



LEVANTAMENTO DE EVIDÊNCIAS COMPORTAMENTAIS DE CONDUTORES UTILIZANDO GRUPOS FOCAIS

André Victor Igarashi¹; Magaly Natalia Pazzian Vasconcellos Romão²; Jorge Tiago Bastos³

¹ *Observatório Nacional de Segurança Viária, andreigarashi3@gmail.com*

² *Universidade de São Paulo - Escola de Engenharia de São Carlos, magaly.romao@fatec.sp.gov.br*

³ *Universidade Federal do Paraná – Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano – Departamento de Transportes, jtbastos@ufpr.br*

RESUMO

Dada a grande variedade de fatores envolvidos e a complexidade da tarefa de condução, há a necessidade de conhecer o perfil comportamental dos condutores. O presente estudo tem por objetivo descrever três sessões de grupo focal realizadas a fim de obter evidências comportamentais de diferentes categorias de condutores no âmbito do primeiro estudo naturalístico de condução brasileiro. As entrevistas contaram com a participação de 21 condutores divididos em três categorias: condutores habituais (N=8), condutores que utilizam aplicativos de carona organizada (N=7) e motoristas que realizam viagens através de aplicativos de transportes profissionalmente (N=6). Além do objetivo inicial das entrevistas, ainda foi possível identificar determinados comportamentos e tendências entre os participantes a respeito dos temas-chave abordados: comportamentos de risco, fatores de risco da via, fiscalização, comportamento dos demais motoristas, medidas de moderação de tráfego e campanhas de conscientização.

PALAVRAS-CHAVE: grupos focais, condutores habituais, condutores de aplicativo de carona, condutores de aplicativo de transporte, fatores comportamentais.

1. INTRODUÇÃO

Entre os fatores determinantes para acidentes de trânsito, o fator humano tem se destacado por estar presente na grande maioria das ocorrências, seja isoladamente, ou associado a problemas na via ou no veículo (Ferraz et al., 2012). Para coletar dados a respeito do comportamento no trânsito, a técnica de grupos focais, segundo Morgan (1996), é uma alternativa que se utiliza de interações sociais guiadas pelas orientações de um mediador. A sessão de grupo focal (GF) consiste em uma entrevista em grupo, em que o mediador cumpre o papel de entrevistador, e as respostas dos entrevistados são manifestadas abertamente no grupo, com a possibilidade de um participante complementar, reforçar ou, até mesmo, contradizer a resposta de outro (Morgan, 1996). Este aspecto não acarreta problemas na medida em que o objetivo do método não é recolher ideias individuais dos participantes ou obter um consenso do grupo, mas recolher diferentes percepções, ideias e intenções dentro



do grupo (Kjær, 2005). Dessa forma, o objetivo do presente trabalho é descrever três sessões de grupo focal realizadas a fim de obter evidências comportamentais de diferentes categorias de condutores.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

O método de entrevistas por meio de grupos focais destaca-se por permitir aos pesquisadores identificar comportamentos e motivações complexos, através do efeito de grupo proporcionado por ele (Morgan, 1996). Além disso, uma informação de grande interesse coletada através do GF dá-se na forma da concordância ou divergência entre as falas dos participantes, de forma que é possível ter-se uma noção da uniformidade da opinião de um grupo social (Morgan, 1996). Por outro lado, os pesquisadores e o mediador devem atentar-se tanto para que o entrevistador não influencie as respostas dos participantes, como para que todos estejam envolvidos nas discussões, sem que um sobresaia-se em relação aos outros.

Quanto às aplicações desse método de pesquisa, na publicidade, ramo onde é mais empregado, o GF é utilizado para avaliar o nível de aceitação de um produto, serviço, ou até mesmo candidatos a cargos políticos (Morgan, 1996). Já no meio científico, usos identificados por Morgan (1996) incluem conhecimentos a respeito de envelhecimento da população, sociologia política, criminologia, movimentos sociais, sociologia do trabalho e educação.

