



UNIVERSIDADE TUIUTI DO PARANÁ
MESTRADO EM PSICOLOGIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO PSICOLOGIA FORENSE

JOSIANE REGINA KRUPINISKI

PRÁTICAS PARENTAIS, IMPULSIVIDADE E COMPORTAMENTO DE
JOVENS CONDUTORES

CURITIBA

2019

UNIVERSIDADE TUIUTI DO PARANÁ
MESTRADO EM PSICOLOGIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO PSICOLOGIA FORENSE

JOSIANE REGINA KRUPINISKI

PRÁTICAS PARENTAIS, IMPULSIVIDADE E COMPORTAMENTO DE
JOVENS CONDUTORES

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Tuiuti do Paraná, como requisito necessário para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Área de Concentração: Psicologia Forense

Linha de Pesquisa: Avaliação e Clínica Forense

Orientador (a): Dra. Paula Inez Cunha Gomide

CURITIBA

2019

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA
FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Catálogo da publicação
Biblioteca Sidney Lima Santos
Programa de Pós-Graduação em Psicologia

Krupiniski, J. R.

Práticas parentais, impulsividade e comportamento de jovens condutores; Josiane Regina Krupiniski; Curitiba-2019.

Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Psicologia - Universidade Tuiuti do Paraná.

Área de concentração: Psicologia Forense

Orientadora: Paula Inez Cunha Gomide

Jovem condutor; Impulsividade; Práticas parentais; Comportamento de risco no trânsito.

Agradecimentos

Sou grata a todas as pessoas que de alguma forma participaram comigo nesta jornada de aprendizado, conquistas, sacrifícios e superação.

Em especial aos meus pais, a quem devo tudo o que sou e conquistei. À minha família, meus irmãos e sobrinhos por compreender minha ausência.

Aos meus colegas de mestrado Felipe, Thais, Egna, Iza, Marcelo, Ademar, Elvio, Luciano e todos os professores, obrigada pelo conhecimento que dividiram comigo.

Ao professor Sidnei, pela contribuição, paciência e incentivo.

Agradeço minha orientadora, Paula Gomide, pela oportunidade de tornar este projeto possível e por ter me ensinado muito além de docência e pesquisa.

À Luci, pela prestatividade nas minhas diversas solicitações, sempre com um sorriso no rosto.

À minha grande amiga Juliane Fagotti, por existir em minha vida e ser quem é.

À querida colega Sandra Martins, com quem divido este sonho desde o início.

Aos meus colegas de trabalho e coordenadores, pela compreensão nas minhas ausências e auxílio quando precisei.

RESUMO

O comportamento do motorista pode ser determinante para o tráfego. O contexto brasileiro mostra um número incrivelmente alto de mortes de jovens em acidentes de trânsito e o principal motivo é a condução imprudente. Esta pesquisa teve como objetivo avaliar as correlações entre estilos parentais, impulsividade e comportamentos de direção em uma amostra de 308 jovens adultos entre 18 e 29 anos de idade. Foi utilizado o Inventário de Estilos Parentais (IEP), Questionário do Comportamento do motorista (QCM) e Escala de Impulsividade de Barrat (BIS 11). Os resultados mostraram uma correlação negativa ($p < 0,01$) entre estilos maternos positivos com o comportamento de risco no trânsito e uma correlação positiva ($p < 0,01$) entre impulsividade e comportamento de risco, de forma que o baixo controle inibitório apresentou interação com práticas parentais negativas e associação significativa ($p = 0,04$) com erros, lapsos e violações no trânsito. Os resultados indicam que práticas parentais negativas paternas favorecem o desenvolvimento da impulsividade e explicam o comportamento imprudente de dirigir. O estudo sugere que programas de práticas parentais e controle de impulsividade para jovens motoristas poderão reduzir os índices de acidentes de trânsito.

Palavras-chave: jovem condutor; práticas parentais; impulsividade; comportamento de risco no trânsito.

ABSTRACT

The driver behavior can be determinant in traffic. In Brazil, the number of deaths among young people in traffic accidents is incredibly high and the main reason is reckless driving. In this study, the relationship between parenting styles, impulsiveness and steering behaviour among young adults was explored in a cohort of 308 young adults aged between 18 and 29 years, using the Parenting Style Inventory (PSI-I), the Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) and the Barratt Impulsiveness Scale (BIS-11). Positive maternal style showed a negative correlation with traffic risk behaviour ($p < 0,01$), whilst impulsiveness and traffic risk behaviour presented a positive correlation ($p < 0,01$), in such manner that the low inhibitory control is linked with negative parenting practices and significantly associated ($p = 0,04$) with errors, lapses and traffic violations. This shows that the reckless driving behaviour leading to fatal accidents can be explained by the adoption of negative parenting practices, which promotes impulsiveness. These results imply that negative parenting practices promote the development of impulsivity and explain the reckless driving. Therefore, it's suggested that parenting programs and control of impulsiveness for young drivers could be applied aiming to reduce the incidence of traffic accidents.

Keywords: young conductor; parenting practices; impulsivity; traffic risk behavior.

Sumário

Resumo	5
Índice de tabelas e figuras	7
Apresentação	8
Revisão de literatura	9
Incidência de acidentes de trânsito no Brasil e no mundo	9
Características do jovem condutor	10
Instrumentos utilizados para medir comportamento do motorista	11
Práticas parentais e comportamento do jovem condutor	13
Impulsividade.....	17
Objetivo Geral.....	18
Método	19
Análise de dados.....	21
Resultados	21
Discussão	26
Limitações do estudo.....	27
Considerações finais	28
Referências	28
Anexo A.....	36
Anexo B.....	38
Anexo C	40
Anexo D.....	42
Anexo E	43

Índice de tabelas e figuras

Tabela 1 - Média, Desvios padrões e comparações entre práticas parentais maternas e paternas	23
Tabela 2 – Distribuição dos participantes de acordo com o gênero, idade e estilo parental .	24
Figura 1 - Modelo de regressão da interação entre estilos parentais, impulsividade e comportamento de do motorista	25

Apresentação

A violência no trânsito, por vezes entendida como um fato do acaso, ou um imprevisto, é uma realidade que constitui uma das principais causas de vítimas fatais e morbidades no mundo. Este panorama motivou a ONU a proclamar a Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011/2020), medida tomada com o objetivo de reduzir o número de vítimas, mediante a formulação e implementação de planos nacionais, regionais e mundiais (Waiselfisz, 2012).

A população jovem tem se destacado como a mais vulnerável ao risco de sofrer algum dano no trânsito (Cristo, 2012). Indivíduos com idade entre 15 a 29 anos de idade têm sido frequentemente descritos entre as principais vítimas e causadores de acidentes de trânsito e, eventos relacionados ao trânsito, são a primeira causa de mortes em pessoas nessa faixa etária no Brasil (Waiselfisz, 2012). Estes dados trazem um indicativo que vai além do número de mortes, apontam os modos de sociabilidade nas vias públicas e abrem um questionamento sobre como estes jovens estão se comportando no trânsito.

O objetivo desta dissertação foi correlacionar as práticas parentais e a impulsividade com o comportamento do jovem condutor. A parte teórica da dissertação apresentará inicialmente a incidência de acidentes de trânsito no Brasil e no mundo, como também o custo prejudicial que estes eventos geram; características do jovem condutor; instrumentos utilizados para medir comportamento no trânsito e os efeitos das práticas parentais e da impulsividade no comportamento no trânsito desta população. Em seguida será apresentado o método, os resultados e a discussão do estudo.

Revisão de literatura

Incidência de acidentes de trânsito no Brasil e no mundo

Segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada [IPEA], no Brasil o custo dos acidentes de trânsito, em rodovias, fica em torno de R\$ 40 bilhões por ano e de R\$ 10 bilhões, em áreas urbanas. Cerca de 45 mil pessoas morrem e 300 mil ficam lesionadas gravemente, por ano, em decorrência destes eventos, sendo a principal causa de mortes no país. Em 2010 foram registrados 1,24 milhão de mortes por eventos de trânsito em 182 países e, aproximadamente, de 20 a 50 milhões sobreviveram com traumatismos e ferimentos, representando um custo global de US\$ 518 bilhões por ano (WHO, 2013). Estes números continuam aumentando, em 2016 as mortes no trânsito chegaram a 1,35 milhão. Apesar de terem sido alcançados progressos no fortalecimento da legislação e melhorias ao acesso nos cuidados pós-colisão, observa-se que o crescente número de mortes vem de encontro com o aumento do transporte motorizado (WHO, 2018).

No Paraná, de acordo com dados do Departamento de Trânsito [DETRAN] foram registrados 35.417 acidentes de trânsito com vítimas no ano de 2016. Os números são altos, mas apresentaram queda em comparação ao ano de 2011 que era de 45.635. Esta diminuição pode ser atribuída ao trabalho de políticas públicas e instituições não-governamentais motivadas por ações de segurança no trânsito (Departamento de Trânsito do Paraná, 2016).

De acordo com o Observatório Nacional de Segurança Viária (2015), os acidentes de trânsito são motivados por fatores como o veículo, a via em que este veículo trafega e o

indivíduo que conduz este veículo. Estes fatores estão relacionados, no entanto ao “fator humano”, considerado elemento chave na condução. O homem pode ou não cometer falhas no manejo de um veículo que poderá desencadear um acidente com consequências fatais. A desobediência aos sinais de trânsito são as principais causas de acidentes (Norza, Granados, Useche, Romero & Moreno, 2014).

