

## ADESÃO A EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO POR MULHERES

### **Francisco Edilanio Gomes Felix**

Discente de Enfermagem pela Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN) Brasil.

### **Ellany Gurgel Cosme do Nascimento**

Enfermeira. Doutora em ciências da saúde. Docente Adjunta III curso de graduação em enfermagem no Campus Avançado Maria Elisa de Albuquerque Maia e no Programa de Pós-graduação em Saúde e Sociedade (PPGSS/EACS) na Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN), Brasil.

**RESUMO:** O trânsito, por questões culturais, tornou-se um ambiente masculinizado e que ainda é cercado de preconceitos quando o assunto é mulher ao volante. A inserção das mulheres no trânsito tem ocorrido rápida e consideravelmente, assim, tornou-se necessário avaliar a adesão a equipamentos de segurança no trânsito por mulheres, maiores de 18 anos da zona urbana. Pesquisa com desenho transversal, descritivo, em formato de amostra domiciliar com abordagem quantitativa, realizado em 2015 no município de Pau dos Ferros, no Rio Grande do Norte. Predomínio da faixa etária de 30-49 anos. Mulheres com ensino fundamental incompleto ou completo foram a maioria, casadas e viúvas aparecem com mais frequência. O uso dentro da cidade foi menor apesar de as mulheres serem consideradas mais passivas, cuidadosas e atenciosas ao trânsito e suas leis. Na rodovia, quando associado à faixa etária das participantes, as mais jovens tendem a fazer menos uso do dispositivo de segurança. É preciso que a fiscalização no ambiente urbano seja eficaz. Este trabalho revelou que as mais jovens oferecem maior resistência. A conscientização da adesão aos equipamentos de segurança deve ser estimulada.

**PALAVRAS-CHAVE:** Saúde da mulher; Equipamentos de proteção; Acidentes de trânsito.

## ADHESION TO DRIVING SAFETY EQUIPMENTS BY FEMALES

**ABSTRACT:** Due to cultural issues, car traffic was, at a time, a male environment, and is still liable to preconceived ideas when females are at the driving wheel. Female insertion in traffic occurred fast and in large strides. It has become necessary to evaluate the adhesion of traffic safety equipments by females, above 18 years old, within the urban context. Current transversal and descriptive research, featuring a home survey, with a qualitative approach, was undertaken in the municipality of Pau de Ferro, Brazil, in 2015. Female's age bracket was between 30 and 49 years, most of whom had complete and incomplete basic schooling, married or widows. Equipment use within the town had a lower rate in spite of the fact that women are considered more careful and obedient to traffic laws. Younger females tend to use safety equipments less frequently on the road. Monitoring the urban milieu should be more efficient. Results reveal that young females are more resistant and conscience-raising for the adhesion of safety equipments should be stimulated.

**KEY WORDS:** Women's Health; Protective Devices; Accidents, Traffic.

## INTRODUÇÃO

As mulheres compreendem mais da metade da população mundial<sup>1</sup>, e conseqüentemente vêm ganhando espaço em todos os cenários. O trânsito, por questões culturais, tornou-se um ambiente masculinizado e que ainda é cercado de preconceitos quando o assunto é mulher ao volante. Desde pequenos, homem ou mulher, são incumbidos de atividades e brincadeiras tipicamente masculinas ou femininas. As meninas são instruídas a cuidar dos outros ou da casa, já os meninos tem mais liberdade e brincam com carrinhos ou de algo que provoque aventura<sup>2</sup>.

A inserção das mulheres no trânsito tem ocorrido rápida e consideravelmente. Nas cinco últimas décadas, as mulheres têm aparecido em número cada vez mais acentuado no comando dos volantes brasileiros. Devido aos vários papéis exercidos por elas e o abandono do lar para intensas jornadas de trabalho o carro ajuda muito e tornou-se um ambiente familiar<sup>3</sup>.

