

Adolescência e trânsito

The teenager and the traffic

Elizabele Maria Sobrinho

RESUMO

Este trabalho é uma reflexão sobre o adolescente no mundo do trânsito. Tem por objetivo discutir os comportamentos de risco dos jovens nesta faixa etária relacionado ao alto índice de acidentes de trânsito. Descreve o conceito de adolescência, as mudanças físicas e psicológicas que acontecem neste período do desenvolvimento humano, o abuso de álcool e drogas, a influência do grupo de amigos e a importância do apoio da família nesta fase considerada crítica. Aborda o conceito de trânsito, a atuação do profissional da psicologia de trânsito e a instituição do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A adolescência é uma época de transformações, de muitos questionamentos, de inquietação, de busca de liberdade e autonomia. O indivíduo percebe que não é mais uma criança, mas também ainda não é um adulto. Está numa fase de transição, e em meio a todas essas mudanças biológicas e comportamentais, características desta etapa da vida, o jovem tem assegurado por lei o direito de fazer o processo de primeira habilitação, sendo que em muitos casos ainda não tem maturidade suficiente para agir de forma coerente e responsável diante da complexidade do trânsito.

Palavras-chave: Adolescência; Trânsito; Acidentes de Trânsito; Comportamento de Risco.

ABSTRACT

This text is a reflection on the adolescent in the world of traffic. The goal is to discuss the risky behavior of youths in this age, related to the high level of traffic accidents. Describes the concept of adolescence, the physical and psychological changes that happen during this period of human development, the drug and alcohol abuse, the influence of the peer group and the importance of family support during this critical phase. It mentions the concept of traffic, the role of the traffic psychology professional and the creation of the Brazilian Traffic Code(CTB). Adolescence is a time of transformation, of much questioning, of restlessness, of search for freedom and self rule. The individual perceives he is no longer a child, but is not yet an adult. He is in a transition stage, and in the midst of all these biological and behavioral changes, typical of this time in one's life, the youth has the lawful right to go through the process of obtaining his first driver's license, even if in many cases he still does not have the necessary maturity to act in a coherent and responsible way when faced with the complexity of traffic.

Key words: Adolescence; Traffic; Traffic Accidents; Risky Behavior.

Introdução

O interesse em realizar este trabalho surgiu devido ao alto índice de acidentes de trânsito que ocorrem no período da adolescência e tem como objetivo principal investigar o perfil psicológico do condutor jovem e os comportamentos de risco associados ao ato de dirigir.

O quadro geral do nosso trânsito é de caos, de tragédias, de calamidades, onde a maioria das pessoas que fazem parte desse contexto não têm consciência da gravidade desta situação. Os números já não sensibilizam, as pessoas correm o risco de se acostumarem com eles, de banalizarem a dor, a desgraça e a tragédia que é perder uma vida.

As questões relacionadas ao trânsito é um grave problema de saúde pública e como pesquisadores comportamentais precisamos investigar as causas do comportamento muitas vezes irresponsável, agressivo, e até mesmo violento do motorista adolescente brasileiro.

O trânsito é uma questão de comportamento social, mata indiscriminadamente e todos os seres humanos estão envolvidos direta ou indiretamente desde o momento do seu nascimento.

Sabe-se que além de falhas mecânicas nos veículos e vias, o erro humano é o fator que mais contribui para os acidentes de trânsito. Sendo assim, este trabalho é uma reflexão sobre a complexidade do relacionamento dos jovens com o trânsito, já que a adolescência é um dos períodos mais conturbados do desenvolvimento humano.

1. A Adolescência

Segundo os psiquiatras Marcelli e Braconnier (2007, p. 19), a adolescência é a idade da mudança, como indica a etimologia da palavra: adolescere significa “crescer” em latim. Entre a infância e a idade adulta a adolescência é caracterizada por uma passagem, acontecem rápidas transformações físicas, biológicas, psicológicas, sociais e cognitivas. Neste período há uma intensificação da formação da identidade e da percepção de si mesmo e do outro.

De acordo com a OMS- Organização Mundial da Saúde, a adolescência constitui um processo fundamentalmente biológico de vivências orgânicas, no qual se aceleram o desenvolvimento cognitivo e a estruturação da personalidade. Abrange a pré-adolescência (faixa etária de 10 a 14 anos) e a adolescência propriamente dita (dos 15 aos 19 anos). Já o conceito de juventude resume uma categoria sociológica, que constitui um processo sociocultural demarcado pela preparação dos indivíduos para assumirem o papel de adulto na sociedade, no plano familiar e profissional.

Várias correntes teóricas divergem sobre o início e o término do período que

compreende a adolescência; por tratar-se de um processo, percebe-se que esta fase difere de pessoa para pessoa, alguns amadurecem mais cedo do que outros.