Características do jovem condutor

Em uma análise da mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil, abrangendo os anos de 1996 até 2015, foi constatado um número de mortes em média de 39.000 pessoas/ano, das quais cerca de 13.200 eram adolescentes e jovens (Moreira, Ribeiro, Motta & Motta, 2018). De acordo com o DATASUS, em 2017 foram registrados 10.695 óbitos por acidentes de transporte terrestre de pessoas com faixa etária dos 15 aos 29 anos de idade. Em um comparativo com outros países, as taxas no Brasil estão acima da média internacional, totalizando 23 mortes em acidentes de transporte por 100 mil habitantes, ocupando a posição de 7º lugar em mortalidade juvenil (Waiselfisz, 2014).

Pode-se observar que o trânsito é um espaço perigoso para os motoristas novatos e que lesões relacionadas a eventos no tráfego são um problema de segurança e saúde pública para a sociedade no mundo todo (Cassarino & Murphy, 2018). Segundo a Academia Americana de Pediatria (2018) adquirir o direito de dirigir é um rito de passagem na vida do jovem pois sinaliza independência, mas os jovens estão especialmente expostos a situações de risco que refletem sua inexperiência, tais como: vulnerabilidade para distração, prevalência em dirigir em alta velocidade, consumir bebida alcoólica ou outras substâncias psicoativas e não usar o cinto de segurança; Além de outros fatores como a maturidade ainda em formação de habilidades cognitivas para a segurança viária (varredura visual, tomada de

decisão, manuseio do veículo) e a suscetibilidade às influências de amigos e familiares (Cassarino & Murphy, 2018).

Conforme Lira, Vieira e Gondim (2015 p. 112), o comportamento de risco no trânsito pode ser entendido como a adoção de condutas contrárias ao que estão dispostas do Código de Trânsito Brasileiro, tais como: “ultrapassar outro veículo sem sinalizar, dirigir em velocidade acima do que é permitida na via, dirigir na contramão, executar manobras em locais proibidos pela sinalização, usar telefone celular durante a condução do veículo, ingerir bebida alcoólica ou substância psicoativa antes de dirigir”. Sendo assim, o comportamento inadequado do motorista está relacionado com as suas atitudes e motivações e não com o conhecimento das leis de trânsito (Veiga, Pasquali & Silva, 2009).

Instrumentos utilizados para medir comportamento do motorista

De acordo com Hoffman e Cruz (2003, p. 28) “dados alarmantes sobre acidentes, os eventos estressantes e os transtornos socioeconômicos e psicológicos relacionados ao caótico trânsito do mundo moderno são fatores que vêm motivando a inserção da Psicologia no debate sobre políticas públicas acerca da circulação humana”. Sendo então, o comportamento humano no trânsito alvo de estudos para o seu melhor entendimento e futuras intervenções.

Para avaliar como o motorista se comporta na prática de conduzir um veículo, foram criados alguns instrumentos em forma de questionário, tais como o The Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990), Driver Anger Scale (Deffenbacher, Oetting & Lynch, 1994), e o The Driver Skill Inventory (Lajunen & Summala, 1995). Destacando-se o DBQ como o mais frequentemente utilizado por pesquisadores de todo o mundo, principalmente no Brasil (Bianchi & Summala, 2004; Reimer et al., 2005; Rezende, 2015; Spiller, 2018).

A primeira versão do DBQ, criada por Reason, Manstead, Stradling, Baxter e Campbell (1990) era composta por 50 itens e continham três fatores a serem analisados: erros, lapsos e violações. Segundo os autores, os erros são falhas nas ações, os lapsos são ações não intencionais e geralmente não causam acidentes (ambos se referem às características de processamento da informação do indivíduo); já as violações são comportamentos inadequados emitidos de forma intencional, sendo, portanto, o comportamento mais perigoso pois se trata de uma infração deliberada. O DBQ foi traduzido e validado para utilização com a população brasileira por diferentes pesquisadores (Bianchi & Summala, 2002; Correia, 2008; Macedo, 2005; Veiga, Pasquali & Silva, 2009).

A versão adaptada por Veiga, Pasquali e Silva (2009) denominada “Questionário do Comportamento do Motorista (QCM)” verificou que a estrutura fatorial do instrumento original se manteve. Este instrumento apresentou uma boa confiabilidade com cada fator, tendo os seguintes valores: erros (13 itens, $\alpha=0,80$) lapsos e violações (13 itens cada, $\alpha=0,79$). Também foram encontradas diferenças entre gênero no comportamento de condução, ou seja, os homens apresentaram mais erros e violações, e as mulheres, mais lapsos. Estes dados corroboram com os achados de Reason et al. (1990). As maiores médias em lapsos para as mulheres também foram encontradas por Mognon e Santos (2017) e Battiston (2016).

Publicações recentes mostraram o uso do QCM de Veiga, Pasquali e Silva (2009) para investigar comportamento de motorista (Battiston, 2016; Jesuíno & Rueda, 2017; Mognon, & Santos, 2017). Mognon e Santos (2017) utilizaram esta versão para analisar o comportamento do condutor, seu locus de controle no trânsito e os estilos de condução. Jesuíno e Rueda (2017) buscaram evidências de validade de critério em testes psicológicos que aferem atenção e impulsividade em condutores e a influência destes constructos no comportamento de dirigir. Em sua tese de doutorado, Battiston (2016) buscou entender as implicações do ambiente

físico nas ações dos motoristas com pesquisa documental de boletins de ocorrência de acidentes de trânsito, observação nos locais de incidência destas ocorrências, aplicações de um questionário sócio-demográfico, o QCM e um instrumento contendo cenas reais de situações de trânsito.

Práticas parentais e comportamento do jovem condutor

Pesquisas indicam que práticas infracionais de jovens estão relacionadas com o ambiente familiar em que eles se encontram (Gallo & Williams, 2005), em especial, o estilo e práticas parentais a que o indivíduo está exposto na construção de seu repertório comportamental (Gomide, 2006). Com isto, pode-se considerar a interação entre pais e filhos como uma variável central na origem do comportamento antissocial (Patterson, DeBaryshe & Ramsey, 1990).

Estilo parental é definido por Gomide (2006) como o conjunto de práticas parentais utilizadas para educar e controlar comportamentos dos filhos. O modelo teórico da autora compreende sete práticas parentais, sendo duas positivas (monitoria positiva e comportamento moral), associadas ao desenvolvimento de comportamentos pró-sociais e cinco negativas (negligência, abuso físico, monitoria negativa, punição inconsistente e disciplina relaxada) correlacionadas ao aparecimento de comportamentos antissociais, incluindo o comportamento de risco do jovem infrator. A monitoria positiva compreende o acompanhamento ou supervisão e a disponibilidade ou acessibilidade parental; o comportamento moral envolve as práticas educativas que transmitem valores (polidez, justiça, verdade/mentira, generosidade) permeadas pelo afeto; a negligência é a ausência de afeto, de cuidados educacionais e de saúde; a monitoria negativa refere-se à supervisão excessiva, hostil; a punição inconsistente envolve práticas disciplinares conflitantes que

dependem do humor do cuidador; a disciplina relaxada compreende a ausência ou precariedade de regras educativas e a punição física é o uso de disciplina corporal como procedimento educativo.

Os comportamentos antissociais referem-se a uma variedade de ações que são graves e habituais e que violam leis, normas sociais ou direitos pessoais (Bartol, 2008) e o comportamento infrator no trânsito enquadra-se neste espectro comportamental e pode ser potencialmente perigoso devido a possibilidade de causar danos irreversíveis e mortes. O comportamento do jovem motorista e a segurança subsequente advinda de um repertório responsável ou de comportamentos de riscos tem forte influência das atitudes, comportamentos e exemplos fornecidos pelos pais (Bianchi & Summala, 2004; Bingham, Zakrajsek, Almani, Shope & Sayer, 2015).

A aprendizagem informal, ou modelagem, de condução veicular é algo comum no ambiente familiar (os pais ensinam os seus filhos a dirigir), aumentando ainda mais a influência da família na formação do jovem condutor (Carpentier et al, 2014). Os autores examinaram a relação do clima familiar com o comportamento de condução em jovens motoristas e encontraram relação entre a falta de comprometimento com a segurança no trânsito e o clima familiar. Gil, Taubman – Ben-Ari e Toledo (2016), examinaram díades, pais e filhos, e verificaram que a coesão entre pais e filhos está positivamente relacionada à modelagem e mensagens transmitidas no âmbito familiar para um comportamento seguro no trânsito e inversamente relacionada à falta de comprometimento com a segurança; além disso, a falta de comprometimento foi positivamente associada ao índice de impulsividade do jovem condutor. Gomide (2010) destaca a coerência dos familiares quanto aos próprios comportamentos a fim de fornecer modelo aos seus filhos e promover discernimento entre o que é certo e errado, desta maneira, possibilitando o desenvolvimento de virtudes e valores.

