

PERCEÇÃO DO CONDUTOR ACIDENTADO SOBRE OS FATORES QUE INFLUENCIARAM NO ACIDENTE MOTOCICLÍSTICO**PERCEPTION OF THE INJURED DRIVER ABOUT THE FACTORS THAT INFLUENCED IN THE MOTORCYCLE ACCIDENT****PERCEPCIÓN DEL CONDUCTOR ACIDENTADO SOBRE LOS FACTORES QUE INFLUYERON EL ACCIDENTE DE MOTOCICLETA**Ana Paula Coelho¹Sarah Isabel Magalhães Rios²Sandra Beatriz Pedra Branca Dourado³Vera Lúcia Evangelista de Sousa Luz⁴Marylane Viana Veloso⁵Andreia Karla de Carvalho Barbosa Cavalcante⁶

Doi: 10.5902/2179769223895

RESUMO: **Objetivo:** identificar a percepção do condutor acidentado sobre os fatores que influenciaram no acidente motociclístico. **Método:** pesquisa descritiva, qualitativa, desenvolvida no mês de setembro de 2015, com quinze pessoas acidentadas, que conduziam a motocicleta no momento do acidente, na capital do Estado do Piauí. Os dados foram analisados pela técnica de análise temática. **Resultados:** emergiram neste estudo três categorias: percepção das vítimas de acidente motociclístico quanto ao seu comportamento de risco; associação do acidente ao comportamento de risco do outro condutor; e fatores externos relacionados ao acidente do motociclista na concepção do condutor acidentado. **Considerações finais:** Evidenciaram-se dois grandes desafios do poder público: instituir uma educação no trânsito tão eficaz quanto a política de venda de motocicletas e, envolver a sociedade em debates sobre os problemas que ocorrem no trânsito.

Descritores: Enfermagem; Acidentes de trânsito; Prevenção; Motocicletas.

ABSTRACT: **Aim:** to identify the perception of the injured driver about the factors that influenced the motorcycle accident. **Method:** a descriptive, qualitative research, developed with fifteen accident victims who were driving the motorcycle at the time of the accident, in September 2015, in the capital of the State of Piauí. Data was analyzed using a thematic analysis. **Results:** three categories emerged in this study: motorcycle accident victim's perception in relation to their risk behavior; association of the accident to the risky behavior of the other driver and external factors related to the motorcycle accident from the injured driver's perspective. **Final thoughts:** two great challenges were

¹ Enfermeira egressa da Faculdade Estácio de Teresina E-mail: annacoelho2013@gmail.com

² Enfermeira egressa da Faculdade Estácio de Teresina E-mail: sarahisabel_1@hotmail.com

³ Mestre e Docente da Graduação em Enfermagem da Faculdade Estácio de Teresina (PI), Brasil. E-mail: sandradourado3@gmail.com

⁴ Especialista e Docente da Graduação em Enfermagem da Faculdade Estácio de Teresina (PI), Brasil. E-mail: vera.lucialuz@hotmail.com

⁵ Doutoranda e Docente da Graduação em Enfermagem da Faculdade Estácio de Teresina (PI), Brasil. E-mail: marylaneveloso@hotmail.com

⁶ Mestranda e Docente da Graduação em Enfermagem da Faculdade Estácio de Teresina (PI), Brasil. E-mail: andreiakcb01@gmail.com

evidenced: to consolidate a traffic education as effective as the motorcycle sales policy, and the other is to involve society in debates about problems that occur in traffic.

Descriptors: Nursing; Traffic-accidents; Prevention; Motorcycles.