Com a significativa mudança da condição feminina na sociedade, conseqüentemente a exposição a fatores de risco semelhantes aos dos homens também cresceu expressivamente, dentre eles estão os acidentes de trânsito<sup>4</sup>. Mediante aos riscos expostos no trânsito, a adesão ao uso de equipamentos de proteção surge como principal meio de prevenção. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) exige a utilização do capacete de segurança com viseira, óculos protetor e roupa de proteção para condutores e passageiros de três tipos de veículos: motocicleta, motoneta e ciclomotor. O mesmo código em seu artigo 65 menciona também a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança por condutores e passageiros em veículos que é exigível a sua existência<sup>5</sup>.

De acordo com a Organização Pan-Americana da Saúde (OPAS), mais de 154 mil pessoas morreram por lesões relacionadas ao trânsito nas Américas em 2013. Ainda segundo a OPAS, o uso do capacete pode levar a diminuição do risco de morte em 40% e o risco de lesões graves em 70%. A utilização do cinto de segurança por condutor e passageiro reduz o risco de morte pela metade, além de diminuir consideravelmente o risco de lesões<sup>6</sup>.

Deste modo, mediante a realidade abordada até aqui, este estudo tem como objetivo avaliar adesão a equipamentos de segurança no trânsito por mulheres, maiores de 18 anos da zona urbana.

## METODOLOGIA

A pesquisa tem um desenho transversal, descritivo, em formato de amostra domiciliar com abordagem quantitativa, realizado em 2015, no Município de Pau dos Ferros (RN).

A população do estudo foi constituída por moradoras da zona urbana do município de Pau dos Ferros, maiores de 18 anos. A amostra teve como base os setores censitários da zona urbana de Pau dos Ferros, selecionados por sorteio dos quarteirões a partir do setor censitário, começando do norte, e percorreram os quarteirões na ordem da numeração no sentido horário, abordando um representante da família a cada três domicílios. Diante de uma população de 20.037 habitantes maiores de 18 anos residentes na zona urbana de Pau dos Ferros (IBGE), com IC 95%, taxa de erro 5%, efeito de desenho 2. A amostra do estudo teve um total de 299 mulheres, sendo 12 habitantes por cada setor censitário, num total de 33 setores que estão distribuídos no mapa, do número 1 ao 33.

A aplicação dos questionários foi realizada de forma individual, sendo um por domicílio, contendo questões sociodemográficas e variáveis referentes à segurança no trânsito como uso do capacete, uso do capacete afivelado, uso do cinto de segurança dentro da cidade e uso do cinto de segurança nas rodovias.

Para este estudo ficou definido como variáveis dependentes os aspectos de segurança no trânsito que são o uso do cinto de segurança dentro da cidade, uso do cinto de segurança nas rodovias, uso e afivelamento do capacete. Todos os questionamentos supracitados apresentavam opções de múltiplas escolhas, sendo elas com relação ao uso dos equipamentos de segurança no trânsito: habitualmente, às vezes, raramente, nunca e não se aplica, que posteriormente foram recategorizadas em não usa habitualmente e usa habitualmente.

Os resultados foram tabulados, utilizando o programa IBM SPSS Statistics 20®. Neste momento

para viabilização deste estudo, nos propomos a avaliar a distribuição de frequências relativas, executar uma análise univariada para identificar as possíveis associações entre as variáveis selecionadas e as variáveis de cunho socioeconômico e demográfico. Em seguida, partir para análise bivariada com as variáveis que apresentarem significância estatística igual ou inferior a 0,05 ( $p < 0,05$ ), através do teste do Qui-Quadrado.

Destacamos que os fatores limitantes ao estudo foram a ocorrência de um pequeno número de dados ausentes em algumas variáveis investigadas, entretanto, sem significância em nível de interpretação e análise estatística dos dados. A natureza transversal, a adoção de um único município, os comportamentos em saúde terem sido decorrentes de autorrelatos.

Este estudo foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, sob CAAE 17959313.7.0000.5294, parecer 356.895, emitido em 12 de agosto de 2013.

