do uso. Essa exigência dos pais, relatada pelos seus filhos, também teve uma correlação significativa ($p < 0,05$) muito fraca ($r = 0,18$) com o uso do cinto de segurança pelas crianças em Táxi/Uber. No entanto, utilizar o cinto para ir a um lugar perto de casa, quando não haverá policiais no caminho, no carro de outras pessoas como avós, tios e amigos, no banco traseiro do carro ou quando está doente, não possui correlação significativa com os pais exigirem o uso do cinto de segurança pelas crianças.

Já a opinião das crianças sobre quando devem usar o cinto de segurança tem uma correlação significativa ($p < 0,01$) moderada com suas respostas sobre o uso quando estão no carro de outras pessoas como avós, tios ou amigos ($r = 0,49$) e quando estão no banco traseiro ($r = 0,42$). Possui uma correlação significativa ($p < 0,01$) fraca com o uso do cinto quando estão indo a um lugar perto de sua casa ($r = 0,34$), quando não haverá policiais pelo caminho ($r = 0,20$) e quando estão utilizando os serviços de Táxi/Uber ($r = 0,25$). Essa opinião está muito fracamente ($r = 0,17$) relacionada ao uso do cinto de segurança quando a criança está doente,

mas ainda tem uma correlação significativa ($p < 0,05$).

Em relação a como as crianças costumam ir para a escola 36,1% delas afirmaram que costumam ir de van escolar, 35,6% vão de carro, 26,1% das crianças vão para a escola caminhando, 1,7% responderam que vão de bicicleta e somente uma criança (0,6%) afirmou ir de motocicleta para a escola.

Para a pergunta sobre o lugar onde a criança senta dentro do carro, o questionário possuía 4 opções, sendo elas: banco do motorista que foi a opção escolhida por 1,1% das crianças, banco do carona na frente, essa opção foi marcada por 12,4% das crianças, 30,3% selecionou o banco de trás central e 65,4% das crianças relatou sentar no banco de trás lateral (ao lado da janela). As crianças com dez anos ou mais – que já poderiam sentar no banco da frente de acordo com a legislação brasileira – representavam 21,5% da amostra.

O motivo para sentar no lugar escolhido foi explicado através de uma questão aberta. Para analisar as respostas, elas foram divididas em sete categorias, apresentadas a seguir.

“Gosto pessoal”: Diz respeito à vontade da criança, a escolha do lugar a partir do que ela gosta ou não. Exemplos: “gosto de pegar um ventinho na janela”; “eu acho melhor”; “porque eu gosto de ver todos os carros”.

“É obrigatório”: Trata de quando a escolha do lugar se dá devido à obrigatoriedade, à legislação que não permite sentar no banco da frente antes dos dez anos. Exemplos: “porque só pode ir no banco da frente com dez anos”; “porque não tenho idade”.

“Segurança”: Diz respeito ao lugar que pensa ser mais seguro, que pode evitar lesões ou mesmo acidentes. Também aqueles que evitam outros lugares por oferecerem mais perigo. Exemplos: “para não ter acidente”; “porque é mais seguro”; “no meio é muito perigoso”.

“Pais dizem”: É quando a escolha do lugar depende dos pais, é onde os pais dizem que a criança tem que sentar, a obrigam a sentar ou não permitem que sente nos outros lugares. Exemplos: “meus pais não deixam porque eu fico incomodando eles”; “porque minha mãe

manda eu sentar perto da janela porque a minha mãe acha mais apropriada”.

“Hábito”: É quando a escolha se dá porque é o lugar usual, onde a criança sempre senta, ou pela praticidade do dia-a-dia. Exemplos: “é lá onde eu sempre sento”; “eu saio primeiro para ir para escola”; “só para ir pra escola para não se atrasar”.

“Bem estar”: É quando a decisão do lugar ocorre porque a criança não se sente bem ou passa mal sentada em outro lugar. Exemplos: “porque fico com ânsia de vômito e fico na janela para não vomitar”; “porque eu tenho falta de ar as vezes”.

“Outros”: São as respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências de cada categoria estão apresentadas na Figura 2.

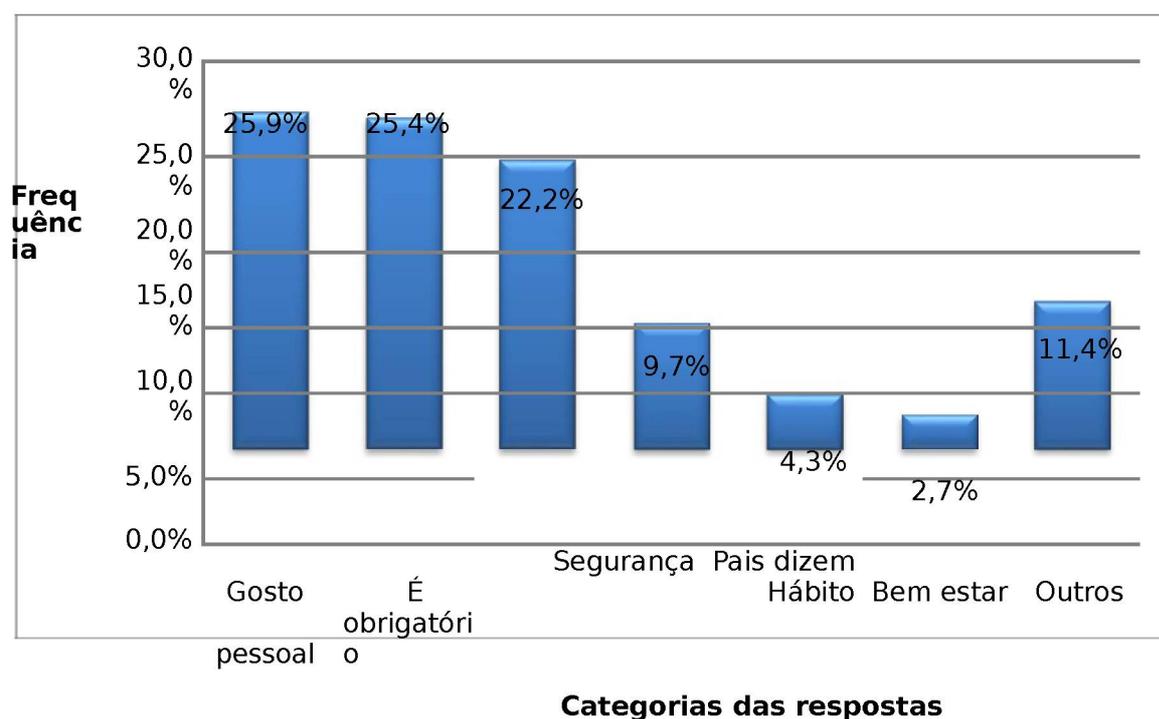


Figura 2. Motivo da escolha de lugar dentro do carro - Respostas das crianças

Para a pergunta que questiona a forma como a criança vai no lugar escolhido dentro do carro, poderia ser marcada mais de uma opção e existiam seis alternativas de resposta. A maioria das crianças, 80,5%, disse ir sentada no banco de trás do carro, 14,1% delas marcou a

opção em que vai sentada no banco da frente do carro, 8,6% afirmou usar o assento de elevação e 3,8% a cadeirinha – sendo que 77,1% delas possuem menos de 145cm de altura - 2,2% disseram que vão de pé dentro do carro e uma criança, 0,5% marcou a opção outro, anunciando ir na janela do carro.

As respostas da questão “O que deve ser feito quando existem 6 pessoas para utilizar um carro que possui 5 cintos de segurança?” foram divididas em certo, errado ou não respostas. As respostas consideradas certas foram definidas por qualquer resolução que não permita o uso do veículo com seis pessoas e somente cinco cintos. Exemplos: “o outro deve ir no outro carro”; “multar essa pessoa”; “fazer duas viagens”. Nesta condição 45,8% das crianças responderam corretamente. Qualquer resolução que permita o uso do veículo por seis pessoas e somente cinco cintos foi considerada errada. Exemplos: “um vai no colo de alguém e veste o cinto”; “usar o mesmo cinto”. As crianças que responderam erroneamente totalizaram 48% da amostra. Ainda tiveram as não respostas, onde apesar da criança responder algo, sua resposta não condizia com a questão. Exemplo: “esquisito meu carro só cabem cinco pessoas”. As respostas que condiziam com este aspecto totalizaram 6,2%.

A questão sobre para que serve do cinto de segurança teve suas respostas divididas em cinco categorias apresentadas a seguir.

“Proteção”: São as respostas que definem o cinto de segurança como um meio para salvar vidas, se proteger, evitar lesões ou promover segurança. Exemplos: “para não machucar”; “para salvar vidas”; “para evitar o máximo de alguém morrer”.

“Evitar acidentes”: São as respostas que relacionam o uso do cinto aos acidentes de trânsito em si e não com as possíveis consequências destes. Exemplo: “para prevenir acidentes”.

“Fixar”: São respostas que relacionam o cinto de segurança ao sujeito não ser ejetado do carro, não sair “voando”, quando o cinto mantém a pessoa presa ao banco. Exemplos: “caso

bater o carro o cinto a gente vai com tudo pra frente ele não deixa mais pra frente porque ele trava”; “para quando sofrer uma batida ou colisão com outro carro para não sair voando para fora do carro”.

“Multa”: Respostas que relacionam o uso do cinto de segurança ao não levar uma multa ou não ser pego por um policial. Exemplo: “também é importante usar o cinto porque se a polícia pegar pode multar”.

“Outros”: São as respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências obtidas em cada categoria são apresentadas na Figura 3.

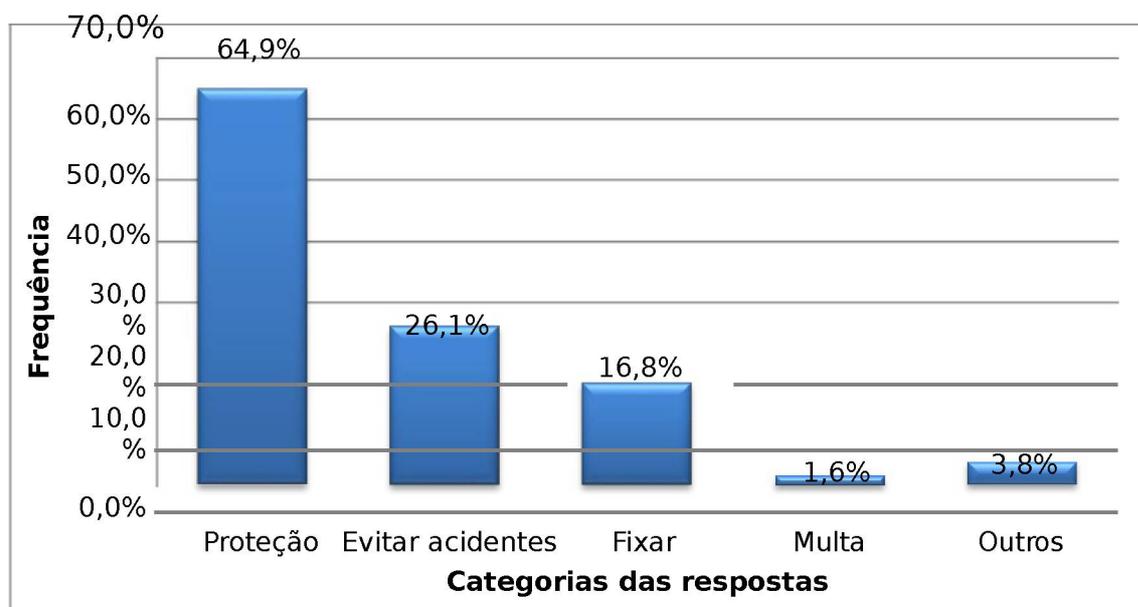


Figura 3. Para que serve o cinto de segurança - Respostas das crianças

Por se tratar de uma questão aberta, também foram criadas oito categorias, que são apresentadas a seguir, para analisar as respostas da questão “Porque tem pessoas que não usam o cinto de segurança?”.

“Gosto pessoal”: São as respostas que usam o não querer como motivo para não usar o cinto ou algum desconforto que esse possa causar. Exemplos: “porque não gosta de usar cinto

de segurança”; “eles acham ruim porque é apertado”.

“Falta de consequências”: Respostas que dizem que não usar o cinto de segurança não lhe trará nenhuma consequência ruim ou não se importam com essas, também as respostas em que o sujeito acredita que não há necessidade de usá-lo. Exemplos: “porque acham que não dá acidentes com eles”; “porque acham que o cinto não ajuda nada”.

“Características pessoais”: Respostas que indicam alguma característica pessoal para decidirem não usar o cinto de segurança. Exemplos: “porque tem teimosias”; “porque elas são doidas”; “porque não são responsáveis”.

“Ignorar”: Diz respeito ao fato de as pessoas ignorarem a lei ou a sua segurança como motivo para não utilizar o cinto de segurança. Exemplos: “porque não respeitam a lei”; “pois eles não se preocupam com sua segurança”.

“Falta de conhecimento”: Respostas que relacionam o não uso com o não saber sobre o uso do cinto de segurança. Exemplos: “porque não sabem que correm um risco”; “porque os pais não tem noção do que pode acontecer”.

“Esquecimento”: Respostas que relacionam o não uso do cinto de segurança com o fato da pessoa ter esquecido. Exemplo: “porque esquecem”.

“Não sei”: As respostas onde as crianças declaram não saber o motivo pelo qual as pessoas não utilizam o cinto de segurança.