RESUMEN: Objetivo: Identificar la percepción del conductor accidentado sobre los factores que influyeron en el accidente de motocicleta. **Método:** estudio descriptivo, cualitativo, desarrollado en septiembre de 2015, con quince víctimas de accidentes que conducían la motocicleta en el momento del accidente, en la capital de la provincia de Piauí. Los datos fueron analizados por medio de la técnica de análisis temático. **Resultados:** Del estudio formaron tres categorías: la percepción de las víctimas de accidentes de motocicleta sobre su comportamiento de riesgo; asociación del accidente a la conducta de riesgo del otro conductor y factores externos relacionados al accidente del motociclista en la concepción del conductor accidentado. **Consideraciones finales:** Se evidenció que el gobierno tiene dos grandes desafíos: instituir una educación en el tráfico tan eficaz como la política de venta de las motocicletas e involucrar la sociedad en los debates sobre los problemas que se producen en el tráfico.

Descriptorios: Enfermería; Accidentes de tránsito; Prevención; Motocicletas.

INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são considerados uma epidemia negligenciada em diversos países. No Oriente Médio, o uso de motocicletas é elevado e prevalente entre os homens, pois são instrumentos de trabalho. Dados revelam que apenas 13% dos condutores usam capacete e não estão preocupados com as consequências traumáticas de um acidente. Alguns condutores usam capacetes apenas para se esquivar de policiais, preferindo, no entanto, arcar com consequências como multas, por exemplo.¹

No Brasil, entre 2002 e 2012, os índices de acidentes de trânsito que ocasionaram mortes cresceram 38,3%. Esse dado representa um aumento, durante aquela década, de 3,3% ao ano. As regiões Norte e Nordeste obtiveram o maior crescimento de mortes, com destaque para Pará e Rondônia, com um aumento de 80% dos índices. Duplicando esse valor estão Bahia, Maranhão e Piauí. As regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste também apresentaram crescimento, porém, não tão alarmante. O único destaque positivo é a capital federal, Brasília, com queda de 8,1% nesse período.²⁻³

A partir deste cenário preocupante, as autoridades brasileiras foram pressionadas pela sociedade civil a rever o Código de Trânsito Brasileiro com algumas leis implementadas. Faz-se referência à Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que trouxe condutas para enfrentar os índices de acidentes de trânsito, como o uso obrigatório do cinto de segurança para os motoristas e o uso do capacete para os motociclistas. Desde sua implantação, houve um declínio e as taxas de acidentes permaneceram em torno de 23/100 mil habitantes. A posição do Brasil permaneceu próxima à média da América Latina e do Caribe (26,1/100 mil habitantes/ano), mas ainda acima de alguns países, como Argentina (9,9/100 mil habitantes/ano) e Chile 10,7/100 mil habitantes/ano). Contudo, no início do século XXI, esses índices voltaram a subir, principalmente, entre os homens mais jovens.⁴

Há que se destacar que, nos últimos anos, o perfil das categorias de óbitos relacionados ao trânsito tem se modificado. Por exemplo, até o início da década de 90, as maiores vítimas de morte eram os pedestres, seguidos dos ocupantes de carro e, em terceiro lugar, estavam os motociclistas. Porém, hoje, a proporção dos óbitos por motociclistas, no total geral, relacionados ao trânsito subiu de 4,1% em 1996, para 28,4% em 2007. Portanto, o risco de morte aumentou a um ritmo alarmante de 820%.⁵

Estudos recentes realizados no Brasil, são categóricos ao afirmar que esta mudança adveio devido ao aumento da frota de motocicletas, incentivado pela grave crise de mobilidade urbana, com a falta de transporte público de qualidade. Neste sentido, devido à sua agilidade em congestionamentos, as motos se transformaram, desde os anos 1990, em um veículo de transporte individual e de trabalho. Todavia, a grande desvantagem deste meio de transporte é a menor proteção, pois a motocicleta não possui estrutura ou dispositivos que ofereçam segurança aos seus usuários.⁶

No Piauí, os dados epidemiológicos não fogem à regra acima citada. Assim como no restante dos Estados, a predominância de acidentados é de adultos jovens, do sexo masculino. Esse indicador é de cunho negativo para a sociedade, pois, nesta faixa de idade, encontram-se os indivíduos ativos economicamente e que alavancam a produtividade estatal.⁷