Esslinger e Kovács, (2006, p. 45), dizem que a adolescência é uma fase do desenvolvimento que tem suas tarefas e desafios, neste período a pessoa aprende a conviver com uma série de transformações: o corpo, a sexualidade, o amor, os aspectos intelectuais, a escolha da profissão.

1.1 A Sexualidade e mudanças físicas

Segundo os psicólogos americanos Morris e Maisto (2004, p. 315), uma série de características físicas essenciais indica a fase da adolescência. A mais óbvia é o estirão de crescimento, isto é, o rápido aumento na altura e no peso que tem início em média, aos 10 anos e meio para as meninas e aos 12 anos e meio para os meninos e chega no auge aos 12 para elas e aos 14 para eles.

Os sinais visíveis da puberdade, ou seja, o começo do amadurecimento sexual, ocorrem em sequências diferentes para os meninos e meninas, nos meninos aproximadamente um ano antes do começo do estirão percebe-se o crescimento dos testículos, alargamento do pênis, crescimento dos pelos pubianos, crescimento dos pelos da face e por último o engrossamento da voz. Nas meninas, logo após o estirão nota-se que os seios começam a se desenvolver, quase simultaneamente surgem alguns pelos pubianos e cerca de um ano depois acontece a menarca (primeiro ciclo menstrual).

Para Marcelli e Braconnier (2007, p. 27), a puberdade manifesta-se por profundas modificações fisiológicas que, evidentemente, tem importantes repercussões psicológicas tanto no nível da realidade concreta quanto no nível imaginário e simbólico. Esta fase é caracterizada pelo aparecimento da capacidade orgástica e pelo advento da capacidade reprodutiva, provoca uma explosão libidinal, uma erupção pulsional genital, conduz o indivíduo à busca de uma descarga de tensão.

Conforme Carter e McGoldrick, terapeutas de família que se dedicam ao estudo do ciclo vital das famílias e das influências multigeracionais (2007, p. 224), as mudanças físicas e sexuais têm um efeito dramático sobre a maneira pela qual os adolescentes se descrevem e avaliam, e altera radicalmente a maneira como são percebidos pelos outros. Lidar com este tumulto nos pensamentos, sentimentos e comportamentos sexuais do jovem acaba tornando-se uma difícil tarefa para todos os membros da família.

1.2 A Construção da identidade

Há um processo de desenvolvimento do aparelho psíquico entre as várias fases da vida da criança e do adolescente. A construção da identidade pessoal é considerada a tarefa mais importante da adolescência, o passo crucial da transformação do adolescente em adulto produtivo e maduro.

Construir uma identidade, para Erikson (1972, p. 45), implica definir quem a pessoa é, quais são seus valores e quais as direções que deseja seguir pela vida. O autor entende que a identidade é uma concepção de si mesmo, composta de valores, crenças e metas com os quais o indivíduo está solidamente comprometido.

Knobel (2007, p. 29), refere-se aos vários processos que englobam a adolescência a uma “síndrome normal”, descrevendo a seguinte “sintomatologia” que integraria esta fase: busca de si mesmo e da identidade; tendência grupal; necessidade de intelectualizar e fantasiar; crises religiosas; deslocalização temporal; evolução sexual manifesta; atitude social reivindicatória; contradições sucessivas; separação progressiva dos pais, constantes flutuações do humor e estado de ânimo.

A formação da identidade recebe influências de fatores intrapessoais (as capacidades inatas do sujeito e as características adquiridas da personalidade), de fatores interpessoais (identificações com outras pessoas) e de fatores culturais (valores sociais a que uma pessoa está exposta).

A adolescência vai se caracterizar pelo afastamento do seio familiar e consequente imersão no mundo adulto. Nesta fase a pessoa se deixa influenciar pelo ambiente de maneira muito mais abrangente do que antes, onde seu universo anteriormente restringia-se a própria família.

O período da adolescência é marcado por diversas modificações que ocorrem nesta fase, e o jovem depara-se com uma nova forma de perceber e relacionar-se com o mundo.

1.3 O Adolescente e a família

Na perspectiva de Carter e McGoldrick (2007, p. 223) a família desempenha um papel de extrema importância no crescimento e desenvolvimento do adolescente, trata-se de uma fase que exige mudanças estruturais e renegociação de papéis no âmbito familiar.

Em meio a todas as transformações características desta fase, que começam com o rápido crescimento físico e maturação sexual durante a puberdade, o jovem busca sua autonomia e independência, precisando tornar-se cada vez mais responsável por suas próprias decisões e ao mesmo tempo sentir a segurança e orientação dos pais.

Alguns autores (cf. Marcelli e Braconnier, p. 302), compreendem os conflitos entre pais e adolescentes como consequência do processo da adolescência, entendendo que é o adolescente que de algum modo entra em conflito com os pais e se opõe a eles. Por outro lado, um número cada vez maior de autores tendem a considerar que