“Outros”: Diz respeito às respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências dessas categorias são apresentadas na Figura 4.

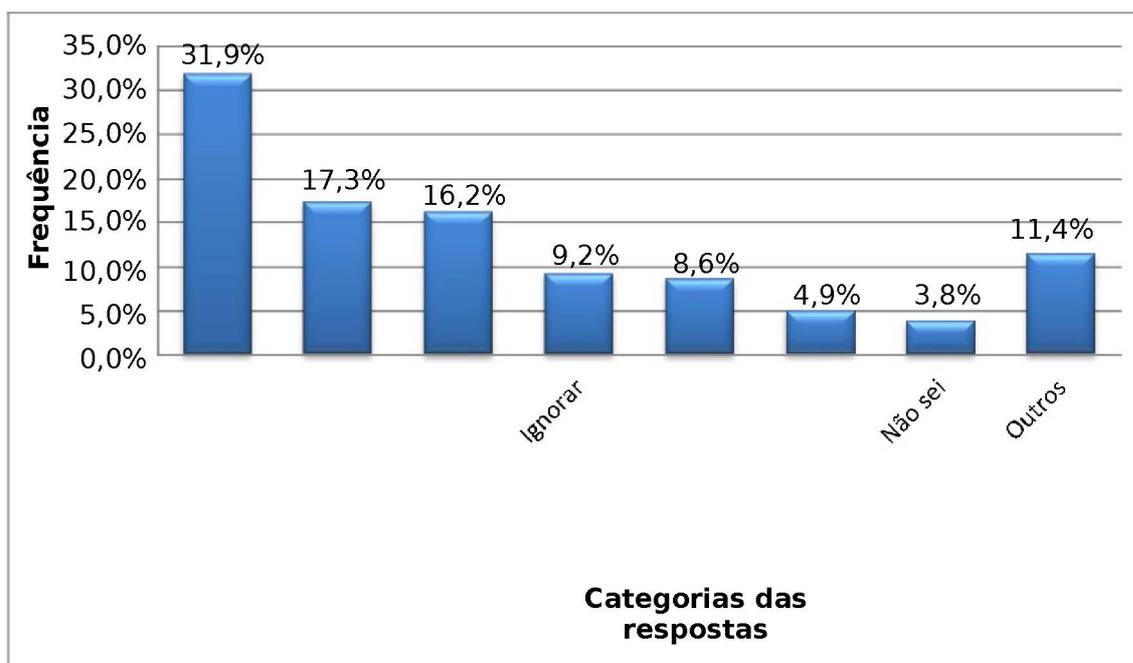


Figura 4. Motivo das pessoas não usarem o cinto de segurança - Respostas das crianças

Ao ser questionada se corre algum risco quando não usa o cinto de segurança, 75,8% das crianças responderam que sim. A justificativa de suas respostas foram classificadas em seis categorias distintas, apresentadas a seguir.

“Proteção”: Respostas que definem o uso do cinto de segurança como um meio para salvar vidas, se proteger ou evitar lesões. Exemplos: “porque pode acontecer alguma tragédia”; “pode voar para fora do carro e se machucar”.

“Sempre usa”: Diz respeito a quando a criança declara sempre andar com o cinto de segurança e por isso não correrá qualquer risco. Exemplos: “porque eu nunca deixei de usar o cinto de segurança”.

“Situações específicas”: É sobre quando a criança relata as situações nas quais não utiliza o cinto de segurança. Exemplos: “porque a gente vai perto”; “meu pai às vezes ele anda devagar”.

“Não aumenta a segurança”: É quando a criança diz não precisar do cinto de segurança para estar segura. Exemplos: “eu seguro bem atrás do banco”; “o cinto não está me protegendo”.

de acidentes de trânsito”.

“Polícia”: Diz respeito às respostas que consideram o risco ter o carro ou os pais apreendidos, ou levar uma multa. Exemplo: “porque pode prender os meus pais”.

“Outros”: Respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências das respostas de cada categoria estão descritas na Figura 5.

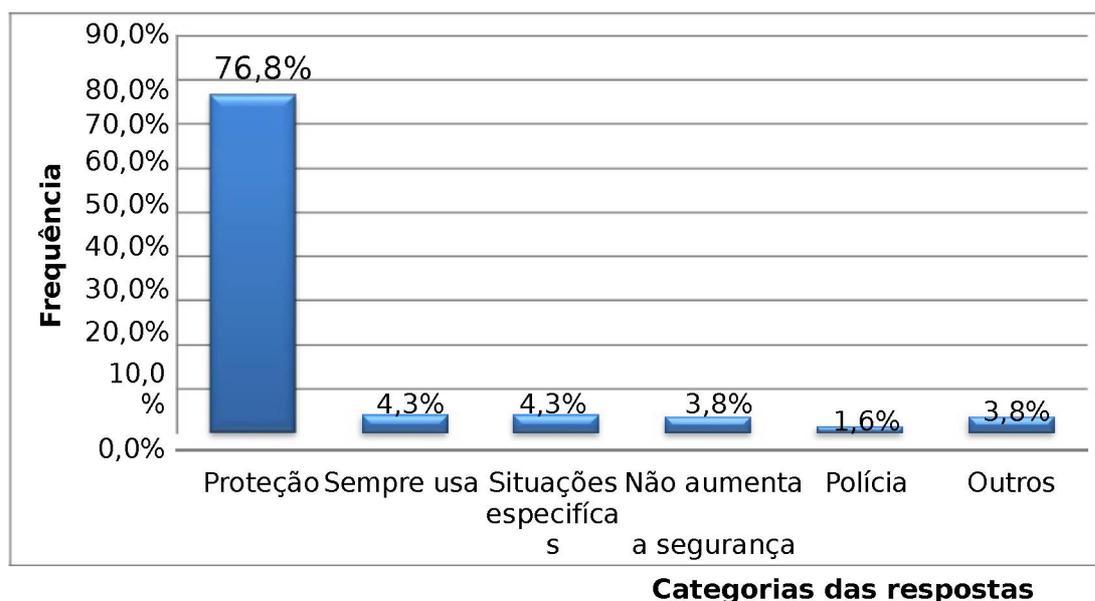


Figura 5. Riscos corridos ao não utilizar o cinto de segurança - Respostas das crianças

A questão “não usar o cinto de segurança já te prejudicou de alguma forma?” não foi analisada pelo fato de as crianças responderem as formas que poderiam ter sido prejudicadas caso não usassem o cinto, o que não era uma resposta para a pergunta. Alguns exemplos de respostas dadas a essa questão foram: “caso freadas muito fortes”; “mas eu uso para prevenir que isso não aconteça”; “porque pode acontecer acidente e a polícia prender”.

Ao ser questionada sobre qual o lugar mais seguro dentro do carro, a criança tinha a possibilidade de quatro respostas, podendo assinalar mais de uma. Sendo assim, 47,5% delas afirmaram que o lugar mais seguro dentro do carro é o banco de trás lateral (ao lado da janela) enquanto 45,9% afirmaram ser o banco de trás central, 6,1% afirmaram ser o banco do motorista e 2,8% o banco do carona na frente.

A justificativa para a escolha de resposta do lugar mais seguro se deu por meio de uma pergunta aberta, as respostas foram categorizadas em nove categorias distintas apresentadas a seguir.

“Longe das extremidades”: Diz respeito às respostas que justificam o lugar ser mais seguro por ser mais distante das extremidades do carro, seja por causa da porta, da parte da frente do carro, da janela ou os vidros. Exemplo: “porque não vai o vidro”.

“Onde não machuca”: Respostas que sugerem que é o lugar onde não há mortes ou ferimentos, ou esses são mais leves, é o lugar onde tem mais proteção. Exemplo: “porque não machuca”.

“Banco da frente”: Se trata das respostas que relatam que o banco que está na frente torna aquele lugar mais seguro. Exemplo: “porque é protegido pelo banco da frente”.

“Cinto”: É sobre quando a justificativa do lugar ser mais seguro se dá através do cinto de segurança, seja pela existência dele ou o modelo. Exemplos: “porque segura o peito e a cintura”; “todos os lugares são seguros se você usar o cinto de segurança”.

“Opinião”: Se trata das respostas nas quais as crianças não dão um motivo para a maior segurança do lugar, mas sim porque gostam ou é o que acreditam. Exemplo: “porque eu acho que sim”.

“Obrigação”: Diz respeito às respostas que definem o lugar mais seguro a partir da obrigação de sentar ali, seja porque alguém mandou ou para evitar ser pego pelos policiais. Exemplos: “porque criança tem que sentar atrás”; “porque a polícia prende”.

“Não voar”: É quando a criança declara que não irá ser ejetada do carro, não irá sair “voando” ou não terá ferimentos a partir dessa ejeção. Exemplo: “ não tem perigo de sair voando”.

“*Airbag*”: É quando a justificativa do lugar ser mais seguro ocorre através da existência do *airbag*. Exemplo: “porque tem *airbag*”.

“Outros”: São as respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências dessas categorias são descritas na Figura 6.

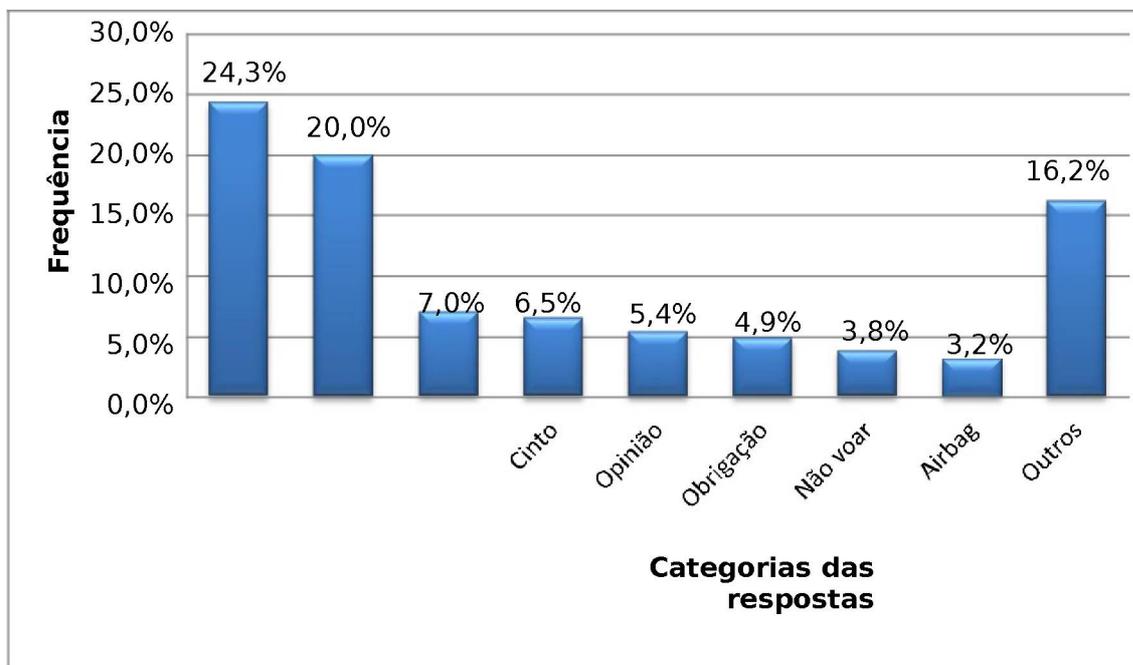


Figura 6. Justificativa de resposta sobre o lugar mais seguro dentro do carro - Respostas das crianças

Questionário dos pais

Para as questões dos pais de respostas formuladas a partir da escala de quatro pontos, as respostas tiveram variação possível de 1 a 4, sendo 1 para ‘nunca’, 2 para ‘quase nunca’, 3 para ‘quase sempre’ e 4 para ‘sempre’. Foram realizadas correlações de Pearson entre as frequência das respostas dos pais e as frequências das respostas das crianças para estas questões.

Ao se tratar das reclamações dos seus filhos para utilizar o cinto de segurança, 57,8% dos pais declararam que estes nunca reclamam, 21,1% que quase nunca reclamam, 11,9% que a reclamação é quase sempre e 9,2% declararam que seus filhos sempre reclamam. A média de

resposta para essa questão foi 1,72 e DP= 1,00. Ao analisar as respostas das crianças sobre essa questão, verifica-se uma correlação significativa ($p<0,01$), apesar de fraca ($r = 0,39$) com as repostas dos pais.

Em relação à frequência que os pais utilizam o cinto de segurança, 82,5% relataram sempre usar o cinto de segurança, 15,8% quase sempre usar e 1,7% relataram quase nunca usar o cinto de segurança, deste modo, a média das respostas foi 3,81 e DP= 0,43. A frequência com que os pais relatam utilizar o cinto de segurança tem uma correlação significativa ($p<0,01$), mas muito baixa ($r = 0,19$) com o relato das crianças sobre essa mesma frequência.

Para a questão sobre a exigência que os pais fazem para que os filhos utilizem o cinto de segurança a média de respostas obtida foi 3,82 e DP= 0,49. As respostas dos pais para a exigência que estes fazem sobre o uso do cinto de segurança pelos seus filhos, não possui correlação significativa com as respostas dadas pelas crianças para a mesma questão. Os pais que responderam que sempre exigem que seu filho utilize o cinto totalizaram 86,4% da amostra, 9,2% responderam que quase sempre exigem e 4,4% que quase nunca exigem.