O Detran do Piauí revela que a frota de veículos no município de Teresina, em 2011, era de 166.131 e, destes, 133.767 eram de motos. É possível observar, no mês de outubro de 2014, que o Hospital de Urgência de Teresina (HUT) registrou 1.001 acidentados de trânsito em busca de atendimento. Destes, 829 eram vítimas de acidente motociclístico, ou seja, 81% dos acidentes de trânsito envolveram motos e as vítimas, em sua maioria, eram jovens apresentando fraturas de face e membros, traumatismo craniano e perda de tecidos.⁸

Portanto, compreender os fatores que influenciam no comportamento dos motociclistas no trânsito torna-se cada dia mais necessário, visto que as estatísticas desses acidentes aumentam consideravelmente a cada ano, trazendo consequências que transcendem o âmbito hospitalar, sendo um problema que envolve toda a sociedade.⁹ Diante do exposto, surgiu a seguinte questão norteadora: Qual a percepção do condutor acidentado sobre os fatores que influenciaram no acidente motociclístico?

Nesse sentido, se faz necessário entender o significado de percepção, que se constitui na decodificação dos estímulos que se recebe e pode ser descrita como a maneira como se vê o mundo em volta, ou seja, o modo por meio do qual o indivíduo apreende o conhecimento e a representação das pessoas, coisas e situações.¹⁰ Por meio deste estudo, espera-se prover uma compreensão sobre os problemas do acidente de trânsito e toda sua complexidade, a partir da visão do motociclista. Para isso, foi traçado o seguinte objetivo: Identificar a percepção do condutor acidentado sobre os fatores que influenciaram no acidente motociclístico.

MÉTODO

Estudo descritivo e com abordagem qualitativa. O cenário do estudo foi um hospital de urgência da capital do Estado do Piauí, com 289 leitos, para onde é encaminhada a maioria das pessoas vítimas de acidentes motociclísticos dos Estados do Piauí e Maranhão.

Elegeram-se, como critérios de inclusão, pacientes acidentados de ambos os sexos, com idade acima de dezoito anos, que estavam conduzindo a motocicleta no momento do acidente, conscientes, orientados, fásicos e que estavam internados no referido hospital no momento da entrevista.

A coleta dos dados ocorreu em setembro de 2015. As entrevistas foram realizadas com a permissão dos entrevistados, conforme a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Assim, após convite individual e aceite voluntário, participaram do estudo 15 pessoas acidentadas. Destaca-se que as entrevistas foram encerradas quando ocorreu a saturação dos dados.

Utilizou-se a entrevista individual semiestruturada como técnica de coleta de dados. Inicialmente, buscou-se identificar algumas questões de caracterização dos motociclistas,

como idade, estado civil, sexo, além de dados relativos à sua situação no momento do acidente, com a pergunta: Você estava com algum problema no momento do acidente? (Preocupação, irritabilidade, pressa, ansiedade, depressão, insônia, dificuldades com memória, falta de atenção...).

Realizou-se o preenchimento destas informações e, a seguir, desenvolveu-se a entrevista guiada pelas seguintes questões orientadoras: Como aconteceu o seu acidente? Que fatores você atribui à ocorrência desse acidente? Como você vê a influência desses fatores na ocorrência de seu acidente? As entrevistas ocorreram nas enfermarias onde os pacientes estavam internados. Os relatos foram gravados em MP3 e, posteriormente, transcritos de forma literal e analisados. O tempo de duração das entrevistas oscilou entre 20 e 50 minutos.

