

O JOVEM CONDUTOR PROFISSIONAL E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

THE YOUNG PROFESSIONAL DRIVER AND TRAFFIC ACCIDENTS

Hugo Ferrari Cardoso¹
Mônica de Oliveira Domingues²
Sueli de Fátima Soares Paixão³

1. Doutor em Psicologia. Docente do curso de Psicologia da Universidade Sagrado Coração (USC). Docente e coordenador do curso de especialização em Psicologia do Trânsito da USC. E-mail: hfcardoso@gmail.com

2. Psicóloga. Especialista em Psicologia do Trânsito (USC). E-mail: modomingues@yahoo.com.br

3. Psicóloga. Especialista em Psicologia do Trânsito (USC). E-mail: suelispaixao@yahoo.com.br

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

RESUMO

Os acidentes de trânsito ocorrem numa proporção alta, entre os jovens condutores. Este trabalho visa comparar o índice de acidentes entre jovens condutores de veículos pesados com os demais jovens condutores, buscando mostrar que a maturidade e responsabilidade dos condutores profissionais são, provavelmente, situações favoráveis na diminuição dos índices de acidentes de trânsito, nesta situação. Este fato vem comprovar a necessidade de conscientização dos indivíduos, desde a mais tenra idade, sobre a importância da disciplina, de seguir as regras e respeitar vias, veículos e pedestres, para um trânsito seguro, com menos acidentes e menores índices de morbidade e mortalidade.

Recebido em: 02/08/2010
Aceito em: 08/11/2010

Palavras-chave: Trânsito, Condutor Jovem, Acidentes, Comportamento de Risco, Jovem Condutor de Veículos Pesados.

ABSTRACT

Traffic accidents occur in a high proportion of young drivers. To compare the rate of accidents among young drivers with heavy vehicle drivers too young, trying to show the maturity and responsibility of professional drivers are probably favorable situations in the reduction of the rate of traffic accidents in this situation. This fact confirms the need for awareness of individuals, from an early age about the importance of discipline in following the rules and respecting roads, vehicles and pedestrians for safe transit, less accidents and lower rates of morbidity and mortality .

Keywords: Traffic, Young Driver, Accident, Risk Behavior, Young Driver Heavy Vehicle.

INTRODUÇÃO

Com a Revolução Industrial, o mundo passou por uma mudança fantástica de hábitos, pois os inventos foram proporcionando mais conforto e transformando as necessidades do homem. Uma dessas invenções, no final do século XIX, o invento do automóvel, que logo se popularizou no mundo todo, veio acompanhado de muitos problemas, visto que a sociedade não estava preparada para o aumento da circulação de veículos, em tão pouco tempo. As cidades que não foram planejadas para suportar esse movimento começaram a ter problemas com o trânsito e a legislação a respeito precisou ser criada, conforme Vasconcelos (1985).

As transformações continuaram, de acordo com Rodrigues (1999), e a era do automóvel com veículos cada vez mais velozes e potentes e vias nem sempre adequadas, contribuíram para o aparecimento de muitos problemas, entre eles os acidentes de trânsito, ocorrendo a cada dia com maior frequência. O Código de Trânsito e as regras foram evoluindo, e apesar de revisadas, não atendem todas as necessidades disciplinares. No Brasil, foi criado o Código Brasileiro

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

de Trânsito – CTB (1997) para regulamentar as normas e condutas, numa tentativa de tornar essa situação cada vez mais complexa, num trânsito mais seguro e com menos acidentes, se tornando um canal de comunicação adequado na transmissão de mensagens eficientes e essenciais do trânsito. Além das medidas disciplinares do CTB, o governo também buscou realizar outras medidas alternativas, incentivando as escolas a realizarem essas orientações desde a pré-escola, visando maior conscientização dos motoristas em relação à necessidade de aperfeiçoamento das habilidades ao volante e respeito e prudência aos elementos envolvidos no trânsito.