## RESULTADOS

As participantes apresentam maior predominância na faixa etária de 30 a 49 anos, com 44,1% ( $n = 132$ ). Quanto ao grau de escolaridade, observou-se predominância de indivíduos que possuem o ensino fundamental incompleto ou completo, representando 48,8% ( $n = 146$ ). O número de casados destacou-se, apresentando 57,5% ( $n = 172$ ). (Tabela 1).

**Tabela 1.** Perfil socioeconômico de mulheres moradoras da zona urbana do Município de Pau dos Ferros (RN), maiores de 18 anos

(Continua)		
Variáveis	N	%
<b>Idade</b>		
18-29 anos	67	22,4
30-49 anos	132	44,1
50 anos ou mais	100	33,4
<b>Total</b>	<b>299</b>	<b>100,0</b>
<b>Escolaridade</b>		
Ensino fundamental incompleto ou completo	146	48,8

(Conclusão)		
Variáveis	N	%
Ensino médio incompleto ou completo	109	36,5
Ensino superior incompleto ou completo	44	14,7
<b>Total</b>	<b>299</b>	<b>100,0</b>
<b>Estado civil</b>		
Solteiro	103	34,4
Casado	172	57,5
Viúvo	24	8,0
<b>Total</b>	<b>299</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Dados da pesquisa

Quanto ao uso do capacete, todas as 100% ( $n = 299$ ) das participantes que se adequaram a responder a questão afirmaram fazê-lo habitualmente. Destas, 34,5% ( $n = 88$ ) declararam não afivelar corretamente o equipamento de segurança (Tabela 02).

Acerca da adesão ao cinto de segurança, 66,2% ( $n = 149$ ) afirmaram não fazer uso deste dispositivo dentro da cidade. Quando perguntadas sobre o uso do mesmo na rodovia 23,3% ( $n = 60$ ) negligenciaram o dispositivo. (Tabela 02).

**Tabela 2.** Uso de equipamentos de segurança no trânsito por mulheres moradoras da zona urbana do Município de Pau dos Ferros (RN), maiores de 18 anos

(Continua)		
Uso de equipamentos	N	%
<b>Uso do capacete travado</b>		
Não usa atualmente	88	34,5
Usa atualmente	167	65,5
<b>Total</b>	<b>255</b>	<b>100,0</b>
<b>Uso do cinto de segurança dentro da cidade</b>		
Não usa atualmente	149	66,2
Usa atualmente	76	25,4
<b>Total</b>	<b>225</b>	<b>100,0</b>
<b>Uso do cinto de segurança na rodovia</b>		
Não usa atualmente	60	23,3

Uso de equipamentos	(Conclusão)	
	N	%
Usa atualmente	197	76,7
<b>Total</b>	<b>257</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Dados da pesquisa

Na rodovia, observou-se que as faixas etárias mais baixas têm maior percentual de pessoas que não aderem ao cinto de segurança. Segundo nosso estudo, 41,07% (n=25) das usuárias optam por não utilizar o cinto de segurança na rodovia. (Tabela 03)

**Tabela 3.** Associação entre o uso do cinto de segurança fora da cidade e o perfil socioeconômico das mulheres da zona urbana do município de Pau dos Ferros (RN), maiores de 18 anos

Idade	Não usa cinto de segurança na rodovia habitualmente		Usa cinto de segurança na rodovia habitualmente		X <sup>2</sup>	P Valor
	N	%	N	%		
18-29 anos	22	36,7	37	18,8		
30-49 anos	25	41,7	90	45,7		
50 anos ou +	13	21,7	70	35,5		
<b>Total</b>	<b>60</b>	<b>100,0</b>	<b>197</b>	<b>100,0</b>	<b>9,312</b>	<b>0,010</b>

Fonte: Dados da pesquisa

Não se observou significância na associação estatística entre o uso do capacete travado e as variáveis idade, escolaridade e estado civil das participantes. Da mesma forma que a variável uso do cinto de segurança dentro da cidade associada à idade, à escolaridade e ao estado civil também não se evidenciaram diferenças estatísticas significativas. O uso do cinto de segurança na rodovia quando associado às variáveis, escolaridade e estado civil não apresentou diferenças significativas.