Os dados foram analisados pela técnica de Análise de Conteúdo Temática.¹¹ Assim, realizou-se a leitura horizontal e exaustiva do material coletado, seguida da leitura transversal, que permitiu agrupar o material em categorias, as quais foram analisadas e discutidas com a literatura. Este estudo respeitou os preceitos éticos da resolução número 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde. O mesmo foi aprovado pelo CEP NOVAFAP com o número do CAAE 44354215.0.0000.5210. Para preservar o anonimato das participantes, nomearam-se os entrevistados como depoentes seguidos de um numeral, que obedeceu a ordem das entrevistas.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Foram entrevistados quinze participantes que conduziam a motocicleta no momento do acidente, sendo onze do sexo masculino e quatro do sexo feminino. Com relação à faixa etária, encontravam-se entre 18 e 56 anos de idade. Quanto ao estado civil, onze eram solteiros; um, casado; dois, viúvos; e um relatou estar em um relacionamento estável. Quando questionados se estavam passando por algum problema no período do acidente, quatro relataram que estavam com pressa; dois consumiram álcool; e nove informaram que não estavam com problema algum.

Após incessante leitura e releitura das falas dos participantes, extraíram-se as unidades de significação que possibilitaram a formação das seguintes categorias: percepção das vítimas de acidente motociclístico quanto ao seu comportamento de risco; associação do acidente ao comportamento de risco do outro condutor; e fatores externos relacionados ao acidente do motociclista na concepção do condutor acidentado.

Percepção das vítimas de acidente motociclístico quanto ao seu comportamento de risco

Essa categoria aponta aspectos relacionados ao comportamento de risco do condutor no momento do acidente, como pode ser observado nos depoimentos:

acho que foi pressa, estava apressado demais. Eu estava [...] acho que alcoolizado demais [...] Só foi pressa mesmo. (Depoente 03)

acho que foi um descuido meu mesmo. Falta de atenção tanto minha, quanto do outro motorista. (Depoente 13)

A percepção é o ato de captar, processar e analisar as informações do meio, podendo influenciar nas respostas e tomadas de decisões frente a situações de risco. Esse conceito sugere que o modo como as pessoas interpretam os riscos existentes pode determinar a

forma como cada indivíduo reage frente aos mesmos. O termo percepção está intimamente ligado ao comportamento humano, que é considerado como um importante fator na ocorrência de acidentes de trânsito.¹²⁻¹³

Alicerçado neste conceito foi possível identificar, nas falas acima, que os participantes reconhecem que seus comportamentos podem ter influenciado nos acidentes, tais como a pressa, a falta de atenção e o uso de álcool.

Pesquisa publicada em 2016 com dados da Pesquisa Nacional de Saúde de 2013, envolvendo 60.202 indivíduos, mostrou que a prevalência do consumo abusivo e frequente de álcool foi 6,1%. Afirma ainda, que houve uma associação estatisticamente significativa entre uso do álcool e o envolvimento em acidentes de trânsito. Outra pesquisa realizada em Campinas, no Estado de São Paulo com 112 motociclistas acidentados, identificou que 65,18% consumiram bebidas alcoólicas. Pesquisas internacionais chegaram a resultados semelhantes a estes e, concluíram que há uma tendência clara de acidentes entre os condutores alcoolizados quando comparados com quem não ingere bebidas.¹⁴⁻¹⁷

Nessa perspectiva, pode-se constatar que um acidente é o resultado final de vários fatores, sejam eles consequências de conduta inapropriada, como a imprudência e falta de atenção. E, por ser uma sucessão de erros, é difícil tomar uma única decisão que impeça o imprevisto. Deste modo, verifica-se, nas falas relatadas acima, que os condutores reconhecem que seus comportamentos de risco no trânsito ocasionam situações irreversíveis e determinam acidentes graves.

Associação do acidente ao comportamento de risco do outro condutor

Nessa categoria, identificam-se os aspectos relacionados ao comportamento de risco do outro condutor, o que pode ser observado nos depoimentos abaixo:

pressa do outro condutor, que não respeita motociclista [...] a maioria desse pessoal que dirige carros não respeita motoqueiro, principalmente mulher [...] é por isso que acontece a maioria dos acidentes, porque, infelizmente, não se respeita motoqueiro. (Depoente 01)

[...] eu acho que foi porque eles vinham em alta velocidade, eles vinham gritando para nos acompanhar. Acho que foi a velocidade mesmo deles lá. (Depoente 05)

Pode-se observar, nos depoimentos acima, que os depoentes atribuem a ocorrência do acidente ao comportamento do outro condutor envolvido. Desse modo, pode-se pontuar como fatores determinantes da ocorrência de acidentes de trânsito: pressa, falta de atenção, falta de respeito com o motoqueiro, excesso de velocidade, autoconfiança, e preconceito contra a mulher, que podem ser identificados como atitudes imprudentes no trânsito.