Independente das regras, outros fatores necessitam ser considerados, como Dotta (2004) comenta, pois, o veículo, agora considerado como sinônimo de status social, ao ser dirigido, passa a ter inteligência e a personalidade do condutor, que necessita se sentir aceito na sociedade através de conquistas, independência e prestígio. Se o veículo é o que o condutor é, com suas vontades, anseios, frustrações, necessidades e emoções, é necessário considerar além das vias, do aumento excessivo de veículos, a personalidade desses condutores, as diferenças individuais entre os condutores e as etapas de desenvolvimento humano, pois existem motoristas de todas as idades, acima de 18 anos, ocasionando uma gama muito grande de diferentes problemas, com causas muito diversificadas, que precisam ser muito bem estudadas, para solucionar ou pelo menos, minimizar os efeitos negativos do trânsito.

Rozestraten (1988) justifica que nesse jogo social do trânsito, as regras precisam ser muito bem definidas para que não ocorra a situação de cada um inventar as regras na hora. Isto pode ocorrer quando os condutores disputam o espaço físico por onde se relacionam, na situação de trânsito, de acordo com suas conveniências, objetivos, disputas, valores, divergências de idéias entre culturas, como justifica Vasconcelos (1998). Na mesma linha Sparti e Szymanski (2008) enfatiza que nem sempre harmonizado, o condutor possui a maturidade necessária para se tornar um motorista eficiente, pois percebe os demais condutores como oponentes ou mesmo inimigos e não como parceiros que compartilham os mesmos espaços e com os mesmos objetivos.

Considerando que o jovem apresenta entre seus traços de personalidade a impulsividade, a ousadia, a busca de grandes emoções, as novidades e o arriscar-se, o condutor jovem apresenta características que devem ser analisadas, como comportamento de risco

potencial, visto que necessita tomar decisões rápidas, nem sempre compatíveis com seu nível de maturidade, conforme Leon e Vizzotto (2003). Esse comportamento de risco na maioria das vezes está ligado à falta de maturidade para o julgamento moral, para as decisões rápidas de qual a melhor opção, visando não o meu melhor posicionamento, meus benefícios na situação e sim o melhor para os componentes do trânsito em geral.

Nesse contexto do estágio atual da sociedade, o comportamento do jovem, como analisa o Estatuto da Criança e do Adolescente no Brasil, desde 1990, mostra um grande crescimento de comportamentos inadequados, em relação ao uso de drogas, incluindo o álcool e o aumento da violência. Castro e Abramovay (2002) sugerem a necessidade de se construir estratégias consistentes de abordagens de prevenção desses comportamentos, nas escolas, família, comunidade, incluindo a educação para o trânsito, visto que a mídia, grande formadora de opiniões, promove nos jovens verdadeira sedução, mostrando mercadorias com alto valor de consumo, como sendo imprescindíveis para obter status, poder e reconhecimento, incluindo a obtenção da CNH - Carteira Nacional de Habilitação.

Assim, é preciso pensar no fascínio que os objetos de consumo exercem sobre o jovem, inclusive com promessas de soluções imediatas, como direciona Severino (2001), na busca de objetivos de vida, enquanto nem sempre os pais mostram-se como exemplos adequados de vida aos filhos, colocando limites na sua educação. As grandes mudanças sociais, a revolução dos costumes, valores, a globalização e influência incontestável da mídia, de acordo com Zagury (2002), levam o jovem a se envolver em futilidades, ganância e violência, como meios de conseguirem se impor socialmente, aparecendo o descontrole e o alto índice de impulsos agressivos, como discute Storr (1970), quando as pessoas estão na direção dos veículos.

Como a psicologia aplicada ao contexto do trânsito, segundo Rozestraten (1988), estuda os comportamentos humanos no trânsito e os fatores internos e externos, que os provocam, tanto de forma consciente como inconsciente, estuda também as alterações do comportamento dos jovens. Normalmente essas variáveis estão interligadas às variáveis psicológicas, que desencadeiam comportamentos de risco no condutor principalmente no condutor jovem, como forma de manter seu status e posição social, pois a realidade, no Brasil, é a de que o mais forte tem mais direitos, devido à inexistência falta de punição e de fiscalização.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari;
DOMINGUES, Mônica de
Oliveira; PAIXÃO, Sueli
de Fátima Soares. *O jovem
condutor profissional e os
acidentes de trânsito*. Mi-
mesis, Bauru, v. 32, n. 2, p.
167-182, 2010.