Em relação à frequência que os pais consideram que seus filhos devem usar o cinto de segurança, 97,8% declararam que o filho(a) sempre deve usar, 1,7% declararam que quase nunca o filho(a) de usar e apenas um, 0,5%, declarou que seu filho(a) deve usar o cinto de segurança quase sempre. A média de resposta obtida para essa questão foi 3,96 e DP= 0,26. A opinião dos pais sobre o dever do uso do cinto pelos seus filhos não tem correlação significativa com a opinião das crianças sobre o mesmo.

Entre essas questões, foram apresentadas aos pais seis situações que possibilitam o uso do cinto de segurança pelos seus filhos e foi questionada a frequência do uso deste em cada uma. As frequências dessas questões se apresenta na Figura 7.

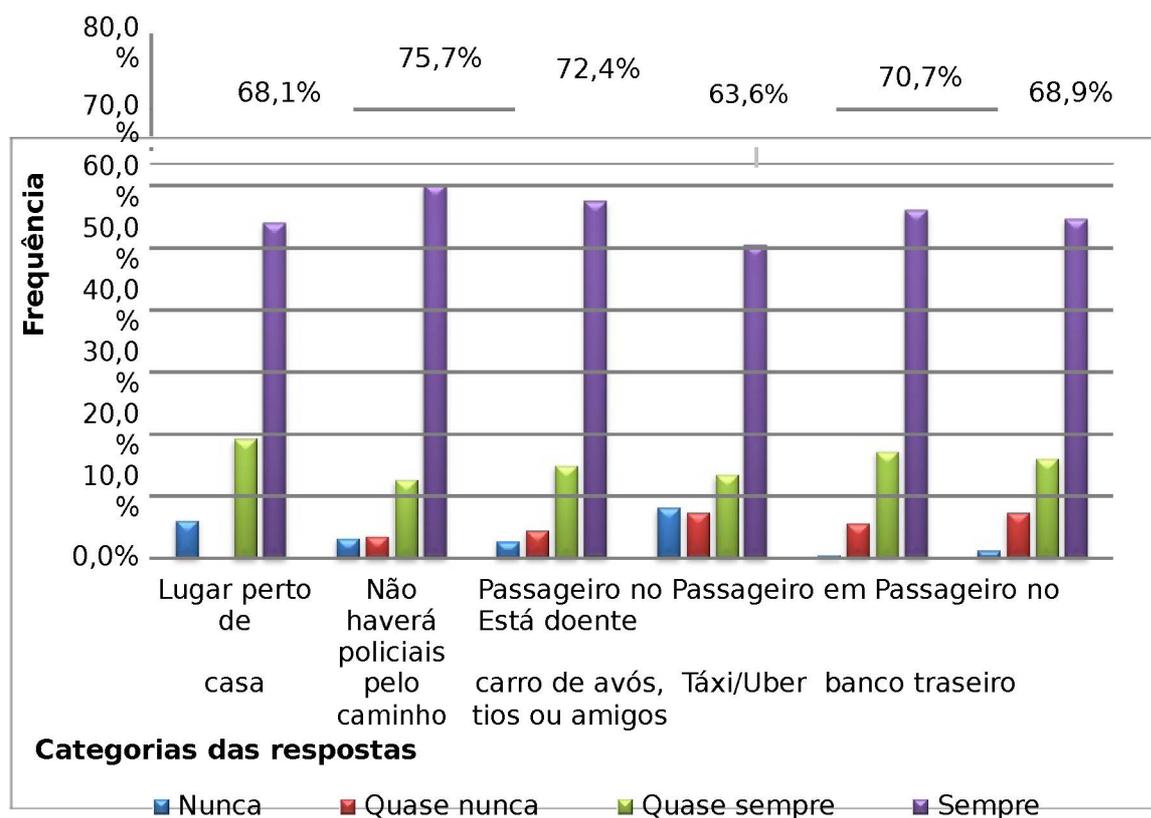


Figura 7. Frequência de uso do cinto de segurança em diversas situações - Respostas dos Pais

Assim, as médias e desvios padrão obtidos nessas questões estão apresentados na Tabela 2.

Tabela 2.

Média e Desvios Padrão do uso do cinto de segurança pelas crianças em diversas situações – Pais

Situação	Média ^a	Desvio Padrão
Lugar perto de casa	3,61	0,63
Não haverá policiais pelo caminho	3,64	0,75
Passageiro no carro de avós, tios ou amigos	3,60	0,74
Passageiro em Táxi/Uber	3,34	1,01
Passageiro no banco traseiro	3,63	0,64
Está doente	3,56	0,73

^a Variação de 1 (nunca) a 4 (sempre).

5
4

Para cada uma destas situações, foram realizadas correlações de Pearson entre as frequências de respostas dos pais e frequências de respostas das crianças. Tais correlações são apresentadas na Tabela 3.

Tabela 3.

Correlações de Pearson entre frequências de respostas dos pais e das crianças para o uso do cinto de segurança pelas crianças em diversas situações

Situação	Correlação
Lugar perto de casa	0,56**
Não haverá policiais pelo caminho	0,17*
Passageiro no carro de avós, tios ou amigos	0,33*
Passageiro em Táxi/Uber	0,57**
Passageiro no banco traseiro	0,51**
Está doente	0,39**

Nota. * $p < 0,05$; ** $p < 0,01$

O relato dos pais sobre a sua frequência de uso do cinto de segurança tem uma correlação significativa ($p < 0,01$), mas fraca ($r = 0,35$), com a sua exigência do uso do mesmo pelos seus filhos. As respostas relatadas sobre sua exigência com o uso do cinto pelas crianças tem uma correlação significativa ($p < 0,01$) moderada com o uso do cinto por elas quando estão indo a um lugar perto de casa ($r = 0,54$), quando não haverá policiais pelo caminho ($r = 0,52$), quando estão no carro de outras pessoas como avós, tios ou amigos ($r = 0,54$), quando estão utilizando os serviços de Táxi/Uber ($r = 0,41$), quando estão sentadas no banco traseiro ($r = 0,56$) e quando estão doentes ($r = 0,54$).

A opinião dos pais sobre quando seus filhos devem usar o cinto de segurança tem uma correlação significativa ($p < 0,01$) fraca com o uso do cinto de segurança pelas crianças quando

não haverá policiais pelo caminho ($r = 0,35$), quando estão no carro de outras pessoas como avós, tios ou amigos ($r = 0,34$) e quando estão sentadas no banco traseiro do carro ($r = 0,21$). Tal opinião tem correlação significativa ($p < 0,05$), mas muito fraca com o uso do cinto pelas crianças quando essas estão utilizando os serviços de Táxi/Uber ($r = 0,16$). E não tem correlação significativa com o uso do cinto pelas crianças quando elas estão doentes ou estão indo a um lugar perto de casa.

A pergunta que questiona o modo que a criança vai dentro do carro, poderia ter como resposta mais de uma opção e existiam seis alternativas de resposta. A maioria dos pais, 84,8% declarou que seus filhos sentam no banco traseiro do carro, 16,3% deles disseram que as crianças usam o assento de elevação. Os pais que afirmaram que seus filhos sentam no banco da frente do carro totalizaram 6% da amostra, 2,7% das crianças ainda usam a cadeirinha, segundo seus pais. Somente um sujeito, 0,5%, declarou que seu filho vai em pé dentro do carro e somente um sujeito também, 0,5%, marcou a opção “outro”, anunciando que seu filho “não necessita”.

Em relação à questão que pede para os pais enumerarem as alternativas conforme aquilo que eles acreditam ser o maior número de ocorrências de mortes em crianças sendo (1) aquilo que mais mata e (8) aquilo que menos mata, a maioria dos pais, 53,4%, acredita que a maior causa de mortes em crianças é como passageiro de um veículo. As demais respostas estão descritas na Tabela 4.

Tabela 4.

Resposta dos pais sobre a frequência de ocorrências de mortes em crianças

A causa externa que mais mata	1º causa	2º causa	3º causa	4º causa	5º causa	6º causa	7º causa	8º causa
Afogamento	6,7%	14,9%	30,6%	17,2%	14,2%	8,2%	5,2%	3%
Passageiro de Veículo	53,4%	27,1%	5,3%	8,3%	1,5%	1,5%	1,5%	1,5%
Atropelamento	31,3%	41,8%	17,9%	3%	3%	1,5%	1,5%	0%
Queda	6%	9,8%	18%	18%	19,5%	14,3%	8,3%	6%
Choque Elétrico	1,5%	0%	5,3%	10,5%	10,5%	17,3%	26,3%	28,6%
Queimadura	0,8%	1,5%	10,6%	18,2%	24,2%	23,5%	15,9%	5,3%
Envenenamento	3,5%	4,9%	2,8%	3,5%	9,8%	11,2%	25,2%	39,2%
Sufocação	2,3%	3%	9%	18,8%	15%	21,8%	15%	15%

Em relação à questão sobre o que deve ser feito quando existem seis pessoas para utilizar um carro que possui somente cinco cintos de segurança, as respostas dos pais foram categorizadas como certas, erradas ou não respostas, sendo consideradas certas aquelas que demonstraram qualquer resolução que não permitisse o uso do veículo nessa situação. Exemplos: “fazer duas viagens”; “uma pessoa não vai”. Os pais que responderam corretamente essa questão totalizaram 92,6%, enquanto as respostas corretas das crianças representam somente 45,8%. Foi considerado errado qualquer resolução que permita o uso do veículo com seis pessoas e somente cinco cintos. Exemplo: “ficarão espremidos, apertados”. As respostas dos pais consideradas erradas representam 5,1%, enquanto que as das crianças totalizam 48%.

Por fim, as não respostas são aquelas que o sujeito responde algo não condizente com a questão. Exemplos: “uma tem que de”; “não utilizar”. As respostas dos pais cabíveis nessa categoria totalizaram 2,3%, enquanto as dos seus filhos totalizam 6,2%.

A pergunta sobre para que serve o cinto de segurança, por se tratar de uma questão aberta, teve suas respostas divididas em quatro categorias, apresentadas a seguir.

“Proteção”: Se trata das respostas que definem o cinto de segurança como um meio para salvar vidas, se proteger ou evitar lesões. Exemplos: “para proteger e diminuir as consequências dos acidentes”; “para salvar vidas em caso de acidente”; “não bater a cabeça no para-brisa, etc..”.

“Fixar”: Diz respeito aquelas respostas que relacionam o cinto de segurança ao sujeito não ser ejetado do carro, não sair “voando”, quando o cinto mantém a pessoa presa ao banco. Exemplos: “para não ser arremessado fora do carro numa batida”; “para que não seja ejetado para fora do carro”.

“Segurança”: Diz respeito às respostas que relacionam o uso do cinto à segurança em geral, que não especificam o porquê o cinto gera segurança. Exemplos: “para a segurança de todos”; “para segurança dos passageiros de veículos”.

“Outros”: São as respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências de cada categoria estão descritas na Figura 8.

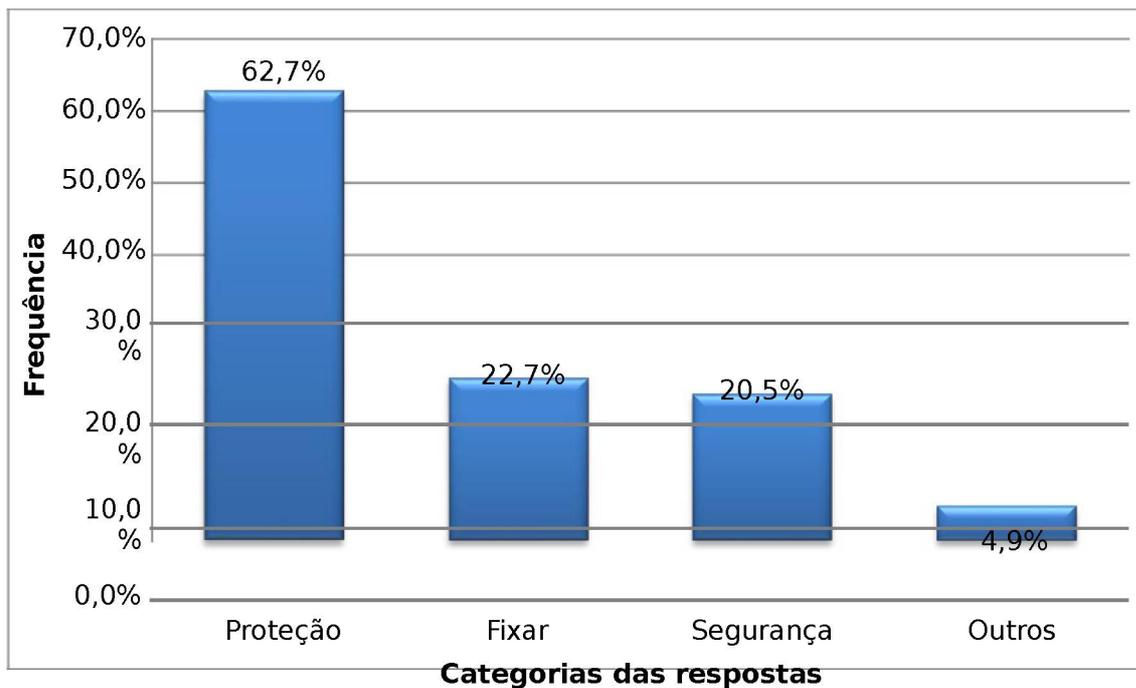


Figura 8 - Para que serve o cinto de segurança - Resposta dos pais

As respostas dos pais que justificam o não uso do cinto de segurança por algumas pessoas foram classificadas em nove categorias descritas a seguir.