A influência dos pais no comportamento de jovens condutores em fase inicial de

licença para dirigir também foi explorada por Scott-Parker, Watson, King e Hyde (2015). Os autores aplicaram um questionário sobre experiências e atitudes em jovens recém-habilitados a dirigir e observaram a influência dos pais no comportamento de risco em todo o período que o jovem está se desenvolvendo como motorista (durante o período de aprendizado, pré-licença e os primeiros estágios da direção independente). Os indivíduos que relataram não receber punição por se comportar de forma arriscada no trânsito e que reproduziam o comportamento no trânsito de seus pais, estavam entre os condutores mais arriscados; corroborando com os resultados de Schmidt, Morrongiello e Colwell (2014). Estes autores revelaram que a modelagem parental é preditiva para o comportamento de direção arriscada, e, em contraste, aqueles que apresentaram percepções de que não queriam perder o respeito de seus amigos e familiares, relataram dirigir de maneira menos arriscada. O fornecimento de informações dos pais sobre o comportamento de condução segura melhora significativamente o comportamento de condução de condutores novatos (Farah et al., 2014).

Bingham et al (2015) compararam respostas de pais e filhos, e encontraram que as percepções que os jovens têm em relação ao modo de dirigir de seus pais influenciam seus próprios comportamentos no trânsito e que este efeito é, particularmente, mais forte em jovens do sexo masculino. A relação harmônica entre pais e filhos, assim como a atitude dos membros da família direcionada à segurança no trânsito, contribuem para que o jovem se comporte de maneira prudente no trânsito; tendo os pais a influência positiva considerável para garantir o comportamento seguro ao limitar o acesso ao veículo em situações que o jovem não esteja preparado e modelando comportamentos de direção seguros. Sendo assim, a literatura revela o clima familiar como parte de uma compreensão da dinâmica que envolve a maneira que os jovens dirigem, pois a forma que os pais lidam com questões de segurança é um aspecto importante no comportamento real dos seus filhos (Brookland, Begg, Langley & Ameratunga, 2014; Taubman - Ben-Ari, 2016; Taubman – Ben-Ari, Kaplan, Lotan & Prato,

2015;).

Guttman (2013) abordou a opinião dos pais sobre a responsabilidade parental em relação à direção dos jovens condutores por meio de entrevistas e questionários. Seus achados indicaram que a maioria dos pais não percebem a sua influência no modo que seus filhos dirigem, embora reconheçam que esta faixa-etária está associada a maior exposição ao risco no trânsito. Além disso, os pais entrevistados apresentaram expressar mais confiança no modo que seus filhos dirigem do que outros condutores da mesma idade, o que sugere um otimismo em relação à percepção de que seu próprio risco é menor ao se comparar com outras pessoas.

Taubman – Ben-Ari, Kaplan, Lotan e Prato (2016) avaliaram díades, pais e filhos, buscando associações entre personalidade do condutor (busca de sensações, ansiedade e agressão, como também a dinâmica familiar) e o comportamento dos pais na contribuição do comportamento de condução dos seus filhos. As descobertas indicaram que altos índices de busca de sensações dos familiares (especialmente dos pais), ansiedade e agressividade, bem como a frequência de eventos de direção arriscados, foram positivamente associados ao comportamento de risco no trânsito do motorista jovem. A falta de comprometimento percebida pelos pais em relação à segurança no trânsito, bem como a falta de informação dos pais para os filhos em relação à segurança no trânsito, baixo monitoramento e definição de limites, como também a falta de modelagem de comportamentos seguros foram associados a um nível mais alto de direção arriscada, bem como maior disposição a se engajar a estes comportamentos por parte dos jovens condutores (Schmidt, Morrongiello & Colwell, 2014).

Spiller (2018) conduziu estudos para identificar a percepção de jovens que dirigiam, com a permissão da família, antes dos 18 anos (idade mínima para ser habilitado para conduzir um veículo) e compreender a relação entre o estilo parental, o clima de segurança no

trânsito e o comportamento dos pais pelo olhar destes jovens. Os estilos parentais predominantes nos resultados de sua pesquisa foram autoritativos e negligentes, indicando que apesar de ser proibido, os pais não consideram errado o filho dirigir antes dos 18 anos, o que também não foi um dado significativo na percepção para a segurança no trânsito. Os resultados também revelaram comportamentos infratores dos pais percebidos pelos filhos (usar o celular enquanto dirige, exceder o limite de velocidade e dirigir após ingerir bebida alcoólica), que são particularmente preocupantes ao se considerar que ao mesmo tempo em que cometem a infração, também estão ensinando este padrão de comportamento aos filhos.

Impulsividade

As manifestações de impulsividade no trânsito têm chamado à atenção da comunidade científica. Mognon e Rueda (2016) encontraram relação entre alguns fatores como impulsividade, extroversão, busca por emoção, agressividade, hostilidade, ausência de normas, raiva, estresse e tendência em assumir riscos com infrações, violações e comportamentos de risco no trânsito. Araújo, Malloy-Diniz e Rocha (2009) concluíram existir associação entre impulsividade e comportamento de risco do motorista e Pasa (2013) encontrou correlação positiva entre impulsividade e maior envolvimento em comportamentos de risco no trânsito em um estudo comparativo entre condutores infratores e não infratores.

Čubranić-Dobrodolac, Lipovac, Čičević e Antić (2017) utilizaram a escala de impulsividade de Barrat (BIS-11) em conjunto com outros instrumentos para avaliar traços de personalidade em motoristas adultos, com o objetivo de encontrar uma relação entre estes constructos e a ocorrência de acidentes de trânsito. Para a análise realizada, foi considerado o número de eventos danosos no tráfego em que os motoristas estiveram expostos durante seu histórico de condução e a pontuação geral obtida na escala BIS-11. Os resultados indicaram

que altas pontuações na escala de impulsividade e na escala de comportamento agressivo indicam um estilo de condução menos seguro, aumentando as probabilidades de ocorrência de acidentes de trânsito. Demais estudos em que a escala de impulsividade de Barrat (BIS-11) foi utilizada, indicaram evidências de uma relação entre baixo controle de impulsos com direção de risco em jovens condutores (Assi, 2018; Hatfield, Williamson, Kehoe & Prabhakaran, 2017; Smorti & Guarnieri, 2016).

Jesuíno e Rueda (2017) identificaram que fatores como impulsividade e atenção influenciam a forma do indivíduo dirigir. Foram aplicados testes de atenção, impulsividade e o Questionário do Comportamento do Motorista (QCM) em uma amostra de motoristas de diversas idades e grau de escolaridade. Neste estudo, as correlações entre a impulsividade e o QCM (Veiga, Pasquali & Silva, 2009) foram significativas.

Os estudos indicam a influência das práticas parentais e da impulsividade no comportamento do jovem condutor, principalmente referindo-se aos modelos e orientações dadas no momento da aprendizagem do novo motorista. A relação entre estilo e práticas parentais e comportamento do motorista ainda precisa ser melhor investigada. Este estudo pretende avaliar a influência do estilo parental (Gomide, 2016), a impulsividade e o comportamento do jovem infrator.

Objetivo Geral

Avaliar a relação entre práticas parentais e impulsividade com comportamento no trânsito em jovens condutores.

Método

Participantes: Participaram desta pesquisa 308 estudantes universitários habilitados para dirigir, com idade entre 18 a 29 anos ($M = 22,8$ e $DP = 3,20$) oriundos dos cursos de Psicologia, Direito, Medicina Veterinária e Engenharia Civil, independentemente do período, sendo 60,38% estudantes do sexo feminino.

Local: Os dados foram coletados nas salas de aula de uma Instituição Particular de Ensino Superior.

Instrumentos: Foram utilizados três instrumentos para a coleta de dados: O Inventário de Estilos Parentais - IEP (Gomide, 2006), versão materna e paterna, o Questionário do Comportamento do Motorista – QCM (Veiga, Pasquali & Silva, 2009) e a Escala de Impulsividade de Barrat – BIS 11 (Malloy-Diniz et al., 2010).

O Inventário de Estilos Parentais (IEP) pode ser aplicado individualmente ou em grupo, contém 42 questões em formato Likert de três pontos que variam entre sempre, às vezes e nunca. As questões correspondem às sete práticas educativas, e para cada uma delas foram elaboradas seis questões distribuídas espaçadamente ao longo do inventário. São duas práticas educativas positivas: monitoria positiva (mães $\alpha = 0,61$; pais $\alpha = 0,80$) e comportamento moral (mães $\alpha = 0,70$; pais $\alpha = 0,78$); e cinco práticas educativas negativas: punição inconsistente (mães $\alpha = 0,66$; pais $\alpha = 0,76$), negligência (mães $\alpha = 0,73$; pais $\alpha = 0,80$), disciplina relaxada (mães $\alpha = 0,62$; pais $\alpha = 0,74$), monitoria negativa (mães $\alpha = 0,47$; pais $\alpha = 0,62$) e abuso físico (mães $\alpha = 0,82$; pais $\alpha = 0,87$). O IEP tem duas formas: uma quando os pais respondem sobre as práticas educativas adotadas em relação ao filho e outra quando os filhos respondem sobre as práticas educativas utilizadas pelos seus pais quando moravam com eles; a versão utilizada foi a que os filhos respondiam as práticas educativas de seus pais. Cada resposta recebe uma pontuação (zero para nunca, um ponto para às vezes e

dois pontos para sempre) e por meio da folha de resposta em que constam as sete práticas educativas, realiza-se a tabulação dos dados obtidos. O cálculo do IEP é obtido somando as práticas positivas (A+B) subtraindo-se da soma das práticas negativas (C+D+E+F+G) , ou seja, $IEP = (A+B) - (C+D+E+F+G)$. Os valores variam de +24 a -60, onde valores positivos indicam a prevalência de práticas parentais positivas, que propiciam o desenvolvimento de comportamento pró-social e, valores negativos, que favorecem o aparecimento de comportamentos antissociais.