## DISCUSSÃO

Nas últimas décadas aconteceram inúmeras transformações em nossa sociedade, uma delas e que vem ganhando força cada dia mais é a inserção das mulheres no mercado de trabalho e, conseqüentemente, com uma participação mais ativa em praticamente todos os segmentos sociais. No trânsito não é diferente, o número de mulheres condutoras cresce cada dia mais e pouco a pouco o ambiente masculinizado vem sendo conquistado. Anteriormente, dirigir era considerado ou tido como uma atribuição masculina, mas nos dias de hoje tornou-se uma questão de necessidade<sup>2</sup>.

Em nosso estudo, os dados obtidos mostraram predomínio das mulheres com faixa etária de 30-49 anos. Os indivíduos com ensino fundamental incompleto ou completo foram maioria. O dado mencionado anteriormente acaba contrapondo-se ao que foi encontrado na literatura, pois a mulher moderna apresenta alto nível de escolaridade, tal propriedade adquirida, certamente contribuiu para reduzir as desigualdades em relação aos homens<sup>7</sup>. O nível de escolaridade também é mencionado na literatura quanto à adesão aos dispositivos de segurança, pois quanto maior o grau de instrução da condutora e/ou passageira, maior será o uso<sup>4</sup>.

Quanto ao estado civil, os nossos achados assemelham-se aos de outros autores, em que as mulheres casadas e viúvas aparecem mais frequentemente quanto ao uso de cinto de segurança em relação às solteiras<sup>4</sup>. Certamente por serem mães e donas de casa o espírito protetor acaba influenciando a adesão a equipamentos de segurança com o intuito de proporcionar maior segurança.

Em nosso estudo todas as entrevistadas afirmaram fazer uso do capacete, no entanto, 34,5% negligenciam o travamento deste dispositivo o que acaba

tornando o seu uso inútil, afinal, o uso correto do capacete por motociclistas pode ser crucial no momento de um acidente de trânsito. Segundo estudo, os condutores são as principais vítimas de traumatismos em caso de colisões, isso ocorre devido ao uso inadequado do dispositivo de segurança<sup>8</sup>. Lembrando que segundo a resolução 453 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o capacete deve ser devidamente afixado à cabeça pelo conjunto formado pela cinta jugular e engate, por debaixo do maxilar inferior<sup>9</sup>.

O cinto de segurança é um Equipamento de Proteção Individual (EPI) e é especificado como meio de segurança passiva, apesar de não evitar o acidente em si, mas, na ocorrência deste, minimiza suas consequências ao condutor e aos passageiros do veículo<sup>10</sup>. Apesar da importância, a sua negligência ainda é alta. Em nosso estudo ficou claro o número considerável de usuárias de automóveis que não utilizavam o dispositivo de segurança, apesar de as mulheres serem consideradas mais passivas, cuidadosas e atenciosas ao trânsito e suas leis<sup>11</sup>.

Em relação ao uso do cinto de segurança dentro da cidade 66,2% (n=149), expressaram não fazer uso. Fatores como baixa velocidade alcançada dentro da cidade e curtas distâncias percorridas podem ter influenciado a condutora despertando-a uma falsa sensação de segurança, pois de acordo com a literatura, um indivíduo que passa a utilizar o cinto de segurança só o faz por acreditar que aquela ação evitará complicações maiores para si em um possível acidente<sup>12</sup>, assim como a menor fiscalização por órgãos competentes o que acaba reduzindo o conhecimento sobre a lei e da importância do uso dos dispositivos<sup>13</sup>. Na rodovia, 23,3% (n= 60) ainda não são adeptos ao uso, o que ainda é um número bastante expressivo, apesar da maior fiscalização e as altas velocidades alcançadas pelo veículo na rodovia. Geralmente, o passageiro ou condutor que não usa o cinto acomete-se de certa insegurança quando o veículo é conduzido com grandes acelerações, o que pode levá-lo a colocar o dispositivo temendo frenagens de última hora, colisões ou manobras repentinas<sup>13</sup>.