“Percepção de risco”: Diz respeito às respostas que explicam a falta de uso do cinto de segurança através de um excesso de confiança da pessoa nela própria, no motorista ou acreditam que nada irá lhe acontecer. Exemplos: “por excesso de confiança”; “porque acham que não vai acontecer nada”.

“Irresponsabilidade”: Se trata das respostas que usam a falta de responsabilidade como motivo para não usar o cinto de segurança. Exemplos: “por irresponsabilidade”; “são irresponsáveis”.

“Negligência”: Se trata das respostas que relacionam o não uso do cinto de segurança com o fato da pessoa ter esquecido ou não ter prestado atenção. Exemplos: “descuido ou falta de cuidado/ atenção”; “uns na correria acabam esquecendo”.

“Gosto pessoal”: Se trata das respostas que usam o não querer como motivo para não usar o cinto ou algum desconforto que esse possa causar. Exemplos: “acham desconfortável”;

“algumas por não gostarem”.

“Falta de conhecimento”: Se trata das respostas que relacionam o não uso com o não saber sobre o uso do cinto de segurança. Exemplos: “existem pessoas que não são orientadas”; “falta de conhecimento”.

“Hábito”: As respostas que dizem que não usar o cinto de segurança está relacionado a falta de hábito, falta de costume, ou não é da cultura da pessoa. Exemplos: “geralmente cultura ou falta de costume”; “por falta de hábito”.

“Ignorar”: Diz respeito ao fato de as pessoas ignorarem a lei, a sua segurança ou mesmo seu conhecimento como motivo para não utilizar o cinto de segurança. Exemplos: “não respeitam as leis de trânsito”; “porque não respeita as leis de trânsito”; “não pensam em sua segurança”.

“Preguiça”: Define as respostas que dizem que não usar o cinto de segurança está relacionado à preguiça de usá-lo. Exemplo: “porque tem preguiça”.

“Outros”: Diz respeito às respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências dessas categorias estão descritas na Figura 9.

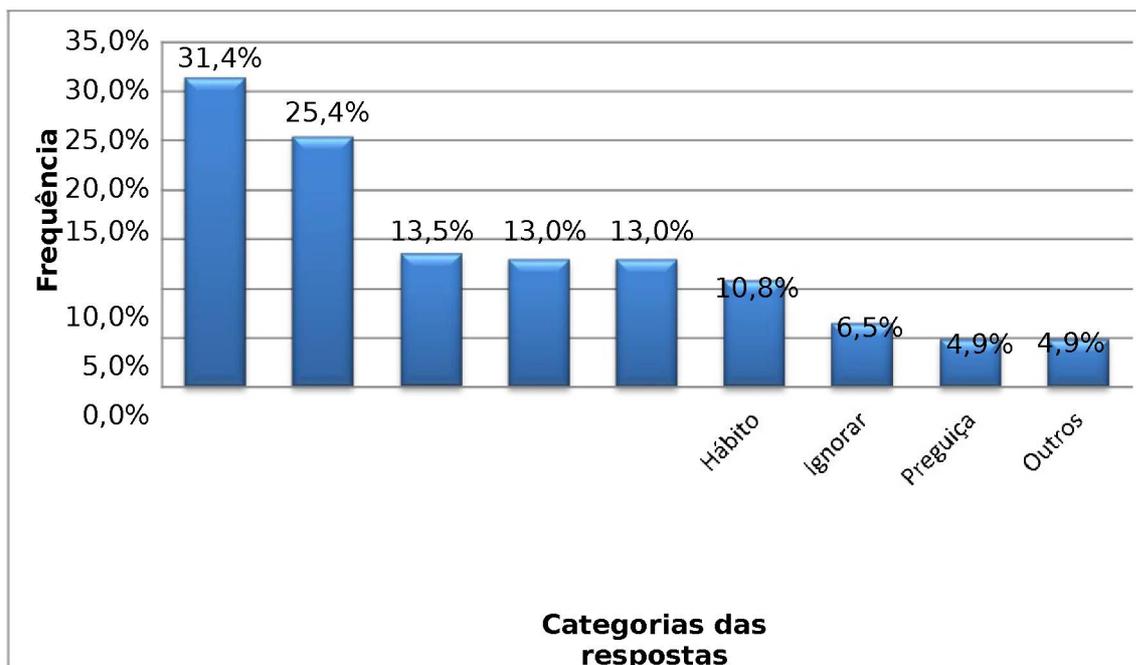


Figura 9. Justificativa para o não uso do cinto de segurança por algumas pessoas - Respostas dos pais

Ao ser questionado sobre a possibilidade do seu filho(a) correr algum risco ao não utilizar o cinto de segurança, 97,2% dos pais responderam que sim. As justificativas das respostas foram classificadas em cinco categorias descritas a seguir.

“Proteção”: Se trata das respostas que definem o uso do cinto de segurança como um meio para salvar vidas, se proteger ou evitar lesões. Exemplos: “se machucar gravemente”; “caso haja acidente pode ser fatal”.

“Ejeção”: São as respostas que caracterizam o uso do cinto de segurança para a criança não ser ejetada, arremessada para fora do veículo, ou as que definem que um ferimento se dará a partir da ejeção. Exemplos: “em caso de batida pode ser lançado para fora do veículo”; “em batidas cair fora do carro”.

“Acidentes”: Diz respeito às respostas que relacionam o uso do cinto de segurança à causa de acidentes, colisões ou freadas bruscas. Exemplos: “pois pode bater o carro ou uma freada”; “risco de qualquer acidente”.

“Legislação”: Diz respeito às respostas que consideram como risco a infração cometida, ou a possibilidade de levar uma multa. Exemplo: “uma infração por não utilizar o cinto”.

“Outros” define as respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências dessas categorias estão descritas na Figura 10.

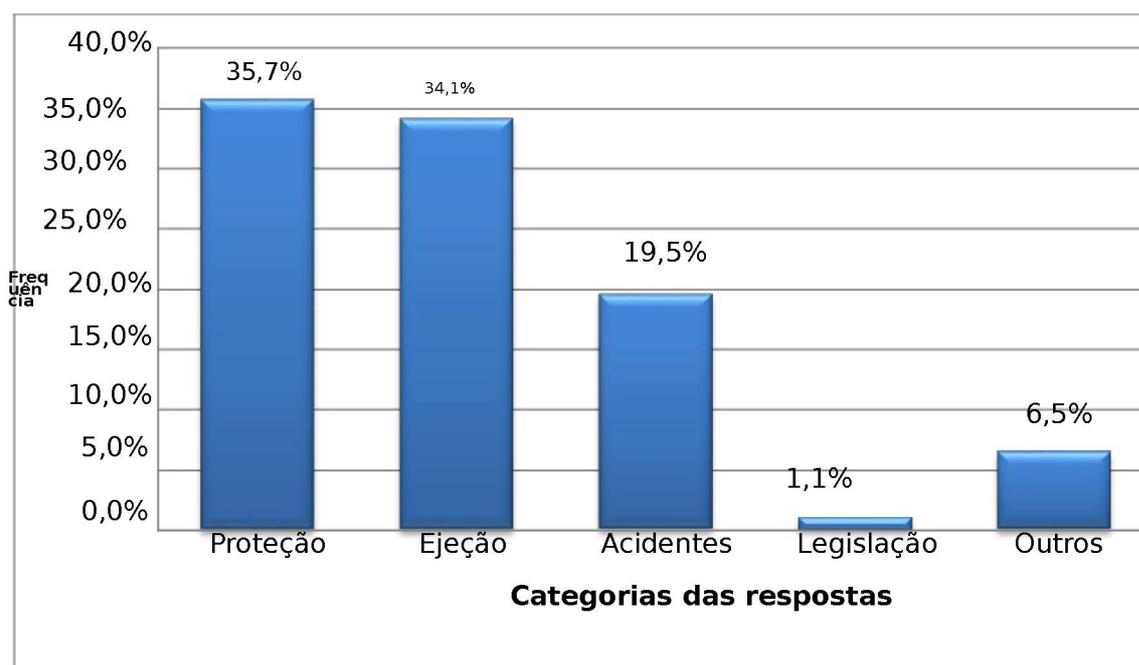


Figura 10. Possibilidade de risco que o filho pode correr ao não utilizar o cinto de segurança - Respostas dos pais

Sobre a pergunta que questiona se eles já foram prejudicados de alguma forma por não utilizar o cinto de segurança, 76,9% dos pais responderam que não tiveram prejuízo algum. As descrições das formas como foram prejudicados foram categorizadas em quatro categorias distintas descritas a seguir.

“Não prejudicou”: Se trata de quando o sujeito relata em resposta aberta que nunca foi prejudicado pelo não uso do cinto de segurança, seja porque nunca lhe ocorreu nada ou por sempre utilizá-lo. Exemplos: “sempre usei o cinto de segurança”; “nunca prejudicou”.

“Lesões”: Diz respeito às respostas que relatam que o sujeito sofreu algum ferimento ou foi afetado de alguma forma quando não utilizou o cinto. Exemplos: “cheguei a bater a cabeça no painel do carro”; “quase lesão medular”.

“Multa”: Se trata de quando a pessoa relata que não utilizar o cinto de segurança lhe gerou uma multa ou advertência policial. Exemplo: “fui multado por falta de uso”.

“Outros”: São as respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências das categorias estão descritas na Figura 11.

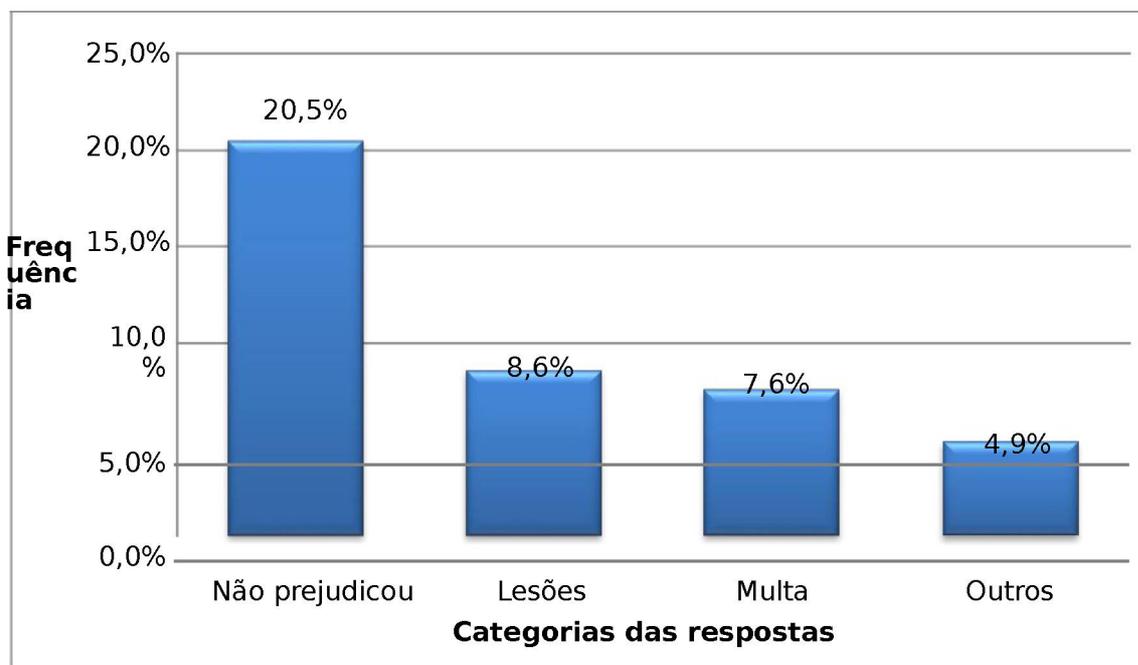


Figura 11. Descrição dos prejuízos gerados pelo não uso do cinto de segurança - Respostas dos pais

Sobre a possibilidade dos riscos no trânsito poderem ser controlados, 94,9% dos pais acreditam que sim. As justificativas para a forma que isso pode ocorrer foram divididas em oito categorias distintas apresentadas a seguir.

“Respeito”: são as respostas que dizem que os riscos podem ser controlados a partir do

respeito, seja ele direcionado às leis ou aos outros. Exemplos: “se cada motorista respeitar as leis de trânsito evitaria muitos acidentes”; “respeito pelo próximo”.

“Conscientização”: Se trata das respostas que acreditam que a conscientização e responsabilidade das pessoas estão relacionadas ao controle de riscos no trânsito. Exemplos: “falta conscientização dos condutores”; “se todos tiverem conscientização”; “tendo responsabilidade”.

“Atenção”: É definida pelas respostas que dizem que os riscos podem ser controlados através da atenção, da pessoa ter cuidado, prudência no trânsito. Exemplos: “prestando atenção no trânsito”; “se as pessoas tiverem mais prudência, muitos acidentes poderiam ser evitados”.

“Direção defensiva”: É definida pelas respostas que caracterizam a direção defensiva ou dirigir de forma segura como formas de controlar os riscos. Exemplos: “dirigindo com prudência”; “se cada um praticar direção defensiva”.

“Cinto de segurança”: Se trata das respostas que acreditam que o uso do cinto segurança está relacionado ao controle de riscos no trânsito. Exemplos: “porque muita gente não usa o cinto”; “por cinto de segurança”; “com o cinto se torna mais seguro”.