As pesquisas sobre os sinistros nas vias rodoviárias mostram que a falha humana é a maior causadora de acidentes no trânsito, e que segundo Rozestraten (1988) esses fatores surgem mais de deficiência nas ações dos condutores, do que da agressividade ou da irresponsabilidade dos mesmos. Considerando que os acidentes envolvem, erros do condutor, do pedestre e das condições do condutor, cada vez mais fica evidente a importância da psicologia de propor ações de desenvolvimento pessoal, através da educação dos condutores, para que o trânsito continue a ser visto como um bem social que pertence a todos. Se alguém tem direito, também tem deveres em relação aos outros, e vice-versa, é possível promover uma mudança de consciência de que o trânsito é de todos e para todos, necessitando ser respeitado. A psicologia pode contribuir muito para melhorar ou desenvolver medidas para evitar acidentes e situações de violência no trânsito, considerando essa conscientização.

Marin e Queiroz (2000) confirmam a escassez dos estudos sobre acidentes de trânsito, ações preventivas e de controle no Brasil, mostrando a importância e a necessidade de se conhecer mais a respeito do comportamento do motorista e dos pedestres, das vias ambientes, veículos e das consequências dos acidentes, numa tentativa de mostrar que apenas através do desenvolvimento e incentivo de pesquisas e estudos nesta área, o Brasil pode buscar o controle desta situação. Isto se justifica quando considerado os índices altíssimos de acidentes de trânsito no Brasil, que segundo dados do DENATRAN (1997) atingem o percentual de um para cada 410 veículos em circulação, quando na Suécia, por exemplo, esta relação é de um acidente de trânsito para cada 21.400 veículos circulante. Também é importante considerar que em 73,1% dos acidentes de trânsito, os principais envolvidos são jovens do sexo masculino, e as vítimas apresentam entre 15 e 24 anos (DENATRAN, 1997).

Dotta (2004), quando efetua uma abordagem psicológica sobre acidentes de trânsito, e entende que, no risco tolerado, está uma das maiores causas do elevado número de acidentes e propõe uma perspectiva de segurança centrada na pessoa, sugerindo uma implantação de política de trânsito voltada para a educação de condutores, vem corroborar com os estudos sobre a necessidade de ampliar a consciência dos condutores sobre seus traços individuais de personalidade, ligados aos contextos sociais, para evitar que comportamentos de riscos continuem em alta. Mostra que a avaliação psicológica pericial para obtenção da CNH, hoje voltada apenas para conseguir

a licença de motorista o mais rápido possível, precisa estar voltada para critérios mais rígidos em relação às variáveis sensoriais, motoras e de personalidade, e que a formação inicial do condutor deveria focar mais sua capacidade de utilizar e conduzir o veículo de forma mais eficiente, amadurecida e com segurança, aprendendo a respeitar os princípios de cidadania, contribuindo assim para um trânsito mais seguro.

Existem também estudos que mostram que o condutor remunerado apresenta comportamentos diferenciados, segundo Alchieri(2006), citando Rothengatter em relação ao envolvimento em acidentes ou violação no trânsito, que merecem estudos para se comprovar a relevâncias dos aspectos motivacionais, diferenças individuais e variáveis do contexto sócio-econômico-cultural, explicando a razão do menor envolvimento, desses motoristas remunerados, nas contravenções do trânsito, inclusive nas faixas etárias mais próximas da adolescência. Existem, porém, poucos estudos que enfatizam as características do jovem condutor remunerado e seu comportamento no trânsito, o que justifica mais pesquisas para considerar cientificamente estes dados de forma significativa.

Considerando-se que na adolescência o indivíduo mais do que passar pelo despertar da genitalidade enfrenta toda uma crise de crescimento, acompanhada por sofrimento, contradição e confusão, segundo Aberastury (1983), e que vive em uma sociedade difícil, hostil e até incompreensível, que lhe impõe limites, restrições para agir, inclusive coibindo as modificações sobre suas próprias transformações, e impulsionando-o a conviver com as atitudes ambivalentes dos adultos, é compreensível que o adolescente apresente comportamentos nem sempre compatíveis com as regras adequadas de convivência social. Passa, assim, a apresentar atitudes maduras em determinados momentos e infantis, imaturas em outras, o que poderia explicar algumas dificuldades em manter atitudes coerentes de cidadania no trânsito, por exemplo.