Na rodovia, quando associado à faixa etária das participantes, semelhante a literatura em nosso estudo, as mais jovens tendem a fazer menos o uso do dispositivo de segurança, 36,7%(n=22) das jovens entre 18 e 29

anos relataram não fazer uso, e 41,7% (n=25) das consideradas adultos jovens entre 30 e 49 anos também negligenciam o uso do cinto na rodovia. Conforme aumenta a idade o uso de dispositivos de segurança também aumenta<sup>4</sup>. Certamente com as mulheres com maior idade e conseqüentemente mais experientes no tráfego possuem maior consciência dos riscos de dirigir sem a devida proteção. A baixa percepção de risco pelas mulheres na rodovia e a inexperiência também pode ser contribuído para o resultado<sup>14</sup>.

Atividades de reeducação no trânsito tornam-se necessárias devendo ser ofertadas à população de modo a motivar a conscientização sobre a importância do trânsito seguro e preservação da integridade física e mental como consequência da adesão a equipamentos de proteção. O CTB, em seu artigo 76, menciona que a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de primeiro, segundo e terceiro graus por meio de ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da união, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios. Reforça ainda em parágrafo único do mesmo artigo que o Ministério da Educação e do Desporto, mediante proposta do Contran e do Conselho de Reitores das Universidades Brasileiras, promoverá a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito<sup>5</sup>.

A melhor fiscalização e investimento em campanhas de conscientização surgem como necessidade, mediante os resultados obtidos neste trabalho. No entanto, a fiscalização a distância pelos agentes, que se configura a mais comum, não é a recomendada, pois os condutores e passageiros costumam fingir o uso do dispositivo como, por exemplo, o cinto de segurança, sendo assim, a solicitação da parada do veículo seria a forma correta pois só assim o controle do uso do cinto seria monitorado e possibilitaria até mesmo uma conversa de conscientização entre agente e motorista e/ou passageiro, evitando que os usuários mantivessem o hábito de não usar o cinto<sup>13</sup>.

A prevenção configura-se como principal meio de se evitar traumas, lesões e em casos extremos a morte. Os acidentes de trânsito, na maioria das vezes em que ocorrem, não são acidentes, diferentemente do que se pensa, os sinistros podem ser previsíveis e preveníveis<sup>4</sup>.



Desse modo, este estudo põe em pauta que os equipamentos de segurança no trânsito têm significativo papel preventivo tornando-se indispensável no ato da condução ou como passageiro, tornando-se cada vez mais evidente que a prevenção a lesões, traumas e maiores danos ao condutor e passageiro só poderá ser alcançada por meio de fatores que minimizem a concretização de suas ocorrências, e sem dúvida a correta utilização dos dispositivos de segurança é um dos mais importantes.

## CONCLUSÃO

A utilização dos equipamentos de segurança é indispensável para condutor e passageiro na intensa movimentação diária no trânsito, além de proporcionar um trânsito seguro e agir de forma primordial na minimização das lesões. Nosso estudo corroborou com a literatura ao confirmar que faixas etárias mais baixas tendem a ser mais resistentes ao uso dos equipamentos de proteção. Portanto, mais uma vez reforçamos que não basta apenas utilizar os dispositivos, é preciso que se use de maneira correta e sempre que estiver em movimento em automóveis e motocicletas.

Atividades educativas voltadas para a prática do uso corretos dos dispositivos de segurança no trânsito devem ser desenvolvidas pelos governantes locais a fim de sanar os achados desse estudo e proporcionar um tráfego mais harmonioso e seguro. A conscientização da adesão aos equipamentos de segurança deve ser estimulada por meio de ações preventivas e de promoção à saúde para segurança de condutores e passageiros. A produção de trabalhos científicos nessa área mostrou-se limitada, o que acaba dificultando a formulação de estratégias para a segurança das usuárias. O trabalho conjunto entre município e governo pode ser útil na criação de intervenções para um trânsito seguro e intensificação da fiscalização por órgãos competentes.