Alguns estudos asseguram que o ser humano tem a tendência de não querer ver os seus defeitos, nem admitir os seus problemas, transferindo-os para o outro. Assim, evita-se o olhar sobre si mesmo, posicionando-se como mero coadjuvante, como meras “vítimas de condutores de carros mal-intencionados”.¹⁸⁻¹⁹

Contudo, vale ressaltar que os condutores são treinados em direção defensiva que tem, como conceito, aquele que tem a postura pacífica, consciência pessoal e de coletividade, tem humildade e autocrítica. No entanto, se os condutores não estiverem

sendo adequadamente treinados, surge então a necessidade de preparar melhor o condutor com medidas de educação no trânsito.²⁰

Fatores externos relacionados ao acidente do motociclista na concepção do condutor acidentado

As falas a seguir foram categorizadas levando-se em conta os aspectos relacionados às condições externas que estão envolvidas na ocorrência do acidente com o motociclista.

[...] *eu entrei de uma vez na pista e estava chovendo.* (Depoente 06)

[...] *acho que outro motivo do meu acidente foi a escuridão da pista também, ela está em obras e não tem iluminação.* (Depoente 14)

Nos relatos descritos em sequência, os depoentes trazem, como fator determinante do seu acidente, o “acaso”, acreditando que esse acontecimento imprevisto realmente teve que acontecer.

Eu acho o seguinte: é por causa que, na minha impressão, que quando é para acontecer um acidente com a gente acontece, não é? (Depoente 04)

Eu acho que é porque tinha mesmo que acontecer [...] tudo que é para acontecer na vida da gente é porque já está marcado [...] quando a pessoa nasce já está com a sina de acontecer. Eu acho que nada acontece antes do dia e da hora. (Depoente 08)

Estudo realizado com vários acidentes ocorridos na BR 163 que corta todo centro oeste e norte do Brasil mostrou que as causas externas como ambiente, logística de fiscalização, pedestre passando pela via podem, muitas vezes, condicionar a gravidade do acidente.²¹

No entanto, os autores pesquisados informam que a maioria dos acidentes são evitáveis, visto que muitos ocorrem pelo fato de os indivíduos ignorarem as regras de trânsito, constituindo ocorrências impertinentes à vontade dos envolvidos. Assim, para evitar acidentes com eficácia, é preciso analisar cada um minuciosamente, observando fatores que o cercam, as condições em que ocorreram e as influências externas que contribuíram em sua concretização.²¹⁻²³

Os acidentes de trânsito ocorrem, na maioria das vezes, como resultado de fatores sinérgicos citados acima. Destaca-se que existe uma relação entre o crescente número de acidentes no Estado, a carência de educação no trânsito e a conscientização de motoristas/motociclistas, e a necessidade de obras e manutenções na iluminação, sinalização e pavimentação das vias públicas. Assim, há um conjunto de fatores que merecem atenção.¹⁴⁻²³

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os motociclistas participantes desta pesquisa reconheceram em suas falas que seus comportamentos podem ter influenciado no acidente tais como a pressa, a falta de atenção e o uso do álcool. Outros atribuíram o acidente ao outro condutor, pontuando, como fatores determinantes da ocorrência de acidentes de trânsito, a pressa e a falta de

respeito com o motoqueiro. Já alguns trazem, como fator determinante do seu acidente, as condições externas e o “acaso”.

Enquanto limitações do estudo, ressalta-se que os resultados apresentados constituem reflexo de uma realidade local, impossibilitando sua generalização. Trata-se, ainda, de temática subjetiva, influenciada pela cultura dos condutores entrevistados.