O Questionário do Comportamento do Motorista (QCM) é um questionário auto-administrável e pode ser aplicado de forma coletiva. A versão utilizada foi adaptada à realidade brasileira e validada por Heila, Pasquali e Silva (2009); são 39 questões que investigam os diferentes erros humanos ao dirigir e são respondidas em uma escala do tipo Likert de cinco pontos que variam entre nunca, raramente, às vezes, frequentemente e sempre. A pontuação final é obtida por meio de análise de frequência das respostas, de acordo com cada fator (Erros 13 itens, $\alpha=0,80$; Lapsos e Violações 13 itens cada, $\alpha=0,79$).

A Escala de Impulsividade de Barrat – BIS 11 é composta por 30 itens referentes às manifestações de impulsividade e é respondida pelo próprio participante de forma que ele classifique seus comportamentos em uma escala do tipo Likert de quatro pontos (raramente ou nunca; de vez em quando; com frequência e quase sempre/sempre). A pontuação da escala varia de 30 a 120 pontos, sendo que altos escores indicam a presença de comportamentos impulsivos. Será utilizada a versão traduzida e adaptada por Malloy-Diniz et al. (2010) que possui dois fatores: controle inibitório ($\alpha = 0,79$) e falta de planejamento ($\alpha = 0,61$).

Procedimento: Foi solicitado ao Diretor Geral da IES a autorização para realização da pesquisa por meio da declaração de infraestrutura. Após a autorização ser concedida, o projeto foi encaminhado ao Comitê de Ética. Com a autorização do Comitê de Ética (CAAE 69405017.2.0000.8040) foi combinado com os coordenadores dos cursos os dias e horários

para coleta dos dados em sala de aula. Aos participantes da pesquisa, a pesquisadora se apresentou, explicou o objetivo do estudo, comunicou sobre os riscos e benefícios da pesquisa e quem se interessou em participar, assinou o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. O tempo necessário para as respostas foi de aproximadamente 50 minutos.

Análise de dados

Os dados foram analisados por meio do Programa estatístico SPSS 23.0. O teste Kolmogorov-Smirnov foi aplicado para verificação da normalidade da amostra. Comparou-se as práticas parentais maternas com as paternas (Teste “t” de *Student*).

Os resultados do QCM foram comparados entre os gêneros a partir de um teste *t* de Student para amostras independentes. Foram realizadas correlações entre os escores do IEP, o QCM e a Escala de Impulsividade - BIS-11. Também foram realizadas regressões utilizando o escore total e o escore dos fatores do QCM como variáveis dependentes e dados sociodemográficos e os escores totais do IEP e do BIS-11, bem como seus fatores como variáveis independentes. Todos os níveis de significância adotados foram de 0,05.

Resultados

O teste Kolmogorov – Smirnov mostrou que as amostras são diferentes da normalidade. Ou seja, rejeita-se H_0 e a hipótese nula para as principais variáveis (QCM erros K-S= 0,154 $p < 0,001$; QCM lapsos K-S = 0,071 $p = 0,002$; QCM violações K-s = 0,110 $p < 0,001$; QCM total K-S = 0,095 $p < 0,001$). Os universitários responderam ao IEP, versão paterna e materna (Tabela 1). O IEP classifica os resultados, tanto das práticas parentais como do estilo parental, em quatro categorias: (1) Ótimo, (2) Bom, (3) regular, (4) de risco. Esta classificação, baseada no modelo teórico do teste (Gomide, 2006), indica a adequação

das práticas parentais e do estilo parental e as possíveis implicações do uso de práticas negativas na educação dos filhos. Resultados classificados como “ótimos e bons” indicam que a maioria das ações parentais estão voltadas para o fortalecimento de habilidades prossociais, com ênfase em acompanhamento dos filhos e ensinamento de comportamentos morais; já resultados classificados com “regulares e de risco” indicam a prevalência de práticas parentais negativas que estão associadas ao desenvolvimento de comportamentos antissociais. Ambos, pais e mães, foram percebidos pelos filhos com práticas parentais regulares e de risco. Há uma diferença significativa entre o estilo materno e paterno ($-7,60$; $p < 0,001$) indicando que as mães da amostra são percebidas como mais negligentes que os pais e, além disso, punem mais os filhos e de maneira inconsistente.

A comparação das médias do estilo parental (IEP) e das práticas parentais maternas e paternas (teste *t de Student*) identificou diferenças significativas entre práticas paternas e maternas, tanto nas práticas positivas (monitoria positiva e comportamento moral) como nas negativas (negligência, disciplina relaxada, monitoria negativa) e no índice geral do IEP. Em geral as práticas parentais paternas foram piores que as maternas, com baixos índices de monitoria positiva e comportamento moral e altos de negligência. As mães apresentaram índices mais elevados que os pais em disciplina relaxada e monitoria negativa. No entanto, em geral, as práticas parentais, tanto de pais como de mães, foram classificadas como regulares (3) e de risco (4) (Tabela 1).

Tabela 1.

Média, Desvios padrões e comparações entre práticas parentais maternas e paternas.

Práticas Parentais	Materno N= 308	Paterno N= 269	Mediana	
			Materna	Paterna
Monitoria Positiva	8,29 (2,705) (4)	6,07 (3,410) (4)	8	6
Comportamento Moral	7,85 (2,537) (4)	7,22 (3,634) (3)	8	7
Punição Inconsistente	3,47 (2,282) (2)	3,19 (2,329) (2)	3	3
Negligência	3,05 (2,671) (3)	4,53 (3,069) (3)	3	4
Disciplina Relaxada	2,65 (1,828) (3)	2,21 (2,131) (2)	3	2
Monitoria Negativa	4,32 (2,291) (2)	3,57 (2,437) (2)	4	3
Abuso Físico	1,26 (2,154) (3)	1,05 (2,463) (3)	0	0
IEP	1,21 (9,533) (3)	-1,72(10,682) (3)	3	0

Classificação (1) Ótimo, (2) Bom, (3) regular, (4) de risco

A classificação atribuída às práticas parentais foi retirada do manual do IEP (Gomide, 2006). O manual classifica as práticas parentais como ótimo, bom, regular ou de risco conforme os valores obtidos nas respostas do inventário.

Tabela 2.

Mediana e significância estatística para teste Z de Wilcoxon do comportamento de erros, lapsos e violações no trânsito e impulsividade de acordo com gênero.

Variáveis	Masculino	Feminino	Z	p
QCM Erros	7	7	-0,312	0,755
QCM Lapsos	10	12	-2,379	0,017
QCM Violações	12	10	-2,863	0,004*
QCM Total	30	28,5	0,349	727
Impulsividade	44	43	1,124	0,261

Apenas violações apresentaram diferenças significativas nas médias, assim como pode-se verificar nos resultados de Veiga, Pasquali e Silva (2009) como também por Reason et al. (1990).

A regressão linear foi calculada para prever o escore total do Comportamento de Risco do Motorista (QCM) baseado no escore total do Inventário de Estilos Parentais (IEP) das mães e pais, no primeiro bloco, adicionando o escore total da Escala de Impulsividade de Barrat (BIS-11), no segundo bloco da regressão. Uma regressão significativa foi encontrada no primeiro bloco ($F(2,198) = 15,245$, $p < 0,01$), com um R^2 de 0,133. Com a adição do escore do BIS-11, a regressão também foi significativa ($F(3,197) = 24,090$, $p < 0,01$) com um R^2 de 0,268. Estilos parentais previram que o peso do comportamento de dirigir é igual a -4,635 a -0,299 para estilo materno e -0,164 para estilo paterno e +0,819 para a escala de impulsividade. A comparação entre gêneros para erros, lapsos e violações (“ t ” de *Student*) mostrou não haver diferença para erros ($t = -0,99$; $p = 0,319$) e lapsos ($t = 0,826$; $p = 0,409$), mas sim para violações ($t = -2,876$; $p = 0,004$), indicando um maior número de violações cometidas por motoristas do gênero masculino.

A figura 1 apresenta o modelo de regressão dessas variáveis.

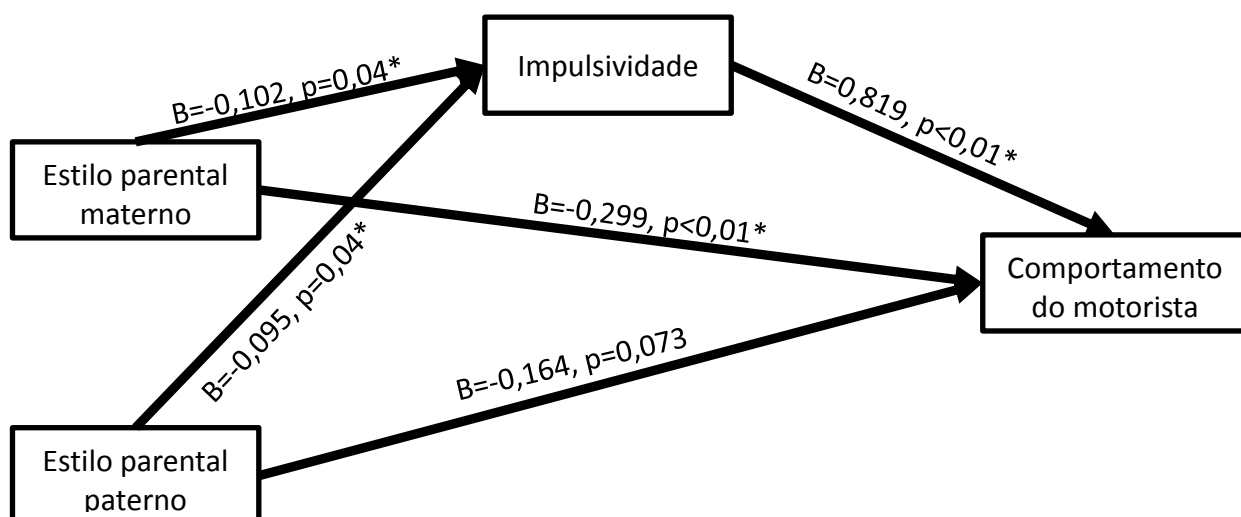


Figura 1. Modelo de regressão da interação entre estilos parentais, impulsividade e comportamento do motorista.

