

ASPECTOS PSICOSSOCIAIS QUE INTERFEREM NA MANIFESTAÇÃO DO DESEJO E DA NECESSIDADE DE DIRIGIR

Ralizado no Âmbito da Saúde Mental

2016

Diogo Batista Pereira da Silva

Escritor e Psicólogo Graduado pela Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL - Tubarão), Especialista em Saúde Mental e Atenção Psicossocial pela mesma, Especializando em Desenvolvimento Regional também pela UNISUL (Tubarão) e UNIEDU, Pós-graduado em Gestão Empresarial e de Recursos Humanos pela Faculdade de Capivari (FUCAP – Capivari de Baixo), Capacitação SUPERA (Sistema para detecção do Uso abusivo e dependência de substâncias Psicoativas: Encaminhamento, intervenção breve, Reinserção social e acompanhamento) Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP - São Paulo).

Ivete Maria Ribeiro

Graduada e Mestre em enfermagem. Professora universitária.
Orientadora de pesquisa em cursos de pós graduação.

Contactos:

diogobatista.p@gmail.com

diogobatista.p@hotmail.com

Whatsapp: 55 48 991535529

RESUMO

O objetivo deste artigo é identificar “que aspectos psicossociais contribuem para a manifestação do desejo e a necessidade de dirigir”, com uma abordagem quantitativa de caráter exploratório. A pesquisa de campo foi feita no município de Tubarão, sul do estado de Santa Catarina, com o objetivo de identificar quando o desejo e a necessidade de dirigir se manifesta, elencar fatores psicossociais que possibilitam a criação do desejo e a necessidade de dirigir e analisar quais são as expectativas com relação ao desejo e a necessidade de dirigir, favorecem a execução desta atividade. Utilizando como método a pesquisa de campo, foi elaborado um questionário semiestruturado, aceitando manifestações orais (caso se manifestem).



Palavras-chave: Desejo, necessidade, aspectos psicossociais, dirigir.

Copyright © 2017.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License 4.0.

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



1. INTRODUÇÃO

Este artigo trata sobre os aspectos psicossociais que interferem na manifestação do desejo e da necessidade de dirigir. Desde criança, meninos ganham carrinhos e veem seus pais dirigirem veículos automotores, então não fica difícil imaginar de onde vem o desejo de dirigir.

Buscando a definição da palavra “desejo”, segundo Ferreira (1986) é entendida como o ato ou efeito de desejar, assim como, um anseio, aspiração, cobiça ou ambição. Por sua vez Houaiss, Villar e Franco (2009) definem desejo da mesma forma e acrescentam que é um instinto físico o qual faz com que o indivíduo busque a satisfação deste impulso.

O conceito de necessidade está se alterando com o passar dos anos. Sabe-se que em tempos atrás não havia necessidade da luz elétrica, pois a mesma até então era um desejo. O mesmo ocorre com o uso de celulares, que a cerca de uma década eram considerados objetos de desejo de alguns poucos e hoje pode ser considerado uma necessidade. Ferreira (1986) define necessidade como qualidade ou caráter necessário, é uma exigência, algo obrigatório, que é impossível de conviver sem ele. Houaiss, Villar e Franco (2009) concordam com este conceito de necessidade e acrescentam que é algo imprescindível e útil para as pessoas.

A partir desses conceitos entende-se a necessidade como algo de vital importância e o desejo como algo secundário que se realizado nos trará satisfação pessoal.

Na atualidade o desejo de dirigir pode ser facilmente confundido com a necessidade do mesmo ato, podendo revelar-se de diversas formas tais como: locomover-se para o trabalho; independência na execução das suas atividades; autoconfiança ou até mesmo, autoafirmação pessoal. Porém, conforme alguns estudos nessa área, a necessidade de dirigir vai além destas questões, pois nestes tempos modernos, dirigir representa *status* social como nos mostra Amorim (2014) ao dizer que o ato de dirigir manifesta o que a pessoa dirige, demonstra quem ele é e o que ele tem, podendo ser ele utilizado como um facilitador na paquera, um meio de relaxar e algumas vezes utilizado como terapia.