É relevante, portanto, replicar a pesquisa em outros locais, de modo que os resultados possam ser confrontados, com realidades em que os acidentes motociclisticos também representem desafios para a gestão pública, em situações como: aplicação dos recursos financeiros nas urgências/emergências na área de saúde; implementação de ações estratégicas eficientes, que visem minorar os efeitos nocivos dos comportamentos negligentes dos condutores de motocicletas; e por fim, na manutenção e/ou recuperação de vias públicas adequadas para o tráfego seguro de veículos.

Acredita-se que, disseminar estudos como este poderá ampliar as discussões no âmbito do ensino, da assistência, da gestão e da pesquisa, bem como subsidiar ações de promoção e prevenção na área do tráfego, com um planejamento urbano adequado.

Finalmente, verificou-se que o poder público tem dois grandes desafios: instituir uma educação no trânsito tão eficaz quanto a política de venda de motocicletas e envolver a sociedade em debates sobre os problemas que ocorrem no trânsito.

REFERÊNCIAS

1. Neves ACM, Garcia LP. Mortalidade de jovens brasileiros: perfil e tendências no período 2000-2012. *Epidemiol Serv Saúde* [Internet]. 2015 dez [acesso em 2016 out 15];24(4):595-606. Disponível em: http://scielo.iec.pa.gov.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1679-49742015000400002&lng=pt.
2. Waiselfisz JJ. Mapa da violência: os jovens do Brasil, 2014 [Internet]. Rio de Janeiro: Flacso Brasil; 2014 [acesso em 2016 out 15]. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014_JovensBrasil.pdf.
3. Rezende Neta DS, Alves AKS, Leão GM, Araújo AA. PERFIL das ocorrências de politrauma em condutores motociclistico atendidos SAMU de Teresina-PI. *Rev Bras Enferm* [Internet]. 2012 dez [acesso em 2016 out 15];65(6):936-41. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0034-71672012000600008>.
4. Paiva L, Monteiro DAT, Pompeo DA, Ciol MA, Dantas RAS, Rossi LA. Readmissions due to traffic accidents at a general hospital. *Rev Latinoam Enferm* [Internet]. 2015 ago [acesso em 2016 out 15];23(4):693-9. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0104-1169.0242.2623>.
5. Almeida GCM, Medeiros FCD, Pinto LO, Moura JMBO, Lima KC. Prevalência e fatores associados a acidentes de trânsito com mototaxistas. *Rev Bras Enferm* [Internet]. 2016 abr [acesso em 2016 out 15];69(2):382-8. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167.2016690223i>.
6. Araújo GL de, Whitaker I Y. Morbidade hospitalar de motociclistas acidentados: fatores associados ao tempo de internação. *Acta Paul Enferm* [Internet]. 2016 abr [acesso em 2016 out 15];29(2):178-84. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-0194201600025>.
7. HUT Apresenta dados alarmantes de acidentes com motos: de janeiro até 23 de outubro deste ano, foram registrados 12.332 acidentes de trânsito. Capital Teresina [Internet]. Teresina/PI. 2014 out 25 [acesso em 2016 out 15]. Disponível em:



<http://www.capitalteresina.com.br/noticias/geral/hut-apresenta-dados-alarmantes-de-acidentes-com-motos-23401.html>_ (Geral).

8. Silva GF, Dagostin GC. A relevância de produzir conhecimento social e científico sobre o comportamento humano no trânsito. *Estud Psicol (Natal)* [Internet]. 2006 [acesso em 2016 out 15];11(1):115-6. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/S1413-294X2006000100014>.

9. Lin MR, Krauss JF. A review of risk factors and patterns of motorcycle injuries. *Accid Anal Prev.* 2009 jul;41(4):710-22.

10. Japiassu H, Marcondes D. *Dicionário básico de filosofia.* 2ª ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar; 1993.