Foi realizado um modelo de regressão linear com cada um dos fatores das escalas. Os erros apresentaram interações significativas com controle inibitório ($F(16,184) = 6.331$, $R^2 = 0.355$, $p < 0.01$) e disciplina relaxada do pai ($p = 0.05$). Todos os outros fatores não mostraram correlação significativa com erros de comportamento de condução. O controle inibitório também teve associação significativa com lapsos ($F(16,195) = 3,151$, $p < 0,01$) com um R^2 de 0,205 e violações ($F(16,195) = 3,841$, $p < 0,01$) com um R^2 de 0,240. A negligência paterna também esteve associada a lapsos ($p = 0,02$). Nenhuma outra variável apresentou níveis de significância para os outros fatores (lapsos e violações).

A adição de gênero no modelo de regressão não mostrou interação significativa com o total de comportamentos de condução utilizando totais das escalas ($F(3,197) = 18.024$, $p = 0,708$) ou seus subfatores ($F(17,183) = 5.944$, $p = 0,660$) e uma mudança de R^2 de 0,001. Este mesmo padrão foi observado para violações ($F(17,124) = 3.711$, $R^2 = 0,006$, $p = 0,226$) e erros ($F(17,194) = 2.953$, $R^2 = 0,001$, $p = 0,839$). Observou-se uma contribuição significativa do gênero nos lapsos ($F(17,190) = 5.841$, $R^2 = 0,019$, $p < 0,01$) com homens apresentando mais lapsos em relação às mulheres.

Discussão

Este estudo teve como objetivo avaliar três diferentes comportamentos de condução (erros, lapsos e violações) que podem levar a colisões e sua correlação com a impulsividade e os estilos parentais. Os principais resultados indicam que os estilos parentais estão

negativamente correlacionados com a impulsividade que está positivamente correlacionada com comportamentos de condução que podem levar a colisões e que têm um R^2 de 0,268 no modelo. Esses resultados indicam uma camada extra de complexidade no modelo conhecido de impulsividade, levando a comportamentos de condução negativos, como proposto por muitos autores (Bıçaksız & Özkan; 2016); Lira, Vieira & Gondim, 2015; Mognon & Rueda, 2016; Pasa, 2013; Scott Parker & Oviedo-Trespalacios, 2017) e aumenta a especificidade dos estilos parentais de acordo com Panichi e Wagner (2006) e Taubman-Ben-Ari e Katz-Ben-Ami (2013).

Um aspecto importante do estilo parental é que a maioria das mulheres (61,4%) e dos homens (67,8%) amostrados reportaram estilos parentais de risco ou regulares. A diferença entre os tamanhos amostrais dos estilos parentais materno ($n = 280$) e pai ($n = 224$) indica que 20% da amostra não tiveram ou omitiram dados sobre a figura paterna, inviabilizando a avaliação do estilo paterno. Os dados indicaram que os estilos parentais paternos não impactaram diretamente os comportamentos de dirigir, contudo estão correlacionados negativamente com a impulsividade, fator que mostrou afetar de maneira direta os erros, lapsos e violações dos participantes. Os resultados indicaram que o estilo da mãe tem um impacto relevante, com valores de R^2 elevados, e correlações diretas com comportamentos de direção e impulsividade. O controle de inibição foi correlacionado com erros, lapsos e violações, mostrando que o aspecto principal dos comportamentos de condução está relacionado a essa área.

Os dados não mostraram diferenças significativas entre gêneros em relação a comportamentos arriscados na direção e a amostra masculina apresentou mais lapsos que a feminina, contradizendo estudos anteriores (Reason et al., 1990; Mognon & Santos, 2017; Battiston, 2016). As correlações dos índices de impulsividade, práticas parentais e comportamento de dirigir corroboraram achados de outras pesquisas. (Assi, 2018; Hatfield,

Williamson, Kehoe & Prabhakaran, 2017; Smorti & Guarnieri, 2016). Este estudo indicou que práticas parentais relacionaram-se diretamente à impulsividade que por sua vez explicaram a forma como o condutor irá se comportar no trânsito, ou seja, podem vir a ser uma peça-chave para o entendimento e educação do comportamento do jovem condutor.

Limitações do estudo

Todos os participantes da pesquisa são estudantes universitários de uma Instituição Privada de Ensino Superior localizada na cidade de Curitiba – PR, portanto os resultados se aplicam neste contexto. Uma sugestão para trabalhos futuros é uma ampliação da amostra que englobe outros contextos sociais.

Considerações finais

Os dados mostram a importância da família enquanto modelo de comportamento para o jovem, assim como a transmissão de regras e limites que podem favorecer ou prejudicar sua segurança no trânsito. O efeito das práticas educativas parentais é refletido no comportamento de dirigir de forma que o jovem aprende ou não a controlar os impulsos, planejar suas ações e ter mais atenção durante a condução de um veículo. Sendo assim, formulação de políticas públicas voltadas para a educação de trânsito, como também programas de práticas parentais e controle de impulsividade para jovens motoristas se fazem importantes para promoção de segurança no trânsito.

Referências

- Araújo, M. M., Malloy-Diniz, L. F., & Rocha, F. L. (2009). Impulsividade e acidentes de trânsito. *Revista de Psiquiatria Clínica*. 36(2), 60-68. doi: 10.1590/S0101-60832009000200004
- Assi, G. S. (2018). Dangerous driving propensity amongst Indian youth. *Transportation Research Part F*. 56, 444-452. doi: 10.1016/j.trf.2018.05.016
- Bartol, C. R. (2008). Resilience and antisocial behavior. In Bartol, C. R. & Bartol, A. M. (Orgs.) *Current Perspectives in Forensic Psychology and Criminal Behavior* (81-95). USA: Sage Publications, Inc.
- Battiston, M. (2016). Percepção de Affordances do ambiente de trânsito e comportamento de risco em motoristas. Tese de Doutorado. Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2002). Moral Judgment and drivers' behavior among brazilian students'. *Psychological Reports*, 91(3), 759-766.
doi.org/10.2466/pr0.2002.91.3.759
- Bianchi, A., & Summala, H. (2004). The genetics of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36(4), 655–659. doi: 10.1016/S0001-4575(03)00087-3
- Bingham, C. R., Zakrajsek, J. S., Almani, F., Shope, J. T., & Sayer, T. B. (2015). Do as I say, not as I do: Distracted driving behavior of teens and their parents. *Journal of Safety Research*, 55, 21-29. doi: 10.1016/j.jsr.2015.07.007
- Brookland, R., Begg, D., Langley, J., & Ameratunga, S. (2014). Parental influence on

adolescent compliance with graduated driver licensing conditions and crashes as a restricted licensed driver: New Zealand drivers study. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 30-39. doi: 10.1016/j.aap.2013.06.034

Carpentier, A., Brijs, K., Declercq, K., Brijs, T., Daniels, S., & Wets, G. (2014). The effect of family climate on risky driving of young novices: The moderating role of attitude and locus of control. *Accident Analysis and Prevention*, 73, 53-64. doi: 10.1016/j.aap.2014.08.005

Cassarino, M.; Murphy, G. (2018). Reducing young drivers' crash risk: Are we there yet? An ecological systems-based review of the last decade of research. *Transportation Research Part F*, 56, 54–73. doi.org/10.1016/j.trf.2018.04.003

Committee on adolescence, & Council on Injury, Violence, and Poison Prevention (2018). The teen driver. *Pediatrics*, 142(4), [e20182163]. <https://doi.org/10.1542/peds.2018-2163>

Correia, J. (2008). A atitude e a motivação do bem conduzir. Porto: Legis Editora, Livpsic.