No âmbito da engenharia de transportes, essa técnica já foi utilizada para fins distintos. Simons et al. (2014) realizou sessões de grupo focal com jovens adultos, entre 18 e 25 anos, para identificar aspectos que influenciem na escolha modal desse grupo etário. Li (2018) utilizou o método para estudar a relação entre uso do solo, ambiente construído e fatores de auto-seleção nas decisões de moradia e deslocamento em vizinhanças que empregam o desenvolvimento orientado pelo transporte. Por sua vez, Kester et al. (2019) investigou a percepção da população acerca da tecnologia de veículos elétricos e *vehicle-to-grid* em cinco países nórdicos. Hwang et al. (2020) conduziu grupos focais para avaliar a perspectiva de pessoas com deficiência e administradoras de transporte público sobre veículos autônomos.



3. METODOLOGIA

As sessões de grupo focal realizadas no escopo do presente trabalho tiveram como objetivo reconhecer o perfil de condutores voluntários participantes do primeiro estudo naturalístico de segurança viária desenvolvido no Brasil, no qual foram investigados fatores comportamentais por meio do monitoramento da tarefa real de condução utilizando câmeras e GPS embarcados. Uma descrição mais detalhada desta pesquisa pode ser encontrada em Bastos et al. (2020) e Valeixo e Suginoshita (2020).

As entrevistas foram conduzidas em torno de temas-chave que foram incorporados à discussão por meio de uma mediadora, porém com a possibilidade de inclusão de temas transversais conforme a evolução da discussão junto aos participantes. Assim, os temas-chave abordados foram: os fatores de risco da via, como sinalização e geometria da via; a efetividade dos diferentes tipos de fiscalização; o risco associado ao comportamento dos demais condutores; a percepção sobre as medidas de moderação de tráfego; e o potencial de mudança do comportamento dos condutores a partir de campanhas de conscientização.

Ao todo, foram realizadas três sessões de grupo focal, as quais eram compostas, cada uma, por uma categoria distinta de condutores, conforme: (i) oito condutores habituais (CH), ou seja, que não exercem nenhuma forma de compartilhamento de viagem, nem outra forma de serviço remunerado; (ii) sete condutores que utilizam aplicativos de carona organizada (CAC); e (iii) seis motoristas que realizam viagens através de aplicativos de transportes como profissão (MAT), tal como Uber, 99, e Cabify, com o total, portanto, de 21 participantes.

Os condutores participantes se voluntariaram a participar do estudo por meio de um formulário eletrônico divulgado em diversas redes sociais, o qual recolhia informações gerais, de contato e a respeito dos hábitos de condução deles. Depois foi confirmada a disponibilidade de cada um em comparecer a sua respectiva sessão, as quais aconteceram todas ao longo do mês de agosto de 2019. Os participantes da sessão receberam auxílio financeiro de R\$ 50,00 para transporte até o campus universitário onde foi conduzida a discussão.

Dos 21 participantes, mais de 70% eram do gênero masculino, sendo que nos grupos de CAC e MAT, houve uma predominância maior de 80% do gênero masculino, e no grupo de CH, houve um equilíbrio entre os gêneros. Já em relação à idade, na soma dos três grupos,



houve uma distribuição quase uniforme entre as faixas etárias, entretanto, de forma individual o grupo de condutores habituais apresentou uma idade média menor que os outros dois.

As sessões de CH e CAC tiveram a duração de uma hora cada, e a de MAT, de uma hora e meia. Todas foram gravadas com o uso de câmeras filmadoras que permitiram a captura de som e imagem, permitindo assim a transcrição de cada uma das sessões e também a observação posterior mais atenta da dinâmica estabelecida durante a discussão. Para tanto, os participantes também consentiram, por meio da assinatura de um termo de compromisso, com o uso de suas falas para fins do projeto de pesquisa, exclusivamente pela equipe que compunha o estudo (docentes, alunos de graduação e pós-graduação).