## REFERÊNCIAS

1. IBGE. População Censo 2010. Disponível em: [http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/indicadores\\_sociais\\_municipais/tabelas\\_pdf/tab1.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/indicadores_sociais_municipais/tabelas_pdf/tab1.pdf). Acesso em: 02 set. 2017.
2. Bottega S. Mulher no Volante: entre o medo e a confiança. Trabalho de Conclusão de Curso (especialização). Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Filosofia de Ciências Humanas, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/handle/123456789/173762>. Acesso em: 08 ago. 2017.
3. Almeida NDVD, Lima AKBD, Albuquerque CM, Antunes L. As relações de gênero e as percepções dos/das motoristas no âmbito do sistema de trânsito. *Psicologia Ciência e Profissão*. 2005;25(2):172-85. Disponível em : [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98932005000200002&lang=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932005000200002&lang=pt). Acesso em: 04 jun. 2018.
4. Davantel PP, Pelloso SM, Carvalho MDDB, Oliveira NLBD. A mulher e o acidente de trânsito: caracterização do evento em Maringá, Paraná. *Rev. bras. Epidemiol.* 2009;12(3):355-67. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rbepid/v12n3/06.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2018.
5. Brasil. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Presidência da República Casa Civil Institui o código de trânsito brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503Compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm). Acesso em: 27 set. 2017.
6. PAHO. Organização Panamericana de Saúde. Organização Mundial da Saúde. Disponível em: [http://www.paho.org/bra/index.php?option=com\\_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839](http://www.paho.org/bra/index.php?option=com_content&view=article&id=5224:opas-pede-reforco-em-legislacoes-sobre-seguranca-no-transito-para-reduzir-numero-de-lesoes-e-mortes&Itemid=839). Acesso em: 25 set. 2017.
7. Marques EK. Mulheres mais escolarizadas num mercado de trabalho que ainda reproduz o modelo da família tradicional. *Mulher e Trabalho*. 2004;4:149-59. Disponível em: <https://revistas.fee.tche.br/index.php/mulheretrabalho/issue/view/176/showToc>. Acesso em: 04 jun. 2018.
8. Souza MR, Neto ER. Caracterização dos acidentes de trânsito e Goiânia: a experiência do Hospital de

- Urgências de Goiânia. XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Minas Gerais; 2008.
9. Detran. Resolução 453, de 26 de Setembro de 2013. Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/legislacao/Resolucoes/Resolucao4532013.pdf>. Acesso em: 08 ago. 2017.
  10. Petzhold MF. A visão macroergonômica e política na segurança do trânsito. *Revista Ação Ergonômica*. 2003; 1(4):95-110. Disponível em: <http://www.abergo.org.br/revista/index.php/ae/article/view/38/35>. Acesso em: 04 jun. 2018.
  11. Lorentz I. “Só podia ser mulher”: as relações de gênero no trânsito. 2008. Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado, Universidade do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul.
  12. Hoffmann MH, Carbonelli E, Montoro L. Álcool e segurança no trânsito (II): a infração e sua prevenção. *Psicologia: ciência e profissão*. 1996;16(2):25-30. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1414-98931996000200006](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931996000200006). Acesso em: 04 jun. 2018.
  13. Moraes A. Cinto de Segurança no Banco Traseiro do Automóvel: por que nós não usamos? Disponível em: [https://www.sinaldetransito.com.br/artigos/cinto\\_de\\_seguranca\\_no\\_banco\\_traseiro.pdf](https://www.sinaldetransito.com.br/artigos/cinto_de_seguranca_no_banco_traseiro.pdf) Acesso em: 09 ago. 2017
  14. Bringmann PB, Ferreira ÉC, Bringmann NV, Pelloso SM, Carvalho MDDB. A pattern of adult involvement in highway accidents. *Ciencia & Saude Coletiva*. 2014;19(12):4861-68. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1413-81232014001204861](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232014001204861). Acesso em: 04 jun. 2018.

*Recebido em: 05/12/2017*

*Aceito em: 06/06/2018*