Cristo, F. (2012). *Psicologia e trânsito: Reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

Čubranić-dobrodolac, M., Lipovac, K., Čičević, S., & Cntić, B. (2017). A model for traffic accidents prediction based on driver personality traits assessment. *Traffic & Transportation*, 29 (6), 631-642. doi.org/10.7307/ptt.v29i6.2495

Deffenbacher, J. L., Oetting, E. R., & Lynch, R. S. (1994). Development of a driving anger scale. *Psychological Reports*, 74(1), 83–91. doi:10.2466/pr0.1994.74.1.83

Departamento de Trânsito do Paraná. (2016). Anuário Estatístico 2016. Recuperado em <http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/planejamento/Anuario2016.pdf>

Farah, H., Musicant, O., Shimshoni, Y., Toledo, T., Grimberg, E., Omer, H., & Lotan, T. (2014). Can providing feedback on driving behavior and training on parental vigilant care affect male teen drivers and their parents? *Accident Analysis and Prevention*, 69, 62-70. doi: 10.1016/j.aap.2013.11.005

Gallo, A. E., & Williams, L. C. A. (2005). Adolescentes em conflito com a lei: uma revisão dos fatores de risco para a conduta infracional. *Psicologia: Teoria e Prática*, 7(1), 81-95. Recuperado em http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-36872005000100007&lng=pt&tlng=pt

Gil, S., Taubman-Ben-Ari, O., & Toledo, T. (2016). A multidimensional intergenerational model of young males' driving styles. *Accident Analysis and Prevention*, 97, 141-145. doi: 10.1016/j.aap.2016.09.004

Gomide, P.I.C. (2010). Comportamento Moral. In Gomide, P.I.C (Org.). *Comportamento moral – Uma proposta para o desenvolvimento das virtudes* (pp. 17-34). Curitiba: Juruá Editora.

Gomide, P.I.C (2006). *Inventário de Estilos Parentais. Modelo Teórico: manual de aplicação, apuração e interpretação*. Petrópolis: Editora Vozes.

Guttman, N. (2013). “My son is reliable”: Young drivers’ parents’ optimism and views on the norms of parental involvement in youth driving. *Journal of Adolescent Research*, 28(2), 241-268. doi: 10.1177/0743558411435853

- Hatfield, J. Williamson, A., Kehoe, E.J., & Prabhakaran, P. (2017). An examination of the relationship between measures of impulsivity and risky simulated driving amongst young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 103, 37-43. doi: 10.1016/j.aap.2017.03.019
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. (2015). *Acidentes de trânsito nas rodovias federais brasileiras – Caracterização, tendências e custos para a sociedade*. Recuperado em http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=26277
- Jesuíno, A., & Rueda, F. (2017). Evidências de validade para testes de Impulsividade e Atenção no contexto do trânsito. *Revista de Psicologia da IMED*, 9(2), 24-41. doi:10.18256/2175-5027.2017.v9i2.1776
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Personality and Individual Differences*, 19(3), 307–318. doi:10.1016/0191-8869(95)00068-h
- Lajunen, T., Parker, D., & Summala, H. (2004). The Manchester Driver Behaviour Questionnaire: a cross-cultural study. *Accident Analysis and Prevention*, 36(2), 231-8. doi: 10.1016/s0001-4575(02)00152-5
- Lira, S.V.G., Vieira, L.J.E.S., & Gondim, A.P.S. (2015). Comportamento de risco de mototaxistas e envolvimento em acidentes. In Günther, F. Cristo, I. Neto & Z. O. Feitosa (Orgs.). *Pesquisas sobre comportamento no trânsito (pp. 103-124)*. São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Macedo, G. M., & Hunziker, M. (2005). Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o

- seu possível envolvimento em acidentes de trânsito. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Mognon, J. F., & Santos, A. A. A (2017). Avaliação do comportamento do motorista, locus de controle e estilos de direção no trânsito. *Temas em Psicologia*, 25 (4), 1621-1635. doi: 10.9788/TP2017.4-07
- Mognon, J. F., & Rueda, F. J. M. (2016). Avaliação da personalidade no contexto do trânsito: revisão de literatura. *Avaliação Psicológica*, 15, 33-43. doi: 10.15689/ap.2016.15ee.04
- Moreira, M. R., Ribeiro, J.M., Motta, C.T., & Motta, J.I.J (2018). Mortalidade por acidentes de transporte de trânsito em adolescentes e jovens, Brasil, 1996-2015: Cumpriremos o ODS 3.6? *Ciência & Saúde Coletiva*, 23(9): 2785-2796. doi: 10.1590/1413-81232018239.17082018
- Norza C., E. H., Granados L., E. L., Useche H., S. A., Romero H., M., & Moreno R., J. (2014). Componentes descriptivos y explicativos de la accidentalidad vial en Colombia: incidencia Del factor humano. *Revista Criminalidad*, 56 (1), 157-187. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/crim/v56n1/v56n1a09.pdf>
- Observatório Nacional de Segurança Viária. *90% dos acidentes são causados por falhas humanas (2015)*. Recuperado em: <https://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/>.
- Pasa, G. G. (2013). Impulsividade, busca de sensações e comportamento de risco no trânsito: um estudo comparativo entre condutores infratores e não infratores. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.
- Patterson, G. R., DeBaryshe, B., & Ramsey, E. (1990). A developmental perspective on antisocial behavior. *American Psychologist*, 44(2), 329-335. doi:10.1037/h009191

- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33 (10-11), 1315-1332. doi: 10.1080/00140139008925335
- Reimer, L.A., D'Ambrosio, J., Gilbert, J. F., Coughlin, J. B., & Surman, C. (2005). Behavior differences in drivers with attention deficit hyperactivity disorder: The driving behavior questionnaire. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 996–1004. doi: 10.1016/j.aap.2005.05.002
- Rezende, H. N. (2015). Impacto da percepção do clima familiar no comportamento dos jovens condutores. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Schmidt S, Morrongiello B.A., & Colwell S.R. (2014). Evaluating a model linking assessed parent factors to four domains of youth risky driving. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 40-50. doi: 10.1016/j.aap.2013.08.028
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2015). “I would have lost the respect of my friends and family if they knew I had bent the road rules”: Parents, peers, and the perilous behaviour of young drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 28, 1-13. doi: 10.1016/j.trf.2014.10.004
- Smorti, M., & Guarnieri, S. (2016). Do aggressive driving and negative emotional driving mediate the link between impulsiveness and risky driving among young Italian drivers? *The journal of social Psychology*, 156(6), 669-673. doi: 10.1080/00224545.2016.1165169
- Spiller, L. V. (2019). Aspectos familiares envolvidos na permissão para adolescentes sem CNH dirigirem. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Paraná, Curitiba.
- Taubman - Ben-Ari, O. (2016). Parents' perceptions of the Family Climate for Road Safety:

- Associations with parents' self-efficacy and attitudes toward accompanied driving, and teens' driving styles. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 40, 14-22. doi: 10.1016/j.trf.2016.04.006
- Taubman – Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T., & Prato, C. G. (2016). The combined contribution of personality, family traits , and reckless driving intentions to young men's risky driving: What role does anger play? *Transportation Research Part F : Traffic Psychology and Behaviour*, 42, 299-306. doi: 10.1016/j.trf.2015.10.025
- Taubman - Ben-Ari, O., Kaplan, S., Lotan, T., & Prato, C. G. (2015). Parents' and peers' contribution to risky driving of male teen drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 78, 81-6. doi: 10.1016/j.aap.2015.02.020
- Veiga, H.M.S., Pasquali, L., & Silva, N.I.A. (2009). Questionário do Comportamento do Motorista – QCM: Adaptação e validação para a validade brasileira. *Avaliação Psicológica*, 8(2), 187-196. Recuperado de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1677-04712009000200005&lng=pt&tlng=pt.
- Waiselfisz, J. J. (2012). Caderno Complementar 2: Acidentes de Trânsito. In *Mapa da Violência 2012*. São Paulo: Instituto Sangari.
- Waiselfisz, J. J. (2014). Os Jovens do Brasil. In *Mapa da Violência 2014*. Recuperado em www.juventude.gov.br/juventudeviva
- World Health Organization - WHO (2013). *Global status report on road safety*. Recuperado em http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en
- World Health Organization - WHO (2018). *Global status report on road safety*. Recuperado em https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

ANEXO A – INVENTÁRIO DE ESTILOS PARENTAIS MATERNO

Inventário de Estilos Parentais (IEP) Práticas parentais maternas

Paula Inez Cunha Gomide

O objetivo deste instrumento é estudar a maneira utilizada pelos pais na educação de seus filhos. Não existem respostas certas ou erradas. Responda cada questão com sinceridade e tranquilidade. Suas informações serão sigilosas. Escolha, entre as alternativas a seguir, aquelas que mais refletem a forma como **sua mãe** o(a) educa.

Identificação

Nome: _____ Idade: _____
Escolaridade: _____ Sexo: ()m ()f

Responda a tabela a seguir fazendo um X no quadrinho que melhor indicar a frequência com que sua **MÃE** ou responsável age nas situações relacionadas; mesmo que a situação descrita nunca tenha ocorrido, responda considerando o possível comportamento de sua mãe naquelas circunstâncias.

Utilize a legenda de acordo com o seguinte critério:

NUNCA: se, considerando 10 episódios, ela agiu daquela forma entre 0 a 2 vezes.

ÀS VEZES: se, considerando 10 episódios, ela agiu daquela forma entre 3 a 7 vezes.

SEMPRE: se, considerando 10 episódios, ela agiu daquela forma entre 8 a 10 vezes.

	Entre 10 episódios		
	8 a 10	3 a 7	0 a 2
	Sempre	Às vezes	Nunca
1. Quando saio conto a ela espontaneamente onde eu vou.			
2. Ela me ensina a devolver objetos ou dinheiro que não me pertencem.			
3. Quando faço algo errado, a punição de minha mãe é mais severa dependendo de seu humor.			
4. O trabalho de minha mãe atrapalha sua atenção para comigo.			
5. Ela ameaça que vai me bater ou castigar e depois nada acontece.			
6. Ela critica qualquer coisa que eu faça, como o quarto estar desarrumado ou estar com os cabelos despenteados.			
7. Ela me bate com cinta ou outros objetos.			
8. Ela pergunta como foi meu dia na escola e me ouve atentamente.			
9. Se eu colar na prova, ela me explica que é melhor tirar nota baixa do que enganar a professora ou a mim mesmo(a).			