“Educação”: Se trata das respostas que acreditam que a educação para o trânsito das pessoas está relacionada ao controle de riscos no trânsito. Exemplo: “mais informação e educação aos motoristas”.

“Legislação”: Diz respeito às respostas que acreditam que leis mais rigorosas, multas e mais sinalização podem controlar os riscos no trânsito. Exemplos: “sinalização”; “se houver mais penas para aqueles motoristas que não obedecem o trânsito”.

“Outros”: Se trata das respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências das categorias estão representadas na Figura 12.

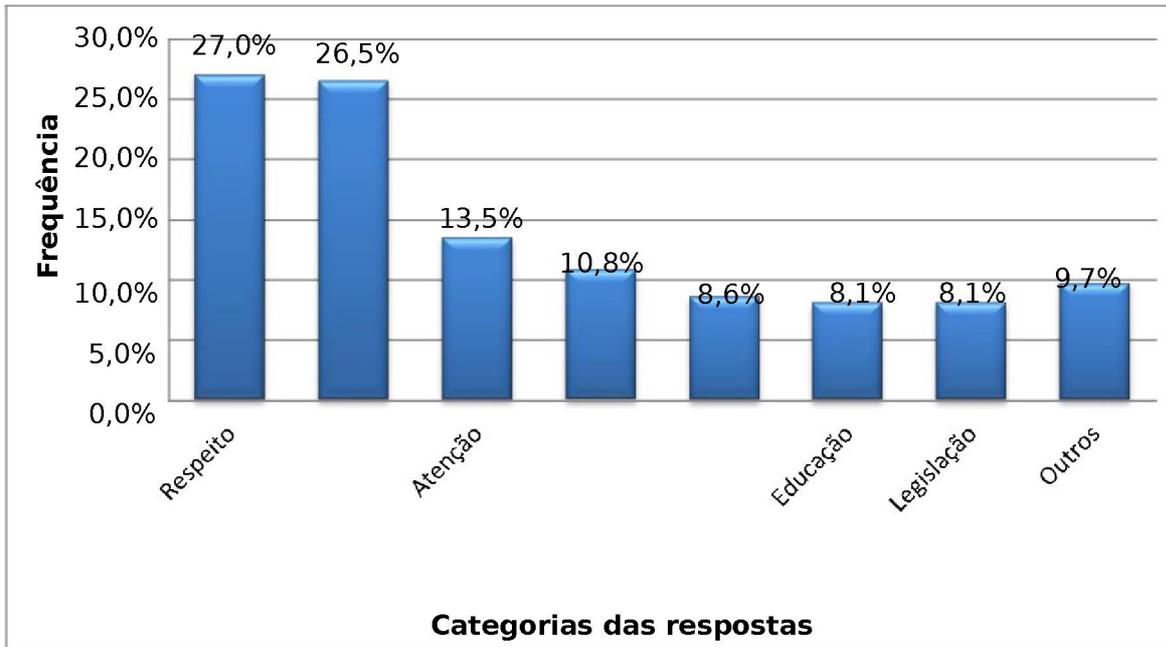


Figura 12. A forma como os riscos no trânsito podem ser controlados - Respostas dos pais

A opinião dos pais sobre o lugar mais seguro dentro do carro foi o banco traseiro central em 60% das respostas, o banco traseiro lateral em 33,9% das respostas, 17,2% dos pais consideram o lugar mais seguro o banco do motorista e 6,6% o banco do carona na frente. Nessa questão poderia ser marcada mais de uma alternativa. As justificativas para a escolha do lugar mais seguro se deram através de respostas dissertativas que foram divididas em oito categorias descritas a seguir.

“Indiferente”: É descrita pelas respostas que caracterizam todos os lugares dentro do carro com o mesmo nível de segurança, seja porque considera que todos são igualmente seguros ou porque nenhum é seguro. Exemplos: “na verdade acredito que qualquer lugar dentro do veículo desde que com o uso do dispositivo de segurança seja seguro”; “para mim, todos os lugares tem o mesmo risco”; “acredito que não há um lugar seguro dentro de um carro no caso de acidente”.

“Longe das extremidades”: Diz respeito às respostas que justificam o lugar ser mais seguro por ser mais distante das extremidades do carro, seja por causa da porta, das janelas ou

por considerar o lugar menos atingido em uma colisão. Exemplos: “fica longe das portas e da frente do carro”; “por ser um local central tem menor risco de um impacto lateral e frontal”.

“Proteção”: Se trata da categoria em que as pessoas definem o lugar mais seguro por considerar que este lhe dará maior proteção, é o mais seguro ou será o menos atingido em um acidente. Exemplos: “porque em caso de uma colisão esse é o local que costuma ser menos atingido”; “porque fica mais seguro em caso de acidente”.

“Instinto do motorista”: É definida a partir da escolha que se dá porque os sujeitos consideram que será o lado que o motorista irá defender instintivamente ou por este estar no controle do carro. Exemplos: “por instinto humano o motorista tende a se proteger se conseguir defende o seu lado”; “o motorista que está no comando”.

“Cinto de segurança”: Se trata de quando a justificativa do lugar ser mais seguro se dá através do cinto de segurança, seja pela existência dele ou o modelo existente neste lugar específico. Exemplos: “se tiver cinto de segurança de três pontos”; “alguns carros não tem cinco cintos, só dois, os da frente”.

“Não sei”: Se trata de quando a pessoa relata não saber a resposta. Exemplo: “não sei dizer”.

“*Airbag*”: Quando a justificativa da resposta do lugar ser mais seguro se dá por meio da existência do *airbag*. Exemplo: “tem os *airbag*”.

“Outros”: Diz respeito às respostas que não puderam ser classificadas em nenhuma outra categoria.

As frequências de tais categorias estão descritas na Figura 13.

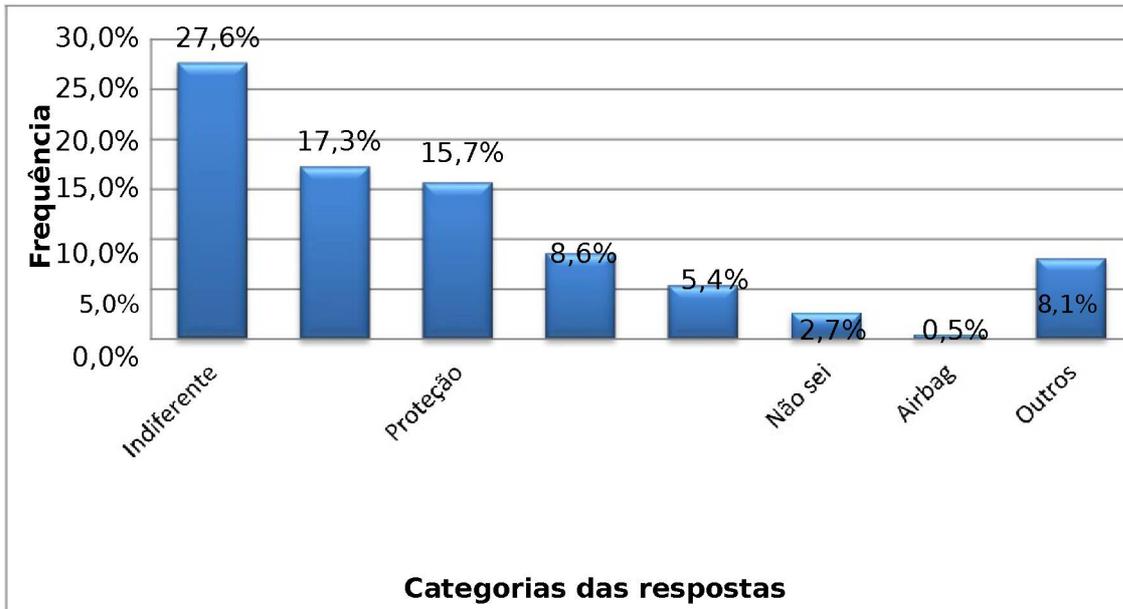


Figura 13. Justificativa de resposta sobre o lugar mais seguro dentro do carro – Respostas dos pais

Discussão

Assim como o observado na literatura com sujeitos de diversas idades (Birru et al., 2016; DETRAN, 2017; Hoye, 2016; Lipovac et al., 2015; Mielke & Bianchi, 2014; Shults et al., 2016; Torquato et al., 2012; Yamazaki & Fujita, 2005), os resultados dessa pesquisa demonstram que mesmo as crianças relatando o uso do cinto de segurança na maioria das vezes, ainda existem situações onde elas deixam de utilizar o cinto, apesar de sua obrigatoriedade (Brasil, 1997).

Uma das medidas de segurança mais eficazes dentro do veículo é o cinto de segurança (Hoye, 2016; Lipovac et al., 2015). No entanto, usá-lo ou não é uma decisão pessoal (Birru et al., 2016). Os resultados dessa pesquisa mostram que o fato de estarem indo para um lugar próximo de sua casa, não ter policiais no caminho, estar doente ou ser passageiro em outro carro que não o dos pais, reduz a frequência do uso do cinto de segurança pelas crianças. E quando a escolha é feita pelo não uso, não é possível que este tenha seu efeito de proteção (Vivoda & Eby, 2011).

Apesar de somente 5,9% das crianças acreditarem que não devem usar sempre o cinto de segurança, é alarmante a frequência em que, nas situações sugeridas no questionário, elas declaram não utilizá-lo sempre. As crianças que relataram não usar sempre o cinto de segurança quando estão indo a um lugar próximo de sua casa totalizaram 35,1%, da amostra, assim como 31,9% dos pais afirmaram que seus filhos não utilizam sempre o cinto nessa situação. A situação em relação ao Uber/Táxi também é semelhante, 34,3% das crianças relataram não usar sempre o cinto nessa situação, já 36,4% dos pais relataram o mesmo. Elas também diminuem sua frequência de uso quando estão doentes, nesse caso 26,9% das crianças não usam o cinto sempre, enquanto os pais que relataram essa situação totalizaram 31,3%.

Não utilizar o cinto no banco traseiro, coloca em risco a vida de todos dentro do veículo (Hoye, 2016; Shimamura, Yamazaki & Fujita, 2005). Ainda assim, 18,8% das crianças relatam

nem sempre usar o cinto nessa situação e 29,3% dos pais também relatam essa falta de uso dos seus filhos. No entanto, os dados do IBGE (2016) são ainda mais altos, onde somente 50,2% da população confirmou usar o cinto no banco traseiro.

Todas essas situações descritas possuem uma correlação significativa ($p < 0,05$) entre as frequências de respostas dos pais e dos filhos. No entanto, apesar de a grande maioria dos pais (97,8%) declarar que seus filhos devem sempre utilizar o cinto de segurança, as respostas para tal questão não tem correlação significativa com o uso do cinto pelas crianças quando elas estão doentes ou estão indo a um lugar perto de casa. Comportamentos de risco realizados pelos pais são reproduzidos pelos seus filhos (Oliveira et al., 2019), sendo assim, se os pais abrem exceções para o uso do cinto por seus filhos, as crianças também tendem a fazê-lo.

Considerando as mortes por causas externas, a criança como passageira de veículo é a segunda causa mais frequente (Ministério da Saúde, 2018). A grande maioria dos pais participantes, 85,8%, acreditam que óbitos de crianças como passageiras de veículos estão entre os três maiores número de ocorrências de mortes. Desta forma, seria esperado que a frequência de uso do cinto de segurança pelas crianças fosse maior, afinal a conscientização para o trânsito da criança deve se dar através dos pais e da comunidade (Çinar et al., 2006).

Os dados em relação a exigência dos pais e a reclamação das crianças têm uma grande discrepância entre as respostas dos pais e as dos filhos. Somente 13,6% dos pais dizem não exigir sempre dos seus filhos o uso do cinto, mas 59% das crianças indicam que essa exigência não acontece. Assim como somente 19,5% das crianças não assinalaram opção 'nunca' para definir a frequência que elas reclamam para usar o cinto de segurança, enquanto 42,2% dos pais não escolheram essa opção. A influência social molda as atitudes a serem tomadas, os padrões morais são partilhados (Bandura, 1991). Se as crianças não percebem como uma obrigação, uma exigência dos pais o uso do cinto, possivelmente não consideram esse comportamento o que Bandura (1991) define como uma fonte de auto-censura, um

comportamento socialmente punível. Um determinado comportamento ser considerado uma obrigação aumenta a chance de realizá-lo (Emmons & Diener, 1986).

Em relação a o que deve ser feito quando existem seis pessoas para utilizar um carro que possui cinco cintos de segurança, 48% das crianças tiveram uma resposta errada. Enquanto somente 5,1% dos pais erraram essa questão. Tal discrepância demonstra que há um saber pelos pais, mas que este não está sendo transmitido às crianças. Sendo assim, deve-se pensar em intervenções para crianças, mas é importante também incluir os pais, disponibilizar a eles o conhecimento necessário para modificar suas atitudes, e servir de modelo para as crianças (Gilteman et al., 2019; Kotha et al., 2018; Lee, Lee & Han, 2019; Romanos-Nanclares et al., 2018).

Apesar de 77,1% das crianças possuírem menos de 1,45m de altura, somente 8,6% delas relataram usar assento de elevação e 3,8% cadeirinha. Já os pais, relataram que 16,3% delas usam o assento enquanto 2,7% a cadeirinha. Para a segurança delas, somente as crianças com mais de 1,45m de altura poderiam ser passageiras de um carro sem utilizar o assento de elevação (Hartmann, 2008).