Apresentar comportamentos que revelam transgressões de normas é um quadro social do comportamento do jovem, muitas vezes até incentivado pelos próprios pais, como um reforço na preparação para a vida adulta. Isto se aplica no caso de dirigir sem habilitação, que gera a sensação de invulnerabilidade, com a justificativa de prepará-los ou treiná-los para dirigir bem, não percebido como o estabelecimento da rotina ou do hábito de transgredir regras, como se elas tivessem pouco valor. A partir deste tipo de educação,

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

os comportamentos de risco normalmente estão associados entre si e o hábito passa a ter repercussões negativas. Uma vez adquirido passa a constituir valores, normas ou crenças. Embora as pessoas não percebam ou aceitem, esses comportamentos representam riscos senão para outras pessoas, para a saúde psicoemocional do próprio indivíduo conforme Câmara (2005).

A necessidade de começar a fazer parte do mundo adulto, como entendido pelo adulto, para ser bem aceito, vem carregada dos valores e crenças adquiridas durante sua infância, nem sempre definidas dentro de papéis responsáveis assumidos pelos pais, seu principal modelo de vida. As influências biogenéticas e sócio culturais vão ser determinantes no desenvolvimento da personalidade do jovem, atuando sobre o desenvolvimento do pensamento formal, da lógica e da abstração dependem primariamente dos fatores sociais, segundo Campos (1987). Ser como o outro, fazer parte dos grupos, que ele próprio busca encontrar, para sentir-se aceito, aprovado e competente, muitas vezes ao invés de torna-se uma fonte de segurança para o adolescente, provoca atribulações nem sempre compreendidas pelos adultos. Nestas circunstâncias, conforme enfatiza Campos (1987), suas atitudes emocionais se tornam imprevisíveis e até contraditórias, flutuando entre otimismo e cooperação entusiástica para retraimento e até depressão pessimista.

O desenvolvimento emocional, ligado às múltiplas e variadas experiências vivenciadas, só é conseguido através de muito esforço, de impulsos para obter a aprovação de seus companheiros, e de tal ansiedade que muitas vezes foge de seu controle, se manifestando em atitudes infantis, descontroladas e ambivalentes. Considerando que na sociedade ocidental a criança é impedida de mostrar sua capacidade, sendo proibida por lei de trabalhar, obter a CNH, e ser responsável por seus atos, segundo Campos (1987), e que imediatamente na fase adolescente é convocada a agir como adulto, é compreensível que esta falta de subsídio traga tanta angústia e contradição ao jovem, que ao se sentir fracassado em adotar valores e papéis aceitos como adequados pela sociedade, passe agir como um ser alienado, que busca identidades negativas e que se envolve em transgressões das normas sociais, como uma forma de se auto defesa e busca de liberdade de expressão.

Campos (1987) citando a antropóloga Mead, fala da família como a maior responsável pelas dificuldades do jovem em adaptar-se à sociedade, pois não demonstra claramente para as crianças e

adolescentes como realizar seu potencial criativo, como fazer escolhas baseadas na sua capacidade de viver a sua própria vida, para formar seus valores morais e sociais e estabelecer sua identidade, de forma a conseguir resolver os problemas e a adaptação no mundo adulto de forma adequada. Esta direção na educação dos indivíduos comprova a importância da conscientização dos indivíduos dentro da família, na escola, e na sociedade em geral, em relação ao comportamento de risco do jovem condutor, como suporte para diminuir a incidência dos índices de mortalidade e morbidade na sociedade brasileira, principalmente entre os jovens condutores.

Em relação a presente pesquisa, essa tem como objetivo primeiro investigar a relação entre percepções de comportamentos de risco no trânsito e senso de prevenção de acidentes em dois grupos contrastantes, quais sejam, jovens condutores que desempenham atividades profissionais como motoristas e jovens condutores que não desempenham atividades profissionais como motoristas. O objetivo secundário é verificar a correlação entre os dois instrumentos aplicados nessa amostra.

MÉTODOS

PARTICIPANTES

O presente estudo contou com a participação de 172 condutores, de ambos os sexos, provenientes de cidades do interior do estado de São Paulo. Para fins de análise dos dados, a amostra foi dividida em dois grupos, sendo esses, motoristas não profissionais e motoristas profissionais.