Entre 10 episódios			
	8 a 10	3 a 7	0 a 2
	Sempre	Às vezes	Nunca
10. Quando ela está alegre, não se importa com as coisas erradas que eu faça.			
11. Sinto dificuldades em contar meus problemas para ela, pois vive ocupada.			
12. Quando ela me castiga, peço para sair do castigo, e, após um pouco de insistência, ela deixa.			
13. Quando saio, ela telefona me procurando muitas vezes.			
14. Tenho muito medo de apanhar dela.			
15. Quando estou triste ou aborrecido(a), ela se interessa em me ajudar a resolver o problema.			
16. Quando estrago alguma coisa de alguém, ela me ensina a contar o que fiz e pedir desculpas.			
17. Ela me castiga quando está nervosa; assim que passa a raiva, pede desculpas.			
18. Fico sozinho(a) em casa a maior parte do tempo.			
19. Durante uma briga, eu xingo ou grito com ela e, então, ela me deixa em paz.			
20. Ela controla com quem falo ou saio.			
21. Fico machucado(a) quando ela me bate.			
22. Mesmo quando está ocupada ou viajando, telefona-me para saber como estou.			
23. Ela me aconselha a ler livros, revistas ou ver programas de TV que mostrem os efeitos negativos do uso de drogas.			
24. Quando ela está nervosa, acaba desatendendo em mim.			
25. Sinto que ela não me dá atenção.			
26. Quando ela me manda estudar, arrumar o quarto ou voltar para casa, e não obedeço, ela "deixa pra lá".			
27. Especialmente nas horas das refeições, ela fica dando as "brincas".			
28. Sinto ódio de minha mãe quando ela me bate.			
29. Após uma festa, ela quer saber se me diverti.			
30. Ela conversa comigo sobre o que é certo ou errado no comportamento dos personagens dos filmes e dos programas de TV.			
31. Ela é mal-humorada.			
32. Ela ignora o que eu gosto.			
33. Ela avisa que não vai me dar um presente caso não estude, mas, na hora "H", ela fica com pena e dá o presente.			
34. Se vou a uma festa, ela somente quer saber se bebi, se funei ou se estava com aquele grupo de maus elementos.			
35. Ela é agressiva comigo.			
36. Ela estabelece regras (o que pode e o que não pode ser feito) e explica suas razões sem brigar.			
37. Ela conversa sobre meu futuro trabalho mostrando os pontos positivos ou negativos da minha escolha.			
38. O mau humor dela impede que eu saia com os amigos.			
39. Ela ignora meus problemas.			
40. Quando fico muito nervoso(a) em uma discussão ou briga, percebo que isto amedronta minha mãe.			
41. Quando estou aborrecido(a), ela fica insistindo para eu contar o que aconteceu, mesmo que eu não queira contar.			
42. Ela é violenta.			

Este inventário é referente à obra *Inventário de Estilos Parentais*.

ANEXO B – INVENTÁRIO DE ESTILOS PARENTAIS PATERNO

Inventário de Estilos Parentais (IEP) Práticas parentais paternas

Paula Inez Cunha Gomide

O objetivo deste instrumento é estudar a maneira utilizada pelos pais na educação de seus filhos. Não existem respostas certas ou erradas. Responda cada questão com sinceridade e tranquilidade. Suas informações serão sigilosas. Escolha, entre as alternativas a seguir, aquelas que mais refletem a forma como **seu pai** o(a) educa.

Identificação

Nome: _____ Idade: _____
Escolaridade: _____ Sexo: () m () f

Responda a tabela a seguir fazendo um X no quadrinho que melhor indicar a frequência com que seu **PAI** ou responsável age nas situações relacionadas; mesmo que a situação descrita nunca tenha ocorrido, responda considerando o possível comportamento de seu pai naquelas circunstâncias.

Utilize a legenda de acordo com o seguinte critério:

NUNCA: se, considerando 10 episódios, ele agiu daquela forma entre 0 a 2 vezes.

ÀS VEZES: se, considerando 10 episódios, ele agiu daquela forma entre 3 a 7 vezes.

SEMPRE: se, considerando 10 episódios, ele agiu daquela forma entre 8 a 10 vezes.

	Entre 10 episódios		
	8 a 10	3 a 7	0 a 2
	Sempre	Às vezes	Nunca
1. Quando saio conto a ele espontaneamente onde eu vou.			
2. Ele me ensina a devolver objetos ou dinheiro que não me pertencem.			
3. Quando faço algo errado, a punição de meu pai é mais severa dependendo de seu humor.			
4. O trabalho de meu pai atrapalha sua atenção para comigo.			
5. Ele ameaça que vai me bater ou castigar e depois nada acontece.			
6. Ele critica qualquer coisa que eu faça, como o quarto estar desarrumado ou estar com os cabelos despenteados.			
7. Ele me bate com cinta ou outros objetos.			
8. Ele pergunta como foi meu dia na escola e me ouve atentamente.			
9. Se eu colar na prova, ele me explica que é melhor tirar nota baixa do que enganar a professora ou a mim mesmo(a).			
10. Quando ele está alegre, não se importa com as coisas erradas que eu faça.			

Entre 10 episódios

	8 a 10	3 a 7	0 a 2
	Sempre	Às vezes	Nunca
11. Sinto dificuldades em contar meus problemas para ele, pois vive ocupado.			
12. Quando ele me castiga, peço para sair do castigo, e, após um pouco de insistência, ele deixa.			
13. Quando saio, ele telefona me procurando muitas vezes.			
14. Tenho muito medo de apanhar dele.			
15. Quando estou triste ou aborrecido(a), ele se interessa em me ajudar a resolver o problema.			
16. Quando estrago alguma coisa de alguém, ele me ensina a contar o que fiz e pedir desculpas.			
17. Ele me castiga quando está nervoso; assim que passa a ruiva, pede desculpas.			
18. Fico sozinho(a) em casa a maior parte do tempo.			
19. Durante uma briga, eu xingo ou grito com ele e, então, ele me deixa em paz.			
20. Ele controla com quem falo ou saio.			
21. Fico machucado(a) quando ele me bate.			
22. Mesmo quando está ocupado ou viajando, telefona-me para saber como estou.			
23. Ele me aconselha a ler livros, revistas ou ver programas de TV que mostrem os efeitos negativos do uso de drogas.			
24. Quando ele está nervoso, acaba descontando em mim.			
25. Sinto que ele não me dá atenção.			
26. Quando ele me manda estudar, arrumar o quarto ou voltar para casa, e não obedeço, ele "deixa pra lá".			
27. Especialmente nas horas das refeições, ele fica dando as "broncas".			
28. Sinto ódio de meu pai quando ele me bate.			
29. Após uma festa, ele quer saber se me diverti.			
30. Ele conversa comigo sobre o que é certo ou errado no comportamento dos personagens dos filmes e dos programas de TV.			
31. Ele é mal-humorado.			
32. Ele ignora o que eu gosto.			
33. Ele avisa que não vai me dar um presente caso não estude, mas, na hora "H", ele fica com pena e dá o presente.			
34. Se vou a uma festa, ele somente quer saber se bebi, se fumei ou se estava com aquele grupo de maus elementos.			
35. Ele é agressivo comigo.			
36. Ele estabelece regras (o que pode e o que não pode ser feito) e explica suas razões sem brigar.			
37. Ele conversa sobre meu futuro trabalho mostrando os pontos positivos ou negativos da minha escolha.			
38. O mau humor dele impede que eu saia com os amigos.			
39. Ele ignora meus problemas.			
40. Quando fico muito nervoso(a) em uma discussão ou briga, percebo que isto amedronta meu pai.			
41. Quando estou aborrecido(a), ele fica insistindo para eu contar o que aconteceu, mesmo que eu não queira contar.			
42. Ele é violento.			

Este inventário é referente à obra *Inventário de Estilos Parentais*.

ANEXO C – QUESTIONÁRIO DO COMPORTAMENTO DO MOTORISTA

QUESTIONÁRIO DO COMPORTAMENTO DO MOTORISTA – QCM

Heila Magali da Silva Veiga

Luiz Pasquali

Narla Imaíl Akel Silva

O Objetivo deste instrumento é estudar o comportamento do motorista. Não existem respostas certas ou erradas. Responda cada questão com sinceridade e tranquilidade. Suas informações serão sigilosas. Escolha, entre as situações a seguir, aquelas que mais refletem sua forma de dirigir.

Curso: _____ Idade: _____ Gênero () M () F

Responda a tabela a seguir, fazendo um X na resposta que melhor indica a frequência com que você age nas situações descritas.