A necessidade de dirigir normalmente não deve ser considerada desta forma, quando se apresenta como mero desejo. A necessidade se torna presente em situações onde o ato de dirigir não é opcional, mas sim obrigatório, muitas vezes exigidos pela profissão. (DETRAN/PR, 2015).

Figliuzzi (2008), refere uma importante contribuição ao afirmar que o pai é em sua maioria o incitador do desejo de dirigir automóveis. A autora ainda faz menção a um preconceito social relacionado ao fato de que dirigir é coisa de menino, essa ideia constrói e reforça o comportamento dos pais a incentivarem seus filhos homens a brincar de carrinho, rolimã, triciclo, entre outros... e dá margem a propagandas que transmitem a importância do carro para o seu filho homem.

Além desses desejos incitados na infância pelos pais, podemos citar também aqueles gerados através de *hits musicais atuais* e suas letras ostentadoras. Entre os ritmos podemos citar: Funk Ostentação e Sertanejo Universitário, que em suas letras musicais trazem o carro como um objeto desejoso e necessário para homens que querem se relacionar com mulheres em festas e bares.

É comum ouvirmos adolescentes e crianças dizendo que querem que seus dezoito anos chegue logo, para que assim possam obter carteira de motorista, mas raramente questionamos o motivo que o estimula dirigir. Será que dirigir veículos automotores é realmente assim tão importante para a vida do sujeito na contemporaneidade?

Na atualidade, observa-se um número crescente de acidentes e mortes violentas todos os dias e em todas as horas nas estradas brasileiras e mundiais, causadas de várias maneiras espantosas e algumas difíceis de explicar.

Sendo assim, não poderíamos explicitar essa temática sem mencionar as consequências geradas pelo uso inadequado de desejar ou de necessitar dirigir. Ou seja, o grande número de acidentes causados pela imprudência ou negligência na direção. Pereira (2013), nos mostra que os custos reais das despesas com os acidentes nas rodovias brasileiras ultrapassou a casa dos 42 bilhões no ano de 2011.

Os acidentes de trânsito ocorrem com muita frequência no Brasil, alcançando assim uma das maiores “frequências de indivíduos feridos por acidentes de trânsito. A cada ano, 33 mil pessoas morrem e aproximadamente 400 mil pessoas ficam feridas ou inválidas” (Alves *et al.*, 2014, p. 332).

Um outro fator importante de mensurar é os inúmeros meios utilizados para a diminuição desse valor exorbitante tais quais, fiscalização eletrônica, radares móveis, criação de quebra-molas (lombada), lei como a N° 11.705, de 19 de junho de 2008 e a Lei N° 12.760, de 20 de dezembro de 2013, popularmente conhecidas como lei seca, talvez uma das leis brasileiras mais conhecidas pelos motoristas, porém isso não significa que ela é cumprida (Brasil, 2008). **Esses**

fatos aqui trazidos possivelmente não precisariam existir se o desejo fosse criado a partir de um comportamento adequado nas estradas.

Acredita-se que este artigo possa oportunizar que algumas pessoas repensem sobre os fatores psicossociais que interferem na necessidade ou desejo de dirigir, assim como minimizar atitudes consideradas imprudentes na direção de automotores.

Essa pesquisa, na área da saúde mental e atenção psicossocial, poderá proporcionar novos meios de prevenção e compreensão do comportamento das pessoas no ato de dirigir. O interesse por este estudo surgiu ao verificar o grande número de acidentes ocorridos no Brasil, bem como as altas taxas de mortalidade e de pessoas sequeladas e ainda, possivelmente inaptas para o trabalho, após o seu envolvimento em algum tipo de acidente com veículo automotor.