No que tange à caracterização dos grupos amostrais, o primeiro, condutores de veículos leves, foi composto por 119 motoristas, com idades entre 18 e 28 anos ($M=22,15$; $DP= 2,83$), sendo 69 (58%) do sexo feminino e 50 (42%) do sexo masculino. Quanto ao segundo grupo, condutores de veículos pesados, composto por 53 motoristas, com idades entre 20 e 28 anos ($M= 25,04$; $DP= 2,63$), sendo 47 (88,7%) do sexo masculino e seis (11,3%) do sexo feminino.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-1828, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

INSTRUMENTOS

Os motoristas participantes responderam o IPA – Inventário de Prevenção de Acidentes (Santos, Cardoso & Santos, 2010), como uma forma de verificar sua percepção quanto às atitudes em relação à prevenção de acidentes no trânsito. O Inventário é composto de 40 itens, respondidos por meio de três opções de respostas (nunca; às vezes; sempre). O instrumento encontra-se em fase de estudos preliminares de construção e análise de itens. Responderam também a Escala de Comportamento de Risco de Jovens no Trânsito (Santos, Cardoso & Santos, 2010), que tem como objetivo verificar a percepção em relação às atitudes dos jovens adotadas no contexto do trânsito. A escala é composta por 41 itens, respondidos por meio de três opções de respostas (nunca; às vezes; sempre). O instrumento encontra-se em fase de estudos preliminares de construção e análise de itens.

PROCEDIMENTOS

Após autorização do Comitê de Ética da Universidade do Sagrado Coração (USC), os dados foram coletados com condutores, por alunos do curso de Especialização em Psicologia do Trânsito da USC. No processo de aplicação os instrumentos foram entregues aos sujeitos da pesquisa, após ser assinado o termo de Consentimento Livre e Esclarecido, e recolhidos após os mesmos serem respondidos, com duração média de trinta minutos

RESULTADOS

Para a análise dos dados foram utilizados os testes de Mann-Whitney (U) e correlação de Spearman (r), da estatística não paramétrica. O teste Mann-Whitney possibilitou a verificação acerca de diferenças de médias de respostas entre os dois grupos de interesse (motoristas não profissionais e motoristas profissionais) nos instrumentos aplicados. Esses dados podem ser visualizados na Tabela 1.

Tabela 1. Diferenças de média de resposta entre grupos em relação aos instrumentos aplicados.

| | Grupos | Média | U | P |
|--|------------------------------|--------|--------|-------|
| Escala de Comportamento de Risco de Jovens no Trânsito | Motoristas não profissionais | 89,75 | 2775,5 | 0,263 |
| | Motoristas profissionais | 80,42 | | |
| Inventário de Prevenção de Acidentes | Motoristas não profissionais | 81,49 | 2479,0 | 0,011 |
| | Motoristas profissionais | 102,59 | | |

Através da Tabela 1 é possível constatar que houve diferença estatisticamente significativa de médias de respostas entre os grupos no Inventário de Prevenção de Acidentes. Nesse sentido, é possível afirmar que, na amostra estudada, motoristas profissionais relataram índice superior de ações voltadas para a prevenção de acidentes de trânsito em relação a motoristas não profissionais. Tal fato vai ao encontro do resultado obtido na Escala de Comportamento de Risco de Jovens no Trânsito, uma vez que o grupo de motoristas profissionais obteve média inferior em relação ao grupo de motoristas não profissionais no que concerne aos comportamentos de risco no trânsito, embora essa diferença não tenha sido estatisticamente significativa.

Tabela 2. Correlação entre os instrumentos aplicados.

| | | Inventário de Prevenção de Acidentes |
|--|---|--------------------------------------|
| Escala de Comportamento de Risco de Jovens no Trânsito | r | - 0,72 |
| | p | 0,001 |

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

Quanto à análise de correlação entre as escalas aplicadas, de acordo com Dancey e Reid, (2006) essa foi de sentido negativo, de magnitude forte e estatisticamente significativa. Dessa forma é possível afirmar que, quanto maior for a pontuação obtida na Escala de Comportamento de Risco de Jovens no Trânsito, menor será a pontuação no Inventário de Prevenção de Acidentes.