	Nunca	Raramente	Às Vezes	Frequentemente	Sempre
1. Cede a faixa da esquerda quando outro motorista quer passar por ela.					
2. Numa fila para pegar o retomo você presta tanta atenção na pista para a qual deseja ir que você quase bate no veículo da frente.					
3. Fica impaciente com o motorista que dirige lentamente na faixa da esquerda e ultrapassa pela direita.					
4. Você esbarra no veículo parado quando vai estacionar.					
5. Não sabe exatamente onde estacionou o carro num grande estacionamento.					
6. Dirige muito perto do carro a sua frente como sinal de que ele deve dirigir mais rápido ou sair da faixa.					
7. Repentinamente nota um pedestre saindo de um ônibus a sua frente ou de um carro estacionado e quase o atropela.					
8. Muda para a marcha errada enquanto dirige.					
9. Quando você está <i>trancado</i> atrás de um veículo que anda lentamente; impientemente você ultrapassa de maneira arriscada.					
10. Esquece de abaixar os faróis altos quando dirige à noite e é lembrado pelos outros motoristas que piscam os faróis ao passar por você.					
11. Esquece de soltar o freio de mão quando sai com o carro.					
12. Propositamente dirige de maneira errada desrespeitando os sinais de trânsito para pegar um atalho.					
13. Propositamente desrespeita o pedestre que está atravessando a faixa ou tentando atravessar.					
14. Julga erroneamente a superfície da pista e quando freia, o carro pára mais longe do que o esperado.					
15. Ultrapassa quando existe uma linha contínua na faixa					

indicando que é proibido.	Nunca	Raramente	As Vezes	Frequentemente	Sempre
16. Julga erroneamente a superfície da pista e acaba derrapando.					
17. Dirigindo para o destino "A" você se dá conta que está no caminho do destino "B", talvez porque o último seja o seu destino mais comum.					
18. Ao se aproximar de um semáforo, acelera se ele fica amarelo.					
19. Tranca o carro com as chaves dentro.					
20. Esquece a marcha que está usando e tem que checar com a mão.					
21. Quando vai sair do estacionamento ou do posto de gasolina não obedece a placa <i>somente entrada</i> .					
22. À noite, esquece de abaixar os faróis altos ao se aproximar de uma área com boa iluminação.					
23. Percebe tardiamente que o veículo da frente reduziu a velocidade e tem que pisar bruscamente no freio para evitar a colisão.					
24. Conscientemente não pára diante da placa de "PARE".					
25. Ao tentar ligar os faróis, você liga o limpador de vidros.					
26. Perde o retorno numa pista de alta velocidade e tem que dar uma grande volta.					
27. Estaciona o carro em um lugar proibido para fazer uma entrega.					
28. Num cruzamento entra na contramão e rapidamente muda para a direção certa.					
29. Ao sair com o carro à noite, esquece de ligar os faróis.					
30. Estaciona num local proibido porque não consegue uma vaga.					
31. Esquece de olhar o retrovisor antes de sair com o carro, mudar de faixa ou ultrapassar.					
32. Esquece de ligar a seta ao retornar.					
33. Conscientemente não usa o cinto de segurança quando dirige.					
34. Não presta atenção no sinal de <i>dê preferência</i> e quase colide com o carro que vinha na preferencial.					
35. Nota que um carro está ultrapassando apenas quando ele está ao seu lado.					
36. Faz uma virada em "U" cruzando uma faixa contínua onde não é permitido retornar.					
37. Interpreta mal os sinais de trânsito e se perde.					
38. Planeja de forma inadequada o caminho a ser percorrido e por isso encontra um congestionamento que poderia ter sido evitado.					
39. Dirige, após ter bebido acima do limite legal de álcool permitido.					

ANEXO D – ESCALA DE IMPULSIVIDADE DE BARRAT – BIS 11

Escala de Impulsividade de Barratt - BIS 11

Instruções: As pessoas divergem nas formas em que agem e pensam em diferentes situações. Esta é uma escala para avaliar algumas das maneiras que você age ou pensa. Leia cada afirmação e preencha o círculo apropriado no lado direito da página. Não gaste muito tempo em cada afirmação. Responda de forma rápida e honestamente.

Afirmações	Raramente ou nunca	De vez em quando	Com frequência	Quase sempre / Sempre
1. Eu planejo tarefas cuidadosamente.	☐	☐	☐	☐
2. Eu faço coisas sem pensar.	☐	☐	☐	☐
3. Eu tomo decisões rapidamente.	☐	☐	☐	☐
4. Eu sou despreocupado (confio na sorte, "desencanado").	☐	☐	☐	☐
5. Eu não presto atenção.	☐	☐	☐	☐
6. Eu tenho pensamentos que se atropelam.	☐	☐	☐	☐
7. Eu planejo viagens com bastante antecedência.	☐	☐	☐	☐
8. Eu tenho autocontrole.	☐	☐	☐	☐
9. Eu me concentro facilmente.	☐	☐	☐	☐
10. Eu economizo (poupo) regularmente.	☐	☐	☐	☐
11. Eu fico me contorcendo na cadeira em peças de teatro ou palestras	☐	☐	☐	☐
12. Eu penso nas coisas com cuidado.	☐	☐	☐	☐
13. Eu faço planos para me manter no emprego (eu cuido para não perder meu emprego).	☐	☐	☐	☐
14. Eu falo coisas sem pensar.	☐	☐	☐	☐
15. Eu gosto de pensar em problemas complexos.	☐	☐	☐	☐
16. Eu troco de emprego.	☐	☐	☐	☐
17. Eu ajo por impulso.	☐	☐	☐	☐
18. Eu fico entediado com facilidade quando estou resolvendo problemas mentalmente.	☐	☐	☐	☐
19. Eu ajo no "calor" do momento.	☐	☐	☐	☐
20. Eu mantenho a linha de raciocínio ("não perco o fio da meada").	☐	☐	☐	☐
21. Eu troco de casa (residência).	☐	☐	☐	☐
22. Eu compro coisas por impulso.	☐	☐	☐	☐
23. Eu só consigo pensar em uma coisa de cada vez.	☐	☐	☐	☐
24. Eu troco de interesses e passatempos ("hobby").	☐	☐	☐	☐
25. Eu gasto ou compro a prestação mais do que ganho.	☐	☐	☐	☐
26. Enquanto estou pensando em uma coisa, é comum que outras idéias me venham à cabeça ou ao mesmo tempo.	☐	☐	☐	☐
27. Eu tenho mais interesse no presente do que no futuro.	☐	☐	☐	☐
28. Eu me sinto inquieto em palestras ou aulas.	☐	☐	☐	☐
29. Eu gosto de jogos e desafios mentais.	☐	☐	☐	☐
30. Eu me preparo para o futuro.	☐	☐	☐	☐

ANEXO E – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, Josiane Regina Krupiniski, sob a orientação da Prof. Dra. Paula Inez Cunha Gomide, da Universidade Tuiuti do Paraná estou convidando você a participar de um estudo intitulado “Relações entre práticas parentais e comportamento de risco de jovens condutores”. Este estudo é importante devido à necessidade de intervenções efetivas para a promoção de segurança no trânsito, baseada no estudo do comportamento do motorista.

O objetivo desta pesquisa é avaliar a relação entre os padrões educativos praticados pelos pais e o comportamento de risco no trânsito dos jovens motoristas.

Caso você participe da pesquisa, será necessário responder a um questionário sobre o comportamento do motorista, um inventário sobre estilos parentais e uma escala de impulsividade, cujo tempo médio de resposta dos instrumentos é de 50 minutos.

O risco relacionado ao estudo pode ser a possibilidade de você sentir algum desconforto relacionado às perguntas dos instrumentos, como lembranças desagradáveis ou constrangimento. Caso isto aconteça, você poderá ser atendido pela responsável da pesquisa, gratuitamente.

A pesquisadora Josiane, responsável por este estudo poderá ser localizada através do telefone (41) 9 9601-0661 ou e-mail josi_krupiniski@hotmail.com para esclarecer eventuais dúvidas que você possa ter e fornecer-lhe as informações que queira, antes, durante ou depois de encerrado o estudo.

Os benefícios esperados com essa pesquisa são conhecer quais condutas podem ser preditoras do comportamento de risco no trânsito, o que possibilita a contribuição para intervenções efetivas. Nem sempre você será diretamente beneficiado com o resultado da pesquisa, mas poderá contribuir para o avanço científico.

A sua participação neste estudo é voluntária e caso sinta-se desconfortável ou não quiser mais fazer parte da pesquisa poderá desistir a qualquer momento e solicitar que lhe devolvam este Termo de Consentimento Livre e Esclarecido assinado.

Rubricas: Participante da Pesquisa e /ou responsável legal _____ Pesquisador Responsável ou quem aplicou o TCLE _____

As informações relacionadas ao estudo poderão ser conhecidas por pessoas autorizadas (pesquisadora e orientadora do projeto). No entanto, se qualquer informação for divulgada em relatório ou publicação, isto será feito sob forma codificada, para que a sua identidade seja preservada e mantida sua confidencialidade.

O material obtido através dos instrumentos será utilizado unicamente para essa pesquisa e será destruído/descartado ao término do estudo, dentro de 2 anos.

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

Se você tiver dúvidas sobre seus direitos como participante de pesquisa, você pode contatar também o Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da Universidade Tuiuti do Paraná, pelo telefone (41) 3331-7668. Rua: Sidnei A. Rangel Santos, 238 Sala 328 Bloco C. Horário de atendimento das 13:30 às 17:30.

Eu, _____ li esse Termo de Consentimento e compreendi a natureza e objetivo do estudo do qual concordei em participar. A explicação que recebi menciona os riscos e benefícios. Eu entendi que sou livre para interromper minha participação a qualquer momento sem justificar minha decisão e sem qualquer prejuízo para mim.

Eu receberei uma via assinada e datada deste documento.

Eu concordo voluntariamente em participar deste estudo.

Curitiba, ____ de _____ de 20 ____.

[Assinatura do Participante de Pesquisa]