Dessa forma, existe uma preocupação com a maneira que o desejo e a necessidade são construídos, uma vez que ambos motivam e fazem com que o sujeito dirija de maneira responsável ou seja, de acordo com o código de trânsito, ou ainda, de forma irresponsável e de acordo com a sua vontade.

Considerando o levantamento preliminar do material bibliográfico, pode-se constatar que existe o desejo e a necessidade de dirigir em nossa sociedade, no entanto, existe poucos estudos focados nos fatores psicossociais do sujeito que dirige. Observando essa necessidade, o presente estudo poderá contribuir para posteriores pesquisas na área da psicologia, psiquiatria e para o esclarecimento da sociedade e das pessoas as quais o tema despertar interesse. Este estudo identifica o desejo e a necessidade de dirigir em uma única pesquisa, uma vez que a grande maioria dos estudos, e periódicos publicados contempla de maneira individual cada um destes objetivos. A partir dos resultados dessa pesquisa acredita-se que o psicólogo do trânsito, terá um dado importante a respeito da necessidade e do desejo de dirigir e suas manifestações.

Sendo assim, a presente pesquisa pretende responder a seguinte pergunta: Quais são os aspectos psicossociais que interferem na manifestação do desejo e da necessidade de dirigir?

E, para responder esta questão de pesquisa definiu-se como objetivo o que segue: Conhecer os aspectos psicossociais que interferem na manifestação do desejo e na necessidade de dirigir.

2. METODOLOGIA

A presente pesquisa é fundamentada em uma abordagem qualitativa e do tipo exploratória, visando a correlação de fatos e fenômenos de maneira fidedignas com o objetivo de

identificar e analisar os aspectos psicossociais que interferem na manifestação do desejo e na necessidade de dirigir.

Segundo Gil (2002, p.41), a pesquisa exploratória “[...] têm como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou constituir hipóteses”. Gil (2002) afirma que, esse tipo de pesquisa se caracteriza por proporcionar um maior aprofundamento sobre o assunto pesquisado tendo como objetivo principal o aprimoramento de ideias e a descoberta de intuições.

Ainda segundo Gil (2002), podemos caracterizar essa pesquisa como qualitativa, pois tem como objetivo verificar e tentar entender o fenômeno, conferindo as questões relacionadas ao presente estudo, observando as questões respondidas, e averiguando, assim, o possível entendimento e compreensão do tema aqui abordado.

2.1 LOCAL DO ESTUDO

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) em 2010, as autoescolas são denominadas Centro de Formação de Condutores (CFC). Os CFC por sua vez são empresas privadas ou sociedades civis constituídas de acordo com a legislação vigente. A autoescola onde o estudo foi aplicado localiza-se no município de Tubarão – SC. É uma empresa consolidada no mercado Tubaronense a mais de 10 anos. Oferecendo três turnos de formação sendo: matutino, vespertino e noturno, os dados coletados foram no período vespertino. O horário de funcionamento desta autoescola é de segunda a sexta das 7h às 12h e das 13h às 22horas e aos sábados das 7h às 12h. É dotada de uma estrutura física própria, aparentemente bem montada e oferece serviços como: Primeira Habilitação - Categoria A, B, AB; Mudança de Categoria C, D e E; Adição de Categoria; Renovação da CNH; 2ª Via da CNH; Troca da Permissão; Carteira Internacional (PID); Curso de Cargas Perigosas; Curso de Transporte Coletivo; Curso de Transporte Escolar; Treinamento para Habilitados; Curso de Transporte de Emergência. A coleta foi realizada na sala de aula deste CFD, após permissão da coordenação.