4. RESULTADOS

A partir da realização das sessões de grupo focal, pôde-se apontar algumas considerações gerais a respeito das dinâmicas observadas nos grupos. Primeiramente, no grupo focal referente a condutores que realizam viagens por meio de aplicativos de transporte, obteve-se a discussão mais aprofundada e extensa dentre as três categorias de condutores. Nesse grupo, a partir das colocações da mediadora sobre os temas-chave, novos temas surgiram de maneira espontânea, como relatos de “perseguição” por parte de agentes de trânsito e da polícia; o comportamento inadequado não apenas dos outros condutores como dos próprios passageiros; e, principalmente, aspectos relacionados às condições precárias de trabalho, que corroboram inclusive para o acontecimento de situações de risco, como direção em estado de fadiga ou sonolência. Esse aspecto foi analisado de forma mais detalhada em Igarashi et al. (2020).

Tabela 1 – Depoimentos associados a temas incorporados à discussão pelos entrevistados do grupo de MAT

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
MAT	(I) <i>"A gente estava tomando essas multas por transporte irregular de passageiros, eles conseguiram liminares contra esse tipo de multa. Aí como eles não conseguiam mais multar os Ubers por transporte irregular de passageiros, começaram a multar por qualquer coisinha. Porque parava com pisca ligado, criança sem cadeirinha, a pessoa sem cinto segurança, então eu percebi que teve, não sei se você teve a mesma percepção que eu, mas por uma pressão dos táxis por não querer ter Uber na cidade, a SETRAN começou a fiscalizar mais os Ubers, e multar por qualquer coisinha mesmo. Parar em fila dupla, embarque e desembarque, chega de madrugada lá tem um monte de embarque e desembarque, chegou guardinha da SETRAN lá e fala "5 minutos"."</i>



- MAT (II) *"Às vezes ele fazia algumas perguntas "você tem como correr?". Eu olhava para a cara dele e perguntava: "você tem certeza?""*
- MAT (III) *"Na verdade, não, é um vício. É situação atual que a gente enfrenta é a seguinte: carro alugado a R\$ 500 cada segunda-feira. Você pega uma semana fraca com um mundo de motoristas novos concorrendo às mesmas corridas que você."*

Além disso, o grupo de MAT apresentou uma menor ocorrência de relatos associados a comportamentos de risco que os outros dois, uma possível consequência do fato de a direção ser a fonte de renda desse grupo associada à possibilidade de avaliação por parte do passageiro após a corrida.

Tabela 2 – Depoimentos associados a comportamentos de risco dos entrevistados

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
CAC	(IV) <i>"Encaro! Eu sei do perigo, né? Eu sei dos meus riscos. Eu sei até onde consumir, mas nada impede, sei lá, de que eu toma uma taça de vinho, um chope, não, não."</i>
CH	(V) <i>"Digito. Ninguém mais usa o telefone para falar. Eu já bati o carro fazendo isso."</i>
CH	(VI) <i>(Sobre o que faz quando bebe bebida alcoólica) "Eu, hoje em dia, não dirijo, mas faz uns dois anos. Eu queria essa consciência ontem. Eu não me importava."</i>
MAT	(VII) <i>"Quando você depende do dinheiro pra viver, você se cuida muito mais."</i>

Em relação aos temas-chave apresentados, primeiramente, quando se tratava dos fatores de risco da via, pontos levantados com frequência foram a largura estreita de algumas vias por limitar o espaço disponível para o condutor em caso de emergência e propriamente por tornar a circulação menos fluida. Segundo os entrevistados, esse problema se agrava em casos em que há estacionamento nas laterais, por acrescentar uma visibilidade de pedestres menor; a falta de sinalização ou a impossibilidade de enxergá-la; e, apesar de haver um tópico posterior voltado para essa matéria, o despreparo de outros condutores foi apontado já nesse momento como um fator de risco das vias.