A maioria das crianças respondeu corretamente a questão sobre o lugar mais seguro dentro do carro, considerando que é sempre o banco de trás, 47,5% delas acreditam que o mais seguro é o banco traseiro central, enquanto 45,9% que é o banco de trás lateral. Somente 6,1% e 2,8% delas marcaram as opções do banco do motorista e banco do carona na frente respectivamente. Diferente dos pais que 17,2% deles acreditam que o lugar mais seguro dentro do carro é o banco do motorista e 6,6% o banco do carona na frente. No entanto 60% dos pais ainda acreditam que o banco central atrás é o lugar mais seguro e 33,9% que é o banco de trás lateral.

O motivo levado em consideração para a escolha do lugar mais seguro dentro do carro, foi considerado o cinto de segurança somente por 5,4% dos pais e 6,5% das crianças. Enquanto

que a distância que esse possui das extremidades do carro se mostrou muito importante tanto para as crianças (24,3%) quanto para os pais (17,3%). O que condiz com a escolha de grande parte dos participantes pelo do banco traseiro central como o lugar mais seguro, considerando que muitos carros ainda não possuem cinto de três pontos em tal assento (Hoye, 2016). A percepção de risco de um indivíduo ocorre a partir do histórico cultural e contexto social em que este se encontra (Sjöberg, 2000). Isto pode ser percebido nessa pesquisa, considerando que a maioria dos pais respondentes possuem a Carteira Nacional de Habilitação (76,5%) e os pais definiram o lugar mais seguro dentro do carro através do instinto do motorista em 8,6% das respostas.

As crianças instauram os requisitos para seus comportamentos futuros durante a primeira infância, pois nessa fase possui um rápido desenvolvimento e busca compreender todo seu potencial, sendo assim, é essencial a influência que o adulto tem sobre ela nesse momento (Clipa & Gavriluță, 2016). Deste modo é importante não somente a exigência dos pais pelo uso do cinto de segurança pelos seus filhos, mas também seu exemplo e a transmissão do seu conhecimento.

Limitações de estudo

Há algumas limitações nesse estudo que devem ser levadas em consideração. Uma delas é o risco de que as respostas dos participantes tenham sido dadas com uma desejabilidade social. Apesar de serem informados sobre a confidencialidade dos dados e estes terem sido coletados a partir de questionários auto-administrados, este é um problema sempre possível de estar presente na pesquisa com pessoas.

Outra limitação para este estudo diz respeito ao tamanho da amostra, que não é representativa, em termos do conjunto da população brasileira. A generalização dos resultados deve ser cautelosa, considerando que o presente estudo tem uma amostra específica de Curitiba

e São José dos Pinhais.

Considerações finais

A escolha de selecionar as crianças estudantes dos 4º anos para participar da pesquisa se deu pelo fato de que nessa faixa etária a criança já reflete sobre suas ações. A maioria dessas crianças nasceram em um momento em que a resolução sobre o uso de dispositivos de retenção infantil já havia sido regulamentada (Brasil, 2008). Considerando que obedecem a legislação, elas utilizam o cinto de segurança desde o seu nascimento e, portanto, seria provável que já estivessem habituadas ao uso deste dispositivo de segurança.

No entanto essa pesquisa demonstra que a decisão pelo uso ou não uso do cinto de segurança se dá conforme a situação na qual o sujeito se encontra, não é um comportamento internalizado pelas crianças, mas sim algo passível de escolha. Deste modo, o uso do cinto de segurança deve ser uma situação imposta pelos pais à criança, não dependendo dela a escolha de utilizá-lo ou não, não tendo a opção de estar no carro se não utilizar o cinto de segurança.

Percebe-se também, que por mais que os pais tenham conhecimento da necessidade de usar o cinto de segurança, muitas vezes seu comportamento não condiz com tal conhecimento, transmitem à criança que há exceções ao uso, que nem sempre ele se faz necessário. Deste modo o uso do cinto de segurança pelas crianças não é influenciado somente pelo uso do cinto por seus pais, mas também pela forma como o conhecimento deles, a percepção que eles tem sobre tal é transmitido à elas.

Se faz necessário dar subsídios, fornecer meios para que os pais compreendam a influência que têm sobre seus filhos a partir de suas exigências, mas também de suas ações, para que desta forma o uso do cinto de segurança pelas crianças se torne um hábito que não necessita de uma decisão.

Referências

- Academia Brasileira de Letras (2008). Dicionário Escolar da Língua Brasileira. Companhia Editora Nacional. São Paulo.
- Bandura, A. (1991). Social Cognitive Theory of Self-Regulation. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50 (2), 248-287. doi: 10.1016/0749-5978(91)90022-L
- Bandura, A., & Cervone, D. (1986). Differential Engagement of Self-Reactive Influences in Cognitive Motivation. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 38 (1), 92-113. doi: 10.1016/0749-5978(86)90028-2
- Bandura, A., Jeffery, R., & Bachicha, D. L. (1974). Analysis of Memory Codes and Cumulative Rehearsal in Observational Learning. *Journal of Research in Personality*, 7 (4), 295-305. doi:10.1016/0092-6566(74)90051-8
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. São Paulo: EDIÇÕES 70.
- Bellis, M. (2016). The History of Steam-Powered Cars. *ThoughtCo*. Recuperado de <http://inventors.about.com/od/famousinventions/fl/The-History-of-Steam-Powered-Cars.htm>
- Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The “genetics” of driving behavior: parents’ driving style predicts their children’s driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 655-659. doi: 10.1016/S0001-4575(03)00087-3
- Birru, H., Rudisill, T. M., Fabio, A., & Zhu, M. (2016). A comparison of self-reported seat belt usage among the Appalachian and non-Appalachian United States. *Accident Analysis & Prevention*, 26, 227-230. doi: 10.1016/j.annepidem.2016.02.001
- Boal, W. I., Li, J., & Rodriguez-Acosta, R. I. (2016). Seat Belt Use Among Adult Workers – 21 States 2013. *Morbidity and Mortality Weekly Report*, 65, 593-597. doi: 10.15585/mmwr.mm6523a1

- Brasil (1997). *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado de <http://www.daer.rs.gov.br/upload/arquivos/201608/04151102-lei-fed-9503-23-9-1997-ctb.pdf>
- Brasil (2008). *Resolução nº 277, de 28 de maio de 2008*. Dispõe sobre o transporte de menores de 10 anos e a utilização do dispositivo de retenção para o transporte de crianças em veículos. Brasília, DF. Recuperado de http://www.cetsp.com.br/media/24771/resolucao_contran_277.pdf
- Brasil (2015). *Resolução nº 518, de 29 de janeiro de 2015*. Dispõe sobre os requisitos de instalação e os procedimentos de ensaios de cintos de segurança, ancoragem e apoios de cabeça dos veículos automotores. Brasília, DF. Recuperado de <http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao5182014.pdf>
- Carter, P. R., & Maker, V. K. (2010). Changing paradigms of seat belt and air bag injuries. *Journal of the American College of Surgeons, 210* (2), 240-252. doi:10.1016/j.jamcollsurg.2009.08.022
- Çinar, N. D., Sahin, S., Filiz, T. M., & Topsever, P. (2006). The approach of mothers towards children's safety in cars, in Sakaraya, Turkey. *Revista Brasileira de Pesquisa em Saúde, 19* (1), 40-44. doi:10.5020/18061230.2009.
- Costa, J. S. D., & Victora, C. G. (2006). O que é "um problema de saúde pública"? *Revista Brasileira de Epidemiologia, 9* (1), 144-146. doi: 10.1590/S1415-790X2006000100018
- Criação do cinto de segurança de três pontos faz 50 anos. (2009, Agosto). G1 Notícias. Recuperado de <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL1267310-9658,00-CRIACAO+DO+CINTO+DE+SEGURANCA+DE+TRES+PONTOS+FAZ+ANOS.html>

- Criança segura (2016). *Distribuição das mortes em decorrência de acidentes por causa e por faixa etária*. Retirado de <http://criancasegura.org.br/dados-de-acidentes/>
- Christofaro, D. G. D., Andersen, L. B., Andrade, S. M., Barros, M. V. G., Saraiva, B. T. C., Fernandes, R. A., & Ritti-Dias, R. M. (2015). Adolescents' physical activity is associated with previous and current physical activity practice by their parents. *Jornal de Pediatria*, 94 (1), 48-55. doi: 10.1016/j.jped.2017.01.007
- Cuffa, M., & Bianchi, A. S. (2012). Beber e dirigir: percepção e comportamento de risco no trânsito. *Saúde em Debate*, 36, 297-305.
- Departamento de Trânsito do Paraná [DETRAN/PR] (2017). *Anuário estatístico 2017*.
- Durbin, D. R., & Hoffman, B. D. (2018). Child Passenger Safety. *Pediatrics*, 142 (5). doi: 10.1542/peds.2018-2460
- Emmons, R. A., & Diener, E. (1986). Situation selection as a moderator of response consistency and stability. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51, 1013-1019. doi:10.1037/0022-3514.51.5.1013
- Faria, E. O., & Braga, M. G. C. (2005). *Avaliar Programas Educativos para o Trânsito não é Medir a Redução de Acidentes ou de Exposição ao Risco de Acidentes*. In Anais do XIX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Recife, Novembro 2005, 1000-1011.
- Gitelman, V., Levi, S., Carmel, R., Korchatov, A., & Hakkert, S. (2019). Exploring patterns of child pedestrian behaviors at urban intersections. *Accident Analysis and Prevention*, 122, 36-47. doi: 10.1016/j.aap.2018.09.031
- Gonçalves, P. (2016). *Estatísticas de acidentes*. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Recuperado de <http://www.dnit.gov.br/rodovias/operacoes-rodoviaras/estatisticas-de-acidentes/estatisticas-de-acidentes>

- Günther, H., Bianchi, A., Neto, I., Silva, L., Yamamoto, M. H., Martins, S. & Correia, T. (2017/Fevereiro). Reflexão sobre o termo “acidente”. *Perkons*. Disponibilizado em http://www.perkons.com/pt/noticia/1731/reflexao-sobre-o-termo-acidente?utm_source=akna&utm_medium=email&utm_campaign=321-080217-news-fev17A
- Harper, S., & Strumpf, E. C. (2017). Primary Enforcement os Mandatory Seat Belt Laws and Motor Vehicle Crash Deaths. *American Journal of Preventive Medicine*, 53, 176-183. doi:10.1016/j.amepre.2017.02.003.
- Hartmann, J. (2008). *Segurança no Trânsito: Critérios de escolha de equipamentos de retenção infantil para uso em automóveis particulares* (Monografia de conclusão de curso não publicada). Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Hassan, M. T. Z., & Meguid, S. A. (2017). Effect of seat belt and head restraint on occupant’s response during rear-end collision. *International Journal of Mechanics and Materials in Design*, 1-12. doi:10.1007/s10999-017-9373-6
- Houston, D. J., & Richardson, L. E. (2007). Risk Compensation or Risk Reduction? Seatbelts, State Laws, and Traffic Fatalities. *Social Science Quarterly*, 88, 913-936. doi:10.1111/j.1540-6237.2007.00510.x
- Hoye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants?. *Accident Analysis & Prevention*, 88, 175-186. doi: 0.1016/j.aap.2015.12.022
- Huang, Y-H., Zhang, W., Murphy, L., Shi, G., & Lin, Y. (2011). Attitudes and behavior of Chinese drivers regarding seatbelt use. *Accident Analysis & Prevention*, 43, 889-897. doi: 10.1016/j.aap.2010.11.009

- Huseth-Zosel, A. L. (2018). Parental perceptions of child placement within vehicles: a focus group study. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 25 (3), 279-283. doi: 10.1080/17457300.2018.1431942
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE] (2016). *Pesquisa Nacional de Saúde de 2013*. Recuperado de http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/pns/2013_vol2/default_xls.shtm
- Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada [IPEA] (2015). *Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea*. Relatório de pesquisa. Brasília.
- Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial – INMETRO. (2004). *Relatório Sobre Análise em Cadeiras Infantis para Automóvel*. Recuperado de <http://www.inmetro.gov.br/consumidor/produtos/cadeirainfantil.pdf>
- Jones, L. E., & Ziebarth N. R. (2017). U.S. Child Safety Seat Laws: Are they Effective, and Who Complies? *Journal of Policy Analysis and Management*, 36 (3), 584-607. doi: 10.1002/pam.22004
- Kahane, C. J. (2004). *Lives saved by the federal motor vehicle safety standards and other vehicle safety Technologies 1960-2002 (DOT HS 809 833)*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- Kanat, S. S., & Gofin, R. (2017). An ecological model to factors associated with booster seat use: A population based study. *Accident Analysis & Prevention*, 108, 245-250. doi: 10.1016/j.aap.2017.09.007
- Kotha, S. B., Alabdulaali, R. A., Dahy, W. T., Alkhaibari, Y. R., Albaraki, A. S. M. & Alghanim, A. F. (2018). The influence of oral health knowledge on parental practices among the Saudi parents of children aged 2–6 years in Riyadh City, Saudi Arabi.