2.2 PARTICIPANTES

Pretendia-se trabalhar, nessa pesquisa, com vinte sujeitos, no entanto totalizou treze sujeitos. Isto porque, três questionários foram devolvidos para o pesquisador em branco, outros três incompletos, e por essas razões foram eliminados do estudo. Observa-se no perfil dos participantes que cinco (05) são mulheres e oito (08) são homens, todos estudantes deste CFC no

município de Tubarão/SC. A escolha dos participantes foi realizada em comum acordo com a coordenação da escola e dos alunos de turmas que estavam dispostos a participar de livre e espontânea vontade, todos estavam fazendo a sua primeira habilitação. Foi explicado e assegurado aos participantes da pesquisa as normas contidas na Resolução de pesquisa com seres humanos e todos assinaram o Termo de Consentimento Livre Esclarecido.

Para garantir o anonimato dos participantes foi utilizado letras do alfabeto na sua identificação.

2.3 CONSIDERAÇÕES ÉTICAS

Em pesquisa com seres humanos é importante elucidar as normas éticas que devem ser seguidas a fim de garantir o anonimato, sigilo e a participação dos sujeitos, que podem desistir a qualquer tempo. Essas e outras exigências, estão descritas na Resolução do Conselho Nacional de Saúde nº 466 (Brasil, 2012) que precisa ainda, da concordância e autorização mediante a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido do sujeito. Conforme essa Resolução o projeto foi encaminhado ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL) para que fosse avaliado e somente após a sua aprovação foi realizada a coleta de dados.

2.4 COLETA DE DADOS

O instrumento utilizado para a coleta de dados foi um questionário semiestruturado, buscando alcançar os objetivos da pesquisa.

Segundo Gil (2002, p.35) “o questionário é uma série ordenada de perguntas que devem ser respondidas por escrito pelo informante. O questionário deve ser objetivo, limitado em extensão e estar acompanhado de instruções”.

Para a obtenção dos dados foi contatado a coordenação da autoescola visando a possibilidade de estar realizando esta pesquisa, explicando como seria realizada e qual a sua finalidade. O questionário foi apresentado aos estudantes, esclarecendo a sua finalidade, que é: “identificar quando o desejo e a necessidade de dirigir se manifesta; e, analisar os fatores psicossociais que possibilitam a criação do desejo e a necessidade de dirigir”. O questionário semiestruturado segundo Gil (2002), possibilitou que os pesquisados se manifestassem através de

questões abertas e fechadas, facilitado assim conhecer seus valores, crenças, situações, vivências dentre outros aspectos.

O questionário semiestruturado elaborado para a coleta de dados buscou alcançar os objetivos da pesquisa. Segundo Marconi e Lakatos (2003) esse método de coleta se mostra vantajoso para o desenvolvimento dessa pesquisa pelo fato de: gerar economia de tempo, obtendo um grande número de dados; atingir uma vasta gama de pessoas simultaneamente; compreender uma área geográfica mais extensa; fazer economia de pessoal no trabalho de campo; alcançar respostas mais céleres e concisas; causar respostas mais livres e fidedignas; maior nível de confiabilidade; menor probabilidade de erros na análise e interpretação por parte do pesquisador; obter respostas que seriam inacessíveis através de outros materiais; entre tantas outras vantagens.

2.4.1 Análise de dados

Após a obtenção dos dados, os mesmos foram categorizados e analisados de acordo com os conceitos de necessidade e desejo de dirigir. De acordo com Alves e Silva (1993, p.61) “a análise qualitativa de dados é um fenômeno recentemente retomado, que se caracteriza por ser um processo indutivo que tem como foco a fidelidade ao universo de vida cotidiana dos sujeitos, estando baseada nos mesmos pressupostos da chamada pesquisa qualitativa”. Que segundo Gil (2002, p.20) a pesquisa qualitativa é caracterizada por considerar:

[...] que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave.

A análise de conteúdo segundo Minayo (2004, p.74) é “compreendida muito mais como um conjunto de técnicas”. Que tem como objetivo facilitar o encontro de respostas para as questões estabelecidas e a descoberta do que está por de trás dos conteúdos aparentes, indo assim muito além de uma simples análise, aprofundando-se no conteúdo. Os resultados desta pesquisa foram relacionado com os estudos publicados sobre essa temática a fim de garantir uma análise mais aprofundada.

3. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Observando o perfil dos participantes da pesquisa percebe-se que a idade variou entre 18 e 45 anos, prevalecendo a idade de 18 a 20 anos com 76,92%. Sendo que destes, oito são homens totalizando 61,53% e cinco são mulheres cujo percentual é 38,46%. Dentre eles, 11 (84,61%) são solteiros e dois (15,38%) casados.

Quando crianças, todos os participantes da pesquisa tiveram motoca (triciclo), ou “carrinho” que possibilitava conduzir pedalando ou não. Levamos em conta aqueles participantes que tiveram um, dois ou os três objetos citados podendo assim ultrapassar a margem dos 100% na análise de dados. Entre esses veículos supracitados 3 (23,07%) das pessoas brincavam com bicicletas, 2 (15,38%) brincavam com triciclos, 7 (53,84%) com moto também chamados de motoca, 2 (15,38%) brincavam com carrinhos ou outro veículos de pedalar.

Quando questionado aos participantes do estudo se costumavam ganhar brinquedos que possibilitam deslocamento de pessoas em sua infância, 9 (69,23%) responderam que costumavam ganhar e 4 (30,76%) não responderam essa questão. Entre os brinquedos da infância citados pelos pesquisados estão: carrinhos 4 (44,44%) pessoas, motos com 2 (22,22%), ônibus 1 (11,11%) e caminhões com 2 (22,22%).

Entre os fatores que motivam o **desejo de dirigir** estão: **independência, trabalho, lazer, legalidade**. Juntos esses fatores somam 11 (84,61%) participantes, 2 (15,38%) não responderam. No entanto, quando observa-se as informações dos participantes quando relatam os motivos que desencadeiam a **necessidade de dirigir** existe uma semelhança nas categorias, pois observa-se que são: **liberdade; legalidade; e autoestima**. Seguem relatos que demonstram essas categorias.

A necessidade de dirigir por sua vez apresentou-se com 6 participantes (46,15%) enquanto 7 participantes (53,84%) não apresentam tal característica (necessidade).

Nos relatos dos entrevistados fica clara a manifestação do desejo e necessidade quando mencionam que anseiam dirigir para obter a **independência ou liberdade** na sua locomoção ou de seus familiares, como demonstrada nos relatos: *Quero ser mais independente (G); Facilidade de locomoção, independência (T); [...] para levar minha mãe au [sic] médico (A); Para poder ir onde quiser (Y); Sensação de liberdade sem precisar de ninguém ao meu dispor pra sair de casa [sic] (M); Passar a ter mais liberdade quanto ao tempo, não depender de outras pessoas ou até mesmo de ônibus, etc... (S).*

No entanto, outros participantes referem que além da independência desejada ou necessária, mencionam a importância no deslocamento para o **trabalho**, facilitando o seu cotidiano. Conforme refere: *Para trabalhar e principalmente para não depender dos outros [sic] (H). Para melhorar meu dia dia para meu trabalho pelo fato de morar longe e andar muito de bicicleta [sic] (J).*

Outro fator presente nos discursos dos sujeitos é o **lazer**, sendo ilustrado de forma expressiva no relato a seguir: *Para horas de lazer (A). Para passeio [sic] e serviço (C).*

Observando os dados pesquisados quanto ao desejo e necessidade de dirigir, encontra-se a categoria sobre a importância de realizar essa atividade com **legalidade**, ou seja em conformidade com a legislação vigente, segundo relato: *Andar corretamente p/ com as leis de trânsito [...] (S).*

Os sujeitos deste estudo referem ainda que dirigir representa conforto, satisfação e que com certeza aumentam a sua **autoestima**, conforme relatos a seguir: *A autoestima [...], e ter prazer de dirigir (I); [...] gosto também de pegar o volante (A); [...] para poder andar mais confortável [...] (J).*

Os participantes deste estudo referem quanto suas **expectativas** com relação ao **desejo de dirigir e a necessidade de dirigir**, novamente observa-se que elas se repetem e que estão relacionadas a **liberdade, legalidade, autoestima e lazer**.