11. Minayo MCS. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade.* 30ª ed. Rio de Janeiro: Vozes; 2011.

12. Chiavenato I. *Comportamento organizacional: a dinâmica e o sucesso das organizações.* 2ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier; 2005.

13. Maximiano ACA. *Teoria geral da administração: da revolução urbana à revolução digital.* 5ª ed. São Paulo: Atlas; 2005.

14. Damacena GN, Malta DC, Boccolini CS, Souza JPRB, Almeida WS, Ribeiro LS, et al. Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira, 2013. *Ciênc Saúde Coletiva* [Internet]. 2016 dez [acesso em 2017 fev 28];21(12):3777-86. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1413-812320152112.25692015>.

15. Chaves RRG, Ferreira APM, Ribeiro EDLM, Sousa HWO e, Fernandes O da S, Ferreira WV. Acidentes de motocicleta: perfil e caracterização das vítimas atendidas em um hospital público. *Rev Enferm UFPE on line* [Internet]. 2015 abr 3 [acesso em 2017 fev 28];9(4):7412-9. Disponível em: <http://www.revista.ufpe.br/revistaenfermagem/index.php/revista/article/view/6901>.

16. Stahre M, Roeber J, Kanny D, Brewer RD, Zhang X. Contribution of excessive alcohol consumption to deaths and years of potential life lost in the United States. *Prev Chronic Dis.* 2014;11:E109.

17. Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, Mathers C. *World report on road traffic injury prevention.* Geneva: World Health Organization; 2004.

18. Novo CF, Soares DP, Miolla, JCS, Thielen IP. Risk perception of the law-breaking behavior of motorcyclists. *Psicol Cienc Prof* [Internet]. 2015 out/dez [acesso em 2016 out 15];35(4):991-1006. Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/1982-3703000182014>.

19. Pinto PVH, Silva PC MD. *Avaliação do comportamento de risco de motociclistas no cenário brasileiro [dissertação].* Brasília: Universidade de Brasília; 2013 [acesso em 2016 out 15]. Disponível em: http://www.transportes.unb.br/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=13&Itemid=389#.

20. Chaves RRG, Ferreira APM, Ribeiro EDLM, Sousa HWO, Fernandes OS, Ferreira WF. Motorcycle accidents: profile and characterization of victims assisted in a public hospital. *J Nurs UFPE online* [Internet]. 2015 abr [acesso em 2016 out 19];9(4):7412-19. Disponível em: http://www.revista.ufpe.br/revistaenfermagem/index.php/revista/article/view/6901/pdf_7563.

21. Almeida LV de Co, Pignatti MG, Espinosa MM. Principais fatores associados à ocorrência de acidentes de trânsito na BR 163, Mato Grosso, Brasil, 2004. *Cad Saúde Pública*



[Internet]. 2009 fev [acesso em 2017 mar 01];25(2):303-12. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2009000200008>.

22. Bastos ASC, Oliveira DM, Barreto TG. Mortalidade por acidentes de trânsito no estado da Bahia. Rev Eletrônica Atualiza Saúde [Internet]. 2016 jan/jun [acesso em 2016 out 15];3(3):15-23. Disponível em: <http://atualizarevista.com.br/wp-content/uploads/2016/01/Mortalidade-por-acidentes-de-tr%C3%A2nsito-no-estado-da-Bahia-v-3-n-3.pdf>.

23. Silva MS, Fontana AM. Uma breve revisão conceitual sobre auditoria de segurança viária e proposta de lista de verificação. FaSci-Tech [Internet]. 2016 out [acesso em 2016 out 15];1(11):06-20. Disponível em: <http://www.fatecsaocaetano.edu.br/fascitech/index.php/fascitech/article/view/114/102>.

Data de recebimento: 14/09/2016

Data de aceite: 03/04/2017

Contato com autor responsável: Sandra Beatriz Pedra Branca Dourado

Endereço postal: Conj. Santa Sofia R.03, Q.03, C.13. CEP: 64011-010 a Teresina (PI), Brasil

E-mail: sandradourado3@gmail.com