Journal of International Society of Preventive & Community Dentistry, 8. 565-571.

doi: 10.4103/jispcd.JISPCD_341_18

- Lipovac, K., Tesic, M., Maric, B., & Deric, M. (2015). Self-reported and observed seat belt use – A case study: Bosnia and Herzegovina. *Accident Analysis & Prevention*, 84, 74-82. doi: 10.1016/j.aap.2015.08.010
- Lee, Y. J., Lee, S. I., & Han, K. (2019). Influence of parental stress, depressed mood, and suicidal ideation on adolescents' suicidal ideation: The 2008–2013 Korean National Health and Nutrition Examination Survey. *Journal of Affective Disorders*, 246, 571-577. doi: 10.1016/j.jad.2018.12.097
- Liu, S., Zhou, H., Ma, J., Wang, C., Chen, Z., Chen, S., ... Deng, X. (2018). Knowledge, attitudes, and behaviors related to child safety restraint in citizens of Shenzhen Municipality, China, and the associations between these factors. *Traffic Injury Prevention*, 19, 42-48. doi: 10.1080/15389588.2017.1329534
- Ma, Z., & Hample, D. (2018). Modeling Parental Influence on Teenagers' Food Consumption: An Analysis Using the Family Life, Activity, Sun, Health, and Eating (FLASHE) Survey. *Journal of Nutrition Education and Behavior*, 50 (10). 1005-1014. doi: 10.1016/j.jneb.2018.07.005
- Mielke, M. F., & Bianchi, A. S. (2014). *Estudo sobre uso do cinto de segurança na comunidade da Universidade Federal do Paraná (UFPR)* (Relatório apresentado à Coordenadoria de Iniciação Científica e Integração Acadêmica da Universidade Federal do Paraná). Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Ministério da Saúde (2018). *Estatísticas Vitais*. Recuperado de <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/obt10uf.def>
- Ndu, K. I., Ekwochi, U., Osuorah, D. C., Ifediora, O. C., Amadi, F. O., Asinobi, I. N., ... Ulasi, T. O. (2016). Parental practice of child car safety in Enugu, Southeast Nigeria.

Pediatric Health, Medicine and Therapeutics, 7, 141-148. doi:

10.2147/PHMT.S115842

Oliveira, L. M. F. T., Santos, A. R. M., Farah, B. Q., Ritti-Dias, R. M., Freitas, C. M. S. M., & Diniz, P. R. B. (2019). Influência do tabagismo parental no consumo de álcool e drogas ilícitas entre adolescentes. *Einstein*, 17 (1). doi:

10.31744/Einstein_journal/2019AO4377

Oliveira, S. R. L., Carvalho, M. D. B., Santana, R. G., Camargo, G. C. S., Lüders, L., & Franzin, S. (2009). Utilização de assentos de segurança por crianças matriculadas em creches. *Saúde Pública*, 3 (5), 761-7.

Oliveira, Z. C., Mota, E. L. A., & Costa, M. C. N. (2008). Evolução dos acidentes de trânsito em um grande centro urbano, 1991-2000. *Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro*, 24 (2), 364-372. doi: 10.1590/S0102-311X2008000200015

Organização Mundial da Saúde. (2015). *Dez Estratégias para a Segurança de Crianças no Trânsito* (WHO/NMH/NVI Publicação No.15.3). Recuperado de

http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/162176/11/WHO_NMH_NVI_15.3_por.pdf?ua=1&ua=1

Prado, C. V., Lima, A. V., Fermino, R. C., Añez, C. R. R., & Reis, R. R. (2014). Apoio social e prática de atividade física em adolescentes da rede pública de ensino: qual a importância da família e dos amigos?. *Caderno de Saúde Pública*, 30 (4), 827-838. doi: 10.1590/0102-311X00014313

Rezende, H. N. (2015). *Impacto da percepção do clima familiar no comportamento dos jovens condutores* (Dissertação de Mestrado não publicada). Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

Romanos-Nanclares, A., Zazpe, I., Santiago, S., Marín, L., Rico-Campà, A., & Martín-Calvo, N. (2018). Influence of Parental Healthy-Eating Attitudes and Nutritional Knowledge

- on Nutritional Adequacy and Diet Quality among Preschoolers: The SENDO Project. *Nutrients*, 10. doi: 10.3390/nu10121875
- Rozestraten, R. J. A. (1986). A Psicologia Social e o trânsito. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 6 (2), 22-23. doi:10.1590/S1414-98931986000200007
- Rundmo, T. (1999). Perceived risk, health and consumer behaviour. *Journal of Risk Research*, 2, 187–200. doi: 10.1080/136698799376790
- Schützhofer, B., Lüftenegger, M., Knessl, G., & Mogel, B. (2017). Evaluation of the FASIKI traffic safety programme for parents of cycling children. *Transportation Research Part F*, 46, 500-508. doi: 10.1016/j.trf.2016.08.004
- Secretaria Municipal de Trânsito de Curitiba [SETRAN] (2010). *Estatísticas de trânsito do ano de 2010*. Recuperado de <http://www.setran.curitiba.pr.gov.br/transito/estatisticas/>.
- Shimamura, M., Yamazaki, M., & Fujita, G. (2005). Method to evaluate the effect of safety belt use by rear seat passengers on the injury severity of front seat occupants. *Accident Analysis & Prevention*, 37, 5-17. doi: 10.1016/j.aap.2004.05.003
- Shults, R. A., Haegerich, T. M., Bhat, G., & Zhang, X. (2016). Teens and seat belt use: What makes them click? *Journal of Safety Research*, 57, 19-25. doi: 10.1016/j.jsr.2016.03.003
- Sjöberg, L., (1998). Worry and Risk Perception. *Risk Analysis*, 18 (1). doi: 10.1111/j.1539-6924.1998.tb00918.x
- Sjöberg, L., (2000) Factors in Risk Perception. *Risk Analysis*, 20 (1). doi: 10.1111/0272-4332.00001
- Sjöberg, L., Moen, B., & Rundmo, T. (2004). Explaining risk perception: An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research. *Norgeste knisknaturvitenskapeligeuniversitet*. Trondheim, Noruega, Rotunde.

- Smiley, M. L., Bingham, C. R., Jacobson, P. D., & Macy, M. L. (2018). Discordance between age- and size-based criteria of child passenger restraint appropriateness. *Traffic Injury Prevention, 19* (3), 326-331. doi: 10.1080/15389588.2017.1403016
- Sousa, R. M., Júnior, P. F., Braga, F. M., Neto, S. D. C., Belo, F. M., Reginaldo, S. S., & Moraes, F. B. (2014). Uso correto do cinto de segurança e dos dispositivos de restrição infantil em automóveis em Goiânia. *Revista Brasileira de Ortopedia, 49* (4), 340-344. doi: 10.1016/j.rbo.2013.09.002
- Taubman – Ben-Ari, O. (2016). Parents' perceptions of the Family Climate for Road Safety: Associations with parents' self-efficacy and attitudes toward accompanied driving, and teens' driving styles. *Transportation Research Part F, (40)*, 14-22
- Torquato, R., Franco, C. M. A., & Bianchi, A. (2012). Seat Belt Use Intention among Brazilian Undergraduate Students. *Revista Colombiana de Psicologia, 21* (2), 253-263.
- Vivoda, J. M., & Eby, D. W. (2011). Factors Influencing Safety Belt Use. Em B. E. Porter (Org.), *Handbook of traffic Psychology* (pp. 215-230). United States of America: Elsevier.
- Zonfrillo, M. R., Ferguson, R. W., & Walker, L. (2015). Reasons for Child Passenger Nonrestraint in Motor Vehicles. *Traffic Injury Prevention, 16*, 41-45. doi: 10.1080/15389588.2015.1040115
- Waiselfisz, J. J. (2014). *Mapa da Violência 2014: Os jovens do Brasil*. Rio de Janeiro, Flacso Brasil.
- Weegels, M.F., & Kanis, H. (2000). Risk perception in consumer product use. *Accident Analysis and Prevention, 32*, 365–370. doi: 10.1016/s0001-4575(99)00093-7

World Health Organization [WHO] (2015). *Global status report on road safety: supporting a decade of action 2015*.(NLM Publicação No. WA 275). Recuperado de

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

World Health Organization [WHO] (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018* (CC BYNC-SA 3.0 IGO). Recuperado de

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Anexo A – Questionário para as crianças

Por favor, responda as questões a seguir de acordo com o seu dia-a-dia.

Você usa o cinto de segurança quando está indo para um lugar perto da sua casa?

() Nunca uso () Quase nunca uso () Quase sempre uso () Sempre uso

Você reclama por não querer usar o cinto de segurança?

() Nunca reclamo () Quase nunca reclamo () Quase sempre reclamo () Sempre reclamo

Você usa o cinto de segurança quando não vai ter policiais pelo caminho?

() Nunca uso () Quase nunca uso () Quase sempre uso () Sempre uso

Você usa o cinto de segurança quando você é passageiro no carro dos seus avós, tios ou amigos? () Nunca uso () Quase nunca uso () Quase sempre uso () Sempre uso

Você usa o cinto de segurança quando anda de Táxi/Uber?

() Nunca uso () Quase nunca uso () Quase sempre uso () Sempre uso

Você usa o cinto de segurança quando você é passageiro no banco traseiro?

() Nunca uso () Quase nunca uso () Quase sempre uso () Sempre uso

Você usa o cinto de segurança quando está doente?

() Nunca uso () Quase nunca uso () Quase sempre uso () Sempre uso

Seus pais usam o cinto de segurança?

() Nunca usam () Quase nunca usam () Quase sempre Usam () Sempre Usam

Seus pais obrigam você a usar o cinto de segurança?

() Nunca obrigam () Quase nunca obrigam () Quase sempre obrigam () Sempre obrigam

Quando você deve usar o cinto de segurança?

() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Como você costuma ir para a escola?

() Carro () Van escolar () Caminhando () Bicicleta () Moto () Outro: Qual? _____

Onde você senta dentro do carro?

() Banco do motorista () Banco do carona na frente
() Banco de trás central () Banco de trás lateral (ao lado da janela)

Por quê? _____

Como você vai dentro do carro?

() Em pé
() Sentado no banco da frente do carro
() Sentado no banco de trás do carro
() Sentado na cadeirinha
() Sentado no assento de elevação
() Outro: Qual? _____

Por favor, responda as questões a seguir de acordo com sua opinião.

O que deve ser feito quando existem 6 pessoas para utilizar um carro que possui 5 cintos de segurança?

Para que serve o cinto de segurança? _____

Porque tem pessoas que não usam o cinto de segurança? _____

Você corre algum risco quando não usa o cinto de segurança? ()Sim ()Não

Por quê? _____

Não usar o cinto de segurança já te prejudicou de alguma forma? () Não () Sim. Como? _____

Qual é o lugar mais seguro dentro do carro?

()Banco do motorista ()Banco do carona na frente

()Banco de trás central ()Banco de trás lateral (ao lado da janela)

Por que esse é o lugar mais seguro? _____

Por favor, responda as questões a seguir para descrição da amostra.

Sexo: () Feminino () Masculino Idade: _____ Escola: () Pública () Particular

Obrigada pela participação!

QUESTIONÁRIO A SER RESPONDIDO PELOS PAIS

Por favor, responda as questões a seguir de acordo com seus hábitos e os de seu filho(a). Para responder as perguntas relacionadas ao seu filho(a), considere sempre aquele que está levando este questionário para casa.

Qual a frequência que seu filho(a) usa o cinto de segurança quando está indo para um lugar perto da sua casa?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) reclama por não querer usar o cinto de segurança?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) usa o cinto de segurança quando não vai ter policiais pelo caminho? () Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) usa o cinto de segurança quando é passageiro no carro de avós, tios ou amigos? () Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) usa o cinto de segurança quando anda de Táxi/Uber?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) usa o cinto de segurança quando é passageiro no banco traseiro? () Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) usa o cinto de segurança quando está doente?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que você utiliza o cinto de segurança?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que você exige que seu filho(a) utilize o cinto de segurança?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Qual a frequência que seu filho(a) deve usar o cinto de segurança?
() Nunca () Quase nunca () Quase sempre () Sempre

Como seu filho vai dentro do carro?

- () Em pé
- () Sentado no banco dianteiro do carro
- () Sentado no banco traseiro do carro
- () Sentado na cadeirinha
- () Sentado no assento de elevação
- () Outro: Qual? _____

Por favor, responda as questões a seguir de acordo com sua opinião. Para responder as perguntas relacionadas ao seu filho(a), considere sempre aquele que está levando este questionário para casa.

Enumere a lista abaixo conforme o que você acredita que seja o número de ocorrência de mortes em crianças entre 9 e dez anos de idade, sendo (1) aquilo que mais mata, (2) a segunda coisa que mais mata e assim por diante até (8) sendo aquilo que menos mata.

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| () Afogamento | () Queda |
| () Atropelamento | () Queimadura |
| () Passageiro de veículo | () Choque elétrico |
| () Sufocação | () Envenenamento |

O que deve ser feito quando existem 6 pessoas para utilizar um carro que possui 5 cintos de segurança?

Para que serve o cinto de segurança? _____

Por que têm pessoas que não usam o cinto de segurança? _____

Seu filho(a) corre algum risco quando não utiliza o cinto de segurança? () Sim () Não
Por quê? _____

Não usar o cinto de segurança já te prejudicou de alguma forma? () Não () Sim. Como? _____

Você acredita que os riscos no trânsito podem ser controlados? () Sim () Não
Por quê? _____

Qual é o lugar mais seguro dentro do carro? () Banco do motorista () Banco do carona na frente
() Banco de trás central () Banco de trás lateral (ao lado da janela)
Por quê? _____

Por favor, responda as questões a seguir para descrição da amostra.