Observa-se nos relatos que a **expectativa de liberdade** de ir e vir utilizando os veículos automotores favorece a independência na realização de suas atividades cotidianas, como observa-se nos relatos abaixo dos participantes ao dizerem que almejam a obtenção da CNH: *[...] pra conseguir ir onde eu quiser (G); Apenas liberdade (L).*

Com relação a **expectativa de legalidade**, os participantes demonstram a preocupação de dirigir cumprindo os requisitos exigidos pela lei, ou seja obter uma carteira de habilitação adequada ao tipo de veículo que pretende utilizar, como ilustra as respostas a seguir: *Sair com tranquilidade em saber que vou estar com a carteira na mão [...] (A); De fazer a minha parte com responsabilidade [...], sem problemas (J).*

Quando questionados a respeito da expectativas sobre o desejo de dirigir, os sujeitos apresentaram a sua preocupação quanto a dirigir “bem” além dos parâmetros legais. Para os participantes a expectativa de dirigir está relacionada a **autoestima e lazer**, com destaque para a velocidade, trabalho, liberdade conforme ilustrado a seguir: *Eu desejo dirigir por lazer [...] (T); Sair e poder andar (levar) a família para determinado lugar, sendo eu no volante (A); A autoestima, [...], e ter prazer de dirigir (I); [...] e gosto também de pegar o volante. (A).*

Segundo Rocha (2001), desejo de dirigir nada mais é que o ato de desejar, cobiça podendo estar ligado também ao apetite carnal a concupiscência ou ao desígnio ou intenção.

Sendo a expectativa a “esperança fundada em probabilidade ou promessa” (Houaiss, Villar e Franco, 2009, p.329) relatam que pode-se perceber que os entrevistados anseiam por não só dirigir, mas também por automotivação, trabalho e liberdade.

Segundo Maia (2015) o desejo é a “manifestação clara de tendência para um objeto [...]”. Por sua vez Ferreira (1986) define o desejo de forma semelhante acrescentando que pode ser caracterizado como algo que se quer ter, conseguir, alcançar entre outras coisas.

Finalizando a análise dos dados encontrados existem os **aspectos psicossociais** que interferem na manifestação do desejo e na necessidade de dirigir, com seus respectivos graus de importância, classificados através da maior porcentagem para a menor, são eles: liberdade 7 pessoas (70%); satisfação 5 (50%); autonomia 4 (40%); autoestima 2 (20%); e, proteção 1 pessoa (10%). Dez (10) participantes responderam esse tópico, alguns deles elencaram mais de um fator psicossocial que possibilita essa manifestação do desejo e necessidade de dirigir. Percebe-se na classificação dos aspectos psicossociais que interferem ao dirigir que a liberdade é o principal fator motivador do desejo e necessidade de dirigir seguido de outras manifestação que estimulam positivamente os seres humanos a buscar soluções para as suas necessidades cotidianas.

O desejo de dirigir manifesta-se a partir do momento em que o sujeito apresenta o anseio de liberdade, ambos incitam um ao outro como pudemos perceber. A necessidade de dirigir por sua vez inicia-se normalmente quando o sujeito passa a ter dependentes, como no caso do sujeito que refere a necessidade de dirigir para *pegar meus filhos na creche, vir ao trabalho sempre que necessário* (S).

4. CONCLUSÃO

Diante dos dados encontrados neste estudo é possível inferir sobre o perfil dos participantes, que são jovens na maioria de idade entre 18 e 20 anos, homens e solteiros. Todos receberam brinquedos de presente que estimula a locomoção com motocas (triciclo), ou outro veículo que possibilitaram e estimulavam a condução por tração humana.

Podemos inferir ainda, que na população estudada apenas 6 participantes (46,15%) apresentam a necessidade de dirigir, enquanto que 7 pessoas (53,84%) desejam dirigir o que significa que não tem a real necessidade de realizar essa ação.