Tabela 3 – Depoimentos associados a fatores de risco da via

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
CH	(VIII) <i>"O trajeto que eu faço diariamente são aquelas ruas que tem 4 vias e elas foram achatadas, elas eram mais largas e agora elas são super achatadinhas. Então sim, se furar um pneu se acabar a gasolina e o cara tiver aqui parar ali não tem acostamento então é um fator de risco."</i>
CH	(IX) <i>"Eu tenho problema de visão quando tá chovendo forte eu não consigo enxergar as benditas vias faixas brancas, parece que tá tudo preto o asfalto pelo visto não sou só eu. Porque tem vezes que tem motorista que vem cortando a frente, você tem que parar para não... o cara tá perdido andando."</i>



MAT *(X) “Eu acho que o maior fator de risco até hoje é que tem muito motorista sem o preparo para dirigir. O que que eu levo de fechada o que eu levo de buzinaço meu Deus do céu. Quase bati o carro umas três vezes já só esse mês.”*

Sobre a fiscalização, foram recorrentes as discussões a respeito dos radares, com afirmações a respeito da localização inadequada de alguns e da reação indevida de condutores ao passarem por eles, entretanto, todos os participantes aparentaram entender a sua necessidade e importância.

Tabela 4 – Depoimentos associados à fiscalização

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
CAC	<i>(XI) “Eu acho que é justo. Só depende do lugar, do horário de pico, ou se não é, eu acho que alguns são um pouco mais relevante talvez. Outros, eles estão lá, e as pessoas sabem que eles vão estar lá, e vão tirar o pé e depois continuar normalmente né. Aí eu acho que o intuito dele não é bem...”</i>
CAC	<i>(XII) “O problema do radar é que o povo é muito desatento. O radar é a sessenta, o cara passa a trinta. Aí são dez carros, o décimo carro já vai tá passando a cinco. Eu passo a cinquenta e cinco sessenta. Se é sessenta, eu passo a sessenta, por que eu vou passar a trinta? Porque daí tem dez carro atrás de mim, o último carro vai passar a cinco por hora, aí vai começar a fazer trânsito. Isso eu fico indignado. Lombada eletrônica é a quarenta, o cara passa a quinze! Passa a trinta e cinco, quarenta!”</i>

No que tange o comportamento dos demais condutores, os dois principais pontos observados foram o comportamento especificamente de motociclistas, e, como citados no depoimento X (Tabela 3), e o despreparo de condutores, também mencionado no XIV (Tabela 5), entretanto nesse caso com foco nos condutores que realizam viagens por meio de aplicativos de transporte.

Tabela 5 – Depoimentos associados ao comportamento de motoristas

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
CH	<i>(XIII) “Eu já atropeliei dois (motociclistas) eu achei que os dois eu tinha matado e foi a pior sensação da minha vida. E a culpa não é deles. Eu tava estacionado eu fui sair eu não sei de onde ele brotou pra baixo do carro. E a outra foi virar na rua, Ele foi ultrapassar pela direita e a gente se encontrou, e ficou lá embaixo do carro. E os dois desmaiam. Aí você entra em desespero porque você matou aquela pessoa. Você não quer encostar na pessoa... chorei litros! Odeio motoqueiro!”</i>
MAT	<i>(XIV) “Tem muito motorista, devido essa fase que o Brasil está passando, eles foram lá fizeram análise e viraram motorista de aplicativo. Só que tem um preparo para as vias sem preparo para atendimento às pessoas. E uma situação que eu vi hoje, deve ser um motorista novo, era uma Via Rápida, encostou o carro para descer uma passageira, do lado dos carros, sem ligar o pisca alerta, dizendo ele estava ali para isso. Para desembarque. Isso eu vejo direto.”</i>



Na discussão a respeito das medidas de moderação de tráfego, as falas foram direcionadas principalmente a lombadas e a áreas com velocidade máxima de 40 km/h (em Curitiba, chamada de Área Calma). Em ambos os casos percebeu-se que os entrevistados tinham a opinião de que esses mecanismos não são aplicados de forma eficiente, e acabam por atrapalhar o trânsito.