Possui carro ou tem um à sua disposição? () Possui () Dispõe () Não possui, nem dispõe

Se possui ou dispõe de um carro, quantos dias na semana você o usa junto com seu filho(a) ?
() Nenhum () Um () Dois () Três () Quatro () Cinco () Seis () Sete

Sexo () Feminino () Masculino

Idade _____

Possui carteira de motorista (CNH)? () Sim () Não Se sim, há quanto tempo? _____

Qual a altura do seu filho(a)? _____

Qual o seu grau de escolaridade?

() Ensino fundamental incompleto

() Ensino fundamental completo

() Ensino médio incompleto

() Ensino médio completo

() Ensino superior incompleto

() Ensino superior completo

Obrigada pela participação!

Anexo C – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Nós, Alessandra Sant'Anna Bianchi e Layane Priscila da Silva, da Universidade Federal do Paraná, estamos convidando o(a) Senhor(a) Responsável Legal pelo aluno(a) a participar e permitir a participação do aluno(a) em um estudo sobre o comportamento no trânsito intitulado **De pai para filho: A transmissão do hábito de utilizar o cinto de segurança**. Tal estudo se faz importante para que seja possível identificar os aspectos que influenciam na transmissão do comportamento de utilizar o cinto de segurança.

a) O objetivo desta pesquisa é verificar se o uso do cinto de segurança pelas crianças está relacionado ao comportamento dos seus pais.

b) Caso você participe e permita a participação do aluno(a) na pesquisa, será necessário que você preencha o questionário que se encontra junto com este termo e o devolva para a pesquisadora através da agenda escolar do aluno(a). Também será necessária a aplicação de outro questionário ao aluno(a) em questão.

c) Para tanto você deverá permitir o comparecimento do aluno(a), durante o período de aula, disponibilizado pela escola para a atividade, de forma a não prejudicar o aluno(a). O tempo médio utilizado para o preenchimento do questionário é de 15 minutos.

d) Para participar o aluno (a) deverá estar com Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado pelo responsável legal, assim como o questionário, que foi enviado junto com este através da agenda escolar, deve estar preenchido.

e) É possível que haja algum desconforto, principalmente relacionado ao cansaço pelo preenchimento ou ao não saber responder alguma das questões.

f) Alguns riscos relacionados ao estudo podem ser: desconforto emocional ou algum constrangimento devido a alguma das questões.

g) Os benefícios esperados com essa pesquisa são a aquisição de conhecimentos e comportamentos seguros no trânsito, embora nem sempre o participante seja diretamente beneficiado por sua participação neste estudo.

h) Os pesquisadores Alessandra Sant'Anna Bianchi e Layane Priscila da Silva, responsáveis por este estudo, poderão ser localizados na Praça Santos Andrade, nº 30. 2º Andar, sala 214. Contatados no telefone (41)3310-2649 e por email em bianchi@ufpr.br ou layanepriscila@hotmail.com para esclarecer eventuais dúvidas que você possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

i) A sua participação neste estudo, assim como a da criança pela qual você é responsável, é voluntária e se você ou o aluno(a) não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

j) As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas, sendo estas a orientadora e pesquisadora responsável e a pesquisadora colaboradora. No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a sua identidade e a do aluno(a) em questão sejam preservadas e mantida suas confidencialidades.

k) O material obtido, questionários respondidos, poderá ser descartado no prazo de 5 anos.

l) As despesas necessárias para a realização da pesquisa não são de sua responsabilidade e você não receberá qualquer valor em dinheiro pela sua participação.

m) Você terá a garantia de que caso haja problemas emocionais decorrentes deste estudo, o participante receberá atendimento psicológico pela pesquisadora colaboradora Layane Priscila da Silva – CRP-08/22807. O atendimento ocorrerá na Clínica Integrada San Magno, localizada em São José dos Pinhais, rua Paulino de Siqueira Cortês, 2453. Ocorrerá através de 10 encontros (ou menos, a depender do caso) com datas e horários acordados entre a pesquisadora e o participante.

n) Quando os resultados forem publicados, não aparecerá seu nome, e sim um código

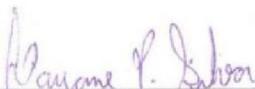
o) Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos (CEP/SD) do Setor de Ciências da Saúde da Universidade Federal do Paraná, pelo telefone 3360-7259.

Eu, _____, li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar e do qual permiti a participação da criança pela qual sou o(a) responsável legal, _____.

A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que a criança pela qual sou responsável é livre, assim como eu, para interromper a participação a qualquer momento sem justificar a decisão e sem qualquer prejuízo para mim ou para a criança. Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo e permito voluntariamente que a criança pela qual eu sou responsável legal participe deste estudo.

_____, _____ de _____ de 2018

Assinatura do Participante de Pesquisa e Responsável Legal


Assinatura do Pesquisador Responsável

Aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos do Setor de Ciências da Saúde/UFPR.
Parecer CEP/SD-PB.nº 2675161
na data de 25/05/2017 

CONVITE

Caros senhores pais ou responsáveis,

Venho por meio deste, convidar você e o seu filho(a) – aquele(a) por qual recebeu este convite – a participarem da pesquisa de mestrado em psicologia do trânsito da Universidade Federal do Paraná sobre o trânsito. Todos os anos são registradas mais de um milhão de mortes ocorridas no trânsito no mundo todo (World Health Organization, 2015) e para que seja possível trabalhar na redução de mortes pelo trânsito, antes se faz necessário pesquisar sobre esse tema. O documento a seguir explicita maiores detalhes da pesquisa. Caso o Senhor(a) aceite colaborar, deverá preencher e assinar as duas vias, uma via é sua e a outra deverá ser devolvida juntamente com o questionário respondido por você no dia __/__/__ (_____-FEIRA) através desta mesma agenda escolar. O instrumento a seguir é para ser respondido pelos pais, seu filho(a) irá responder outro questionário em sala de aula.

Caso haja qualquer dúvida, o senhor(a) poderá entrar em contato com a pesquisadora através do telefone (41)99984-6556.

Desde já agradeço a disponibilidade.

Layane Priscila da Silva
Psicóloga - CRP-08/22807

Anexo E - Lembrete

Caros senhores pais ou responsáveis,

Gostaria de lembrar que amanhã dia __/__/____(_____-**FEIRA**) será feita a aplicação questionário da pesquisa sobre o trânsito para crianças, se seu filho vai participar favor enviar a autorização até esta data. Tais documentos foram enviados através desta mesma agenda escolar na data __/__/____.

Mais uma vez agradeço a disponibilidade.

Layane Priscila da Silva

Dos pais aos filhos: A transmissão do hábito de utilizar o cinto de segurança

Autores:

Layane Priscila da Silva CRP: 08/22807

Mestranda em Psicologia – Universidade Federal do Paraná

Alessandra Sant’Anna Bianchi CRP: 08/19311

Doutora em Psicologia – Universidad de Barcelona, Professora e Coordenadora do Programa de Mestrado da Universidade Federal do Paraná.

Todos os anos são registrados mais de 180 mil óbitos infantis no trânsito mundial (Organização Mundial da Saúde, 2015). No trânsito brasileiro, somente em 2016, foram registrados 1285 óbitos de crianças de 0 à 14 anos de idade (Ministério da Saúde, 2018). Sendo que das mortes de crianças ocorridas no trânsito do mundo todo em 2010, 36% foram como ocupantes de veículos (Organização Mundial da Saúde, 2015).

O cinto de segurança previne a ejeção do veículo, assim como lesões mais graves na cabeça ou no tórax (Hoye, 2016). Seu uso para todos os ocupantes do veículo é exigido desde 1998 pelo Código de Trânsito Brasileiro (Brasil, 1997). No entanto, a taxa de uso do cinto de segurança no Brasil em 2013 foi de somente 79% no banco da frente e 50% no banco traseiro (World Health Organization, 2018). Considerando que, entre as mortes por causas externas, a criança como passageiro de veículo é a segunda causa mais frequente (Ministério da Saúde, 2018), se faz necessário pesquisar os fatores que influenciam o uso do cinto de segurança pela criança, inclusive o papel dos pais neste.

Os resultados da pesquisa realizada por Oliveira et al. (2009) em Maringá-PR mostraram que o uso do cinto de segurança pelos pais, é o segundo fator de maior influência do uso de dispositivos de retenção pelas crianças. Os dados obtidos neste estudo sugerem que

Anexo F - Artigo

a falta de preocupação dos pais com sua própria segurança, reflete em um descuido com a segurança da criança (Oliveira et al., 2009). Quando os indivíduos percebem que seus familiares não utilizam o cinto de segurança têm uma disposição menor para utilizá-lo (Birru et al., 2016). A conscientização da comunidade em relação ao trânsito deve ser transmitida desde cedo para as crianças através dos pais com a colaboração da escola (Çinar et al., 2006).

Quando os pais realizam qualquer comportamento de risco, estes são reproduzidos por seus filhos (Oliveira et al., 2019). Desta forma, ao se pensar em intervenções para crianças que evitem tais comportamentos, é importante também incluir os pais, disponibilizar a eles o conhecimento necessário para modificar suas atitudes, servindo de modelo para as crianças (Gilteman et al., 2019)

É na primeira infância que a criança instaura os requisitos para seus comportamentos futuros, pois nessa fase possui um rápido desenvolvimento e busca compreender todo seu potencial, sendo assim, é essencial a influência que o adulto tem sobre ela nesse momento (Clipa & Gavriliuță, 2016). Embora os pais percebam os benefícios do uso de equipamentos de retenção e conheçam as possíveis consequências que o não uso pode ter, ainda consideram o risco do não uso minimizado em certas situações, como quando estão apressados ou para viagens curtas (Zonfrillo, Ferguson & Walker, 2015).

A pesquisa de mestrado em psicologia do trânsito da Universidade Federal do Paraná teve 185 crianças participantes com idade entre oito e doze anos, sendo 51,1% do sexo feminino. Também participaram da pesquisa os 185 pais dessas crianças, somente um dos pais de cada criança respondeu ao questionário, sendo 58,9% do sexo feminino. Os resultados dessa pesquisa mostram que o fato de estarem indo para um lugar próximo de sua casa, não ter policiais no caminho, estar doente ou ser passageiro em outro carro que não o dos pais, reduz a frequência do uso do cinto de segurança pelas crianças. O uso do cinto de segurança não é um comportamento internalizado pelas crianças, mas sim algo passível de escolha. Por mais

Anexo F - Artigo

que os pais tenham conhecimento da necessidade de usá-lo, seu comportamento nem sempre condiz com isso e transmitem à criança que há exceções ao uso. O uso do cinto de segurança deve ser uma situação imposta pelos pais à criança, não tendo a opção de estar no carro se não utilizá-lo. Se faz necessário que os pais compreendam a influência que têm sobre seus filhos através de suas exigências, mas também de suas ações, para que desta forma o uso do cinto de segurança pelas crianças se torne um hábito que não necessita de uma decisão.

Referências:

Birru, H., Rudisill, T. M., Fabio, A., & Zhu, M. (2016). A comparison of self-reported seat belt usage among the Appalachian and non-Appalachian United States. *Accident Analysis & Prevention, 26*, 227-230. doi: 10.1016/j.annepidem.2016.02.001

Brasil (1997). *Lei n. 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF. Recuperado de <http://www.daer.rs.gov.br/upload/arquivos/201608/04151102-lei-fed-9503-23-9-1997-ctb.pdf>

Çinar, N. D., Sahin, S., Filiz, T. M., & Topsever, P. (2006). The approach of mothers towards children's safety in cars, in Sakaraya, Turkey. *Revista Brasileira de Pesquisa em Saúde, 19* (1), 40-44. doi:10.5020/18061230.2009.

Gitelman, V., Levi, S., Carmel, R., Korchatov, A., & Hakkert, S. (2019). Exploring patterns of child pedestrian behaviors at urban intersections. *Accident Analysis and Prevention, 122*, 36-47. doi: 10.1016/j.aap.2018.09.031

Hoye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants?. *Accident Analysis & Prevention, 88*, 175-186. doi: 10.1016/j.aap.2015.12.022

Ministério da Saúde (2018). *Estatísticas Vitais*. Recuperado de <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/obt10uf.def>

Anexo F - Artigo

Oliveira, L. M. F. T., Santos, A. R. M., Farah, B. Q., Ritti-Dias, R. M., Freitas, C. M. S. M., & Diniz, P. R. B. (2019). Influência do tabagismo parental no consumo de álcool e drogas ilícitas entre adolescentes. *Einstein*, 17 (1). doi: 10.31744/Einstein_journal/2019AO4377

Oliveira, S. R. L., Carvalho, M. D. B., Santana, R. G., Camargo, G. C. S., Lüders, L., & Franzin, S. (2009). Utilização de assentos de segurança por crianças matriculadas em creches. *Saúde Pública*, 3 (5), 761-7.

Organização Mundial da Saúde. (2015). *Dez Estratégias para a Segurança de Crianças no Trânsito* (WHO/NMH/NVI Publicação No.15.3). Recuperado de http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/162176/1/WHO_NMH_NVI_15.3_por.pdf?ua=1&ua=1

Zonfrillo, M. R., Ferguson, R. W., & Walker, L. (2015). Reasons for Child Passenger Nonrestraint in Motor Vehicles. *Traffic Injury Prevention*, 16, 41-45. doi: 10.1080/15389588.2015.1040115

World Health Organization [WHO] (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018* (CC BYNC-SA 3.0 IGO). Recuperado de https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/