Porém, apesar desse desacordo percentual entre desejo e necessidade de dirigir, ambos apresentaram as mesmas categorias incentivadas, que incitam tanto o desejo quanto a necessidade

de dirigir veículos automotores. Esse fato pode ter acontecido neste estudo talvez pela dificuldade dos participantes em conhecer a diferença que existe entre desejo e necessidade.

Os fatores responsáveis pelo desejo e necessidade de dirigir são: independência, trabalho, lazer e legalidade. Fatores esses que proporcionam liberdade, autoestima, prazer e a legalidade de estar realizando uma atividade dentro das normativas legais e sociais. Além disso, o ato de dirigir também representa conforto e satisfação de acordo com os participantes.

Os participantes deste estudo referem que suas expectativas com relação ao desejo e necessidade de dirigir estão relacionadas à liberdade, à legalidade, à autoestima e prazer.

Com relação aos fatores psicossociais que interferem na manifestação do desejo e da necessidade de dirigir são eles: o fator de proteção foi ressaltado pelos participantes fazendo com que o mesmo correspondesse a 10%, seguido pela autoestima 20%, autonomia 40%, satisfação 50% e liberdade com 70%.

Entre os fatores supracitados o dominante é a liberdade que obteve 70%, quando questionados sobre os fatores psicossociais que os estimulavam a dirigir.

Podemos concluir a partir dos dados obtidos neste estudo que o desejo de dirigir se manifesta a partir do momento que o sujeito percebe que “necessita” de liberdade. Já a necessidade de dirigir surge a partir da capacidade do sujeito de assumir responsabilidades, como é o caso dos entrevistados que têm a necessidade de levar seus filhos para o colégio, ir para o trabalho dentre outros.

REFERÊNCIAS

ALVES, Leticia Cristina dos Santos, *et al.* **Análise qualitativa de dados de Entrevista: Uma proposta.** 2014. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/paideia/article/viewFile/46422/50178>. Acesso em: 18/05/2015

AMORIM, Roberta dos Santos. **Estudo Estatístico das Causas de Infrações de Trânsito em Recife-Pe.** São Paulo, Universidade Paulista, 2014.

BRASIL. **Lei n.º 11.705, de 19 de junho de 2008.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111705.htm . Acesso em: 01/11/2015

BRASIL 2012, **RESOLUÇÃO Nº 466, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2012.** Disponível em: http://bvsms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2013/res0466_12_12_2012.html. Acesso em 15/06/2015.

DENATRAN (2010), **RESOLUÇÃO Nº 358. DE 13 DE AGOSTO DE 2010.** Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_358_10_ret.pdf Acesso em: 15/05/2015.

DETRAN/PR (2015), **Direção Defensiva.** Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/manualdehabilitacao/manualdehabparte7.pdf>. Acesso em: 13/04/2015.

FERREIRA, Aurélio. **Novo dicionário da língua portuguesa.** 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FIGLIUZZI, Adriza (2008). Carro – isso é coisa de menino! Disponível em: http://www.fazendogenero.ufsc.br/8/sts/ST44/Adriza_Figliuzzi_44.pdf. Acesso em: 05/04/2015.

GIL, Antonio C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HOUAISS, Antonio; VILLAR, Mauro; FRANCO, Francisco. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. 3. ed. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

MAIA, Raul. **Dicionário internacional de idiomas**. São Paulo: Difusão Cultural do Livro LTDA, 2015.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica I**. São Paulo: Atlas, 2003.

MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. Rio de Janeiro: Vozes. 2004.

PEREIRA, Daniel (2013). **Brasil Econômico: Tragédia acelerada no trânsito**. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=18982&Itemid=75. Acesso em: 14/03/2015.

ROCHA, Ruthy. **Mini dicionário enciclopédia escolar**: 10. ed. São Paulo: Editora Scipione, 2001.