Tabela 6 – Depoimentos associados a medidas de moderação de tráfego

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
CH	<i>(XV) "Não sou fã de lombada. Por mim como já é para fazer uma lombada que faça uma lombada eletrônica. Menos mal."</i>
CH	<i>(XVI) (Sobre lombadas) "Uma ajuda, 10 atrapalha."</i>
CH	<i>(XVII) (Sobre aspectos positivos dos radares) "Eu acho que tem. Eu concordo com ele na BR, nessas vias rápidas que as pessoas acham que é necessário. Agora na tal da via calma incomoda bastante."</i>

Por último, sobre o efeito das campanhas de conscientização voltadas para a segurança no trânsito, houve uma divergência entre participantes a respeito do tipo de campanha mais adequado, pois foram relatadas opiniões que eram favoráveis a campanhas com impacto emocional maior, e outras a campanhas com um humor mais leve.

Tabela 7 – Depoimentos associados à mudança de comportamento por meio de campanhas

GRUPO FOCAL	DEPOIMENTO
CH	<i>(XVIII) "Olha eu acho que o ser humano não aprende no amor aprende na dor então tragédia toca mais."</i>
MAT	<i>(XIX) "Às vezes uma piada a pessoa lê e leva mais atenção do que uma coisa séria."</i>

5. CONCLUSÕES

As sessões de grupo focal realizadas permitiram identificar uma série de fatores comportamentais de três grupos distintos de condutores. Os condutores de aplicativo de transporte, devido à maior distância percorrida, relataram uma diversidade muito grande de situações. Por este motivo, podem ser considerados como uma categoria interessante de ser consultada quando da necessidade de entender o universo de situações de risco experimentadas no dia-a-dia de condução. Tanto para os condutores de aplicativo de carona quanto para os motoristas de aplicativo de transporte, a presença de passageiro tende a resultar em comportamentos mais seguros. No tocante aos condutores habituais, observou-se uma maior variedade de opiniões tendo em vista que representam uma categoria maior e, portanto, com opiniões e percepções mais diversas.



AGRADECIMENTOS

Ao Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) e ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (MCTIC / CNPq N°. 28/2018 – Universal / Faixa A).

REFERÊNCIAS

BASTOS, J. T.; DOS SANTOS, P. A. B.; AMANCIO, E. C.; et al. Naturalistic driving study in Brazil: An analysis of mobile phone use behavior while driving. **International Journal of Environmental Research and Public Health**, v. 17, n. 17, p. 1–14, 2020.

HWANG, J.; LI, W.; STOUGH, L.; LEE, C.; TURNBULL, K. A focus group study on the potential of autonomous vehicles as a viable transportation option : Perspectives from people with disabilities and public transit agencies. **Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour**, v. 70, p. 260–274, 2020. Elsevier Ltd. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.trf.2020.03.007>>. .

IGARASHI, A.; BERNARDINIS, M. A. P.; MACEDO, M.; ROMÃO, M.; BASTOS, J. T. Motoristas de aplicativos de transporte: Análise comportamental utilizando grupo focal. **34º Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes da ANPET**, 2020.

KESTER, J.; ZARAZUA, G.; RUBENS, D.; SOVACOOOL, B. K.; NOEL, L. Public perceptions of electric vehicles and vehicle-to-grid (V2G): Insights from a Nordic focus group study. **Transportation Research Part D**, v. 74, n. August, p. 277–293, 2019. Elsevier. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.08.006>>. .

KJÆR, T. A Review of the Discrete Choice Experiment - With Emphasis on its Application in Healthcare. **Health Economic Papers**, , n. 1, p. 1–139, 2005.

LI, J. Residential and transit decisions : Insights from focus groups of neighborhoods around transit stations. **Transport Policy**, v. 63, n. October 2017, p. 1–9, 2018. Elsevier Ltd. Disponível em: <<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.10.012>>. .

MORGAN, D. Focus groups. **Annual Review of Sociology**, p. 129–152, 1996.

SIMONS, D.; CLARYS, P.; BOURDEAUDHUIJ, I. DE; GEUS, B. DE. Why do young adults choose different transport modes ? A focus group study. **Transport Policy**, v. 36, p. 151–159, 2014. Elsevier. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.08.009>>. .

VALEIXO, G.; SUGUINOSHITA, M. C. **Fatores determinantes para o excesso de velocidade em vias arteriais urbanas**, 2020. Universidade Federal do Paraná.