DISCUSSÃO

Este estudo é de relevância por enfatizar dados importantes sobre o aumento dos índices de acidentes com jovens motoristas, o que de acordo com Storr (1970), vem ocorrendo devido o contexto social atual, onde esse jovem se envolve cada vez mais em futilidades, ganância e violência, para se impor na sociedade. Esses comportamentos aliados à falta de maturidade induzem o condutor jovem cada vez mais ao descontrole e ao alto índice de impulsos agressivos na direção do veículo.

Seguindo a teoria de Kohlberg (1981), citado por Polli, Thielen, Hatmann e Soares (2010), o alto índice de acidentes de trânsito podem estar relacionado a um dos fatores que interferem no comportamento dos motoristas, que é o seu nível de desenvolvimento moral, que passa por diversos estágios, indo desde julgamento a determinada ação ou escolha da forma de agir, exercendo influência sobre o julgamento em diferentes contextos, incluindo excesso de velocidade e multas. Esses julgamentos ocorrerem de acordo com o nível de desenvolvimento moral que o indivíduo, no caso o condutor, atingiu, sendo que quanto mais jovem o condutor, menor o estágio operante onde se encontra, e onde acontecem em maior número essas infrações. Segundo ainda o autor, o jovem condutor encontra-se numa fase onde não está preocupado em seguir normas de boa convivência no trânsito, de forma coletiva e nem percebe que as leis são instrumentos para organizar este trânsito de forma a promover uma boa relação para todos, embora colabore muito para o aumento dos acidentes

Os resultados obtidos com a pesquisa fornecem informações consistentes em relação aos instrumentos, devido a alta correlação entre os comportamentos de risco, comuns conforme Aberastury (1983), que considera a adolescência como um período de crise, de auto afirmação, de sofrimentos e contradições, principalmente quando a família deixa de impor as regras, os limites necessários para sua adaptação

sócio-familiar. Estes comportamentos de riscos se tornam comuns devido a sociedade atual incentivar os jovens a apresentarem comportamentos que alternam maturidade e imaturidade, diante dos estímulos sociais, que vão aparecer também com incoerências no comportamento de trânsito, com comportamentos ora de adultos, ora esperados para a fase de transição da adolescência, que sugere impulsividade, falta de controle e necessidade de auto-afirmação, em busca de poder, podendo ocasionar acidentes de trânsito, com maior frequência.

Considerando a categoria de CNH, porém, os dados sugerem que jovens condutores, que dirigem veículos pesados, apresentam comportamentos de prevenção de acidentes no trânsito de forma mais consistente que os jovens que dirigem veículos leves. Esse envolvimento menor, do condutor de veículos pesados, em acidentes ou violação de trânsito, conforme Alchieri (2006) citando Rothengatter, existe, porém necessita ser mais estudado, pois apresenta alto índice de correlação com os resultados da pesquisa.

Considerando também a posição de Aberastury (1983), citando que a sociedade onde vivemos é hostil, difícil, que muitas vezes impõe limites e outras não, e que os condutores de veículos pesados necessitam de maior responsabilidade, pois dependem do trabalho para manter seu sustento e muitas vezes o da própria família, já constituída, é fácil compreender que estes jovens adquirem mais limites, restrições para agir, não sendo mais permitido atitudes ambivalentes comuns na fase de desenvolvimento na adolescência. As regras sociais, e os comportamentos adultos compatíveis com essas regras se transformam em atitudes maduras, coerentes com o maior cuidado com os veículos e a cidadania no trânsito, fatores importantes para a prevenção de acidentes.

Esta posição se confirma nos resultados da pesquisa, corroborando com as considerações de Leon e Vizzotto (2003), em que o jovem condutor demonstra maior impulsividade, ousadia e busca por grandes emoções, arriscando-se e apresentando assim maior comportamento de risco devido ao baixo nível de maturidade e necessidades de rápidas decisões e também conforme as observações de Severino (2001) em relação ao fascínio dos jovens pelos objetos de consumo, incluindo a obtenção da CNH e o poder de dirigir um veículo nesta idade. De acordo com os dados da pesquisa, estes comportamentos são comuns nos jovens condutores de veículos leves, enquanto os condutores jovens de veículos pesados já demonstram comportamentos mais amadurecidos e adequados à prevenção de acidentes.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

Torna-se claro e necessário que a Legislação de Trânsito, bem como os órgãos que atuam na regulamentação e busca de aperfeiçoamento do trânsito, se preocupem com a conscientização dos indivíduos, desde a infância, período de aquisição dos conceitos fundamentais para a busca de maturidade e equilíbrio. Este trabalho de educação para o trânsito encaminha as ações dos jovens condutores para o respeito, para seguir regras e se tornar um cidadão consciente, conforme Castro & Abramovay (2002), sugerem a necessidade de se construir estratégias consistentes de abordagens de prevenção desses comportamentos, nas escolas, família, comunidade, incluindo a educação para o trânsito, visto que a mídia, grande formadora de opiniões, promove nos jovens verdadeira sedução, mostrando mercadorias com alto valor de consumo, como sendo imprescindíveis para se obter status, poder e reconhecimento, incluindo a obtenção da CNH - Carteira Nacional de Habilitação.

A conscientização do jovem condutor pode se tornar mais efetiva quando abordar os níveis de moralidade atingidos pelos condutores conforme a teoria de Kohlberg (1981), citado por Polli, Thielen, Hatmann e Soares (2010). Seu trabalho evidencia que os condutores que percebem o veículo, como instrumento de trabalho, adquirem um nível mais desenvolvido do sentido da moralidade, comprovando seu envolvimento com comportamentos de prevenção de acidentes, como uma forma de resguardar seu status e posição sócioeconômica.

A educação e conscientização do jovem condutor segundo Sparti e Szymanski (2008) trazendo a consciência de que não dirige sozinho e sim em coletividade e que as pessoas se educam umas com as outras, comprova também que o jovem condutor necessita de orientações sobre respeito pelo complexo sistema do trânsito. O constante aperfeiçoamento e interação interpessoal, para se perceber como um agente transformador e organizador, diminuindo as possibilidades de acidentes e aumentando os comportamentos de prevenção, é o ideal para o jovem condutor atingir, independente do tipo de veículo para o qual é habilitado.

Em relação ao sexo dos condutores é possível observar que os motoristas do sexo masculino apresentam maior índice de habilitação para veículos pesados, dados que podem ser comprovados nas clínicas de avaliação pericial para o trânsito confirmando o fato de trabalharem como motoristas profissionais. Mesmo não existindo dados de pesquisas científicas sobre eles, podem ser comprovados

pelas estatísticas de trabalhos profissionais, para motoristas de veículos pesados, que se submetem às avaliações de perícia para obtenção de CNH profissional, categorias D e E.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os instrumentos utilizados na presente pesquisa apresentaram índice de correlação bastante significativo entre os comportamentos de risco e os comportamentos de prevenção de acidentes de jovens condutores. Confirmam que quanto mais amadurecido e responsável é o jovem condutor, maiores são os cuidados e obediência das regras de trânsito e de convivência social.

Em relação ao nível de escolaridade e sexo, os resultados dos instrumentos indicam serem pouco significativos, em relação à prevenção de acidentes, correlacionados com o comportamento de jovens no trânsito. Estes dados se tornam significativos quando analisados de acordo com a posição de vários autores, que sugerem que a prevenção de acidentes está ligada à educação para o trânsito, considerando as diferenças individuais e os estágios de desenvolvimento de jovens condutores, independente do nível socioeconômico, escolaridade e sexo.

Referências

ABERASTURY, A. **Adolescência**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1983.

ABERASTURY, A.; KNOBEL, M. **Adolescência normal: um enfoque psicanalítico**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1988

ALCHIERI, J. C.; SILVA, F. H. V. C.; GOMES, J. M. N. C. Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil. **Psicologia: pesquisa e trânsito**, Belo Horizonte, v. 2, n. 1, p. 53-59, 2006.

ALCHIERI, J. C.; STROEHER, F. Avaliação psicológica no trânsito: O estado da arte sessenta anos depois. In: CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C.; SARDÁ JÚNIOR, J. J. (Orgs). **Avaliação e medidas psicoló-**

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.

CARDOSO, Hugo Ferrari;
DOMINGUES, Mônica de
Oliveira; PAIXÃO, Sueli
de Fátima Soares. *O jovem
condutor profissional e os
acidentes de trânsito*. Mi-
mesis, Bauru, v. 32, n. 2, p.
167-182, 2010.

gicas: produção do conhecimento e da intervenção profissional.
São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002, p.155-170.

ANDRADE, S. M.; SOARES, D. A.; BRAGA, G. P.; MOREIRA, J.
H.; BOTELHO, F. M. N. Comportamentos de risco para acidentes
de trânsito: Um inquérito entre estudantes de medicina na região sul
do Brasil. **Revista da Associação Médica Brasileira**. São Paulo, v.
49, n. 4, p. 439-444, 2003

ARAÚJO, M. M.; MALLOY-DINIZ, L. F.; ROCHA, F. L.
Impulsividade e acidentes de trânsito. **Psiquiatria Clínica**. São
Paulo, v. 36, n. 2, p. 60-68, 2009

BASTOS, Y. G. L.; ANDRADE, S. M.; JUNIOR, L. C. Acidentes de
trânsito e o novo Código de Trânsito Brasileiro em cidade da Região
Sul do Brasil. **Informe Epidemiológico do SUS**, Brasília, v. 8, n. 2,
p. 37-45, 1999.

CÂMARA, S. G. Comportamentos de risco entre jovens. **Revista
Psico**, Porto Alegre, v. 36, n. 1, p. 89-97, 2005.

CAMPOS, D. M. S. **Psicologia da adolescência. Normalidade e
Psicopatologia**. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

COLE, M.; COLE, S. R. **O desenvolvimento da criança e do ado-
lescente**. Porto Alegre: Artmed, 2004.

DETRAN. **Código de trânsito brasileiro**. Disponível em: <[http://
www.detran.sp.gov.br/legis/legislacao.asp](http://www.detran.sp.gov.br/legis/legislacao.asp)> Acesso em: 24/10/2009

DOTTA, A.; DOTTA, R. **Acidentes de trânsito: como evitá-los**.
Porto Alegre: Ed. AGE, 2003.

LAMOUNIER, R.; RUEDA, F. J. M. Avaliação psicológica com o
PMK no contexto do trânsito. **Psicologia: pesquisa e trânsito**, Belo
Horizonte, v. 1, n. 1, p. 25-32, 2005.

MAGALHÃES, S. H. T.; LOUREIRO, S. R. Acidentes de trânsito
e variáveis psicossociais: uma revisão da literatura. **Revista de
Medicina**, Ribeirão Preto, v. 40, n. 3, p. 345-351, 2007

MARÍN, L.; QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 7-21.

MARÍN-LEÓN, L.; VIZZOTTO, M. M. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.19, n. 2, p. 515-523, 2003

OLIVEIRA, A. C. F.; PINHEIRO, J. Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito envolvendo motoristas de ônibus. **Psicologia em estudo**, Maringá, v. 12, n.1, p. 171-178, 2007.

PANICHI, R. M. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: Revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. **Revista Interamericana de Psicología**, Florida, v. 40, n. 2, p. 159-166, 2006.

POLLI, G. M.; THIELEN, I. P.; HARTMANN, R. C.; SOARES, D. P. Excesso de velocidade no trânsito: Análise sob a perspectiva da moralidade. **Revista Psicologia: Ciência e Profissão**, São Paulo, v. 30, n. 1, p. 86-97, 2010.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos**. São Paulo: EPU/EDUSP,1988.

SPARTI, S. C. M.; SZYMANSKI, H. Jovens no trânsito: do sentido do dirigir ao desenvolvimento de consciência. **Revista da Faculdade de Ciências Médicas**, Sorocaba, v. 10, n. 4, p. 18-21, 2008.

STOCCO, C.; LEITE, M. L.; LABIAK, V. B.; FILHO, J. S. V. Comportamentos de risco no trânsito entre estudantes universitários em Ponta Grossa – PR, 2005. **Cogitare Enfermagem**, Curitiba, v. 12, n. 1, p. 20-29, 2007.

STORR, A. **A agressão humana**. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1970.

VASCONCELOS, E. A. **O que é trânsito?** São Paulo: Ed. Brasiliense, 1998.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. *O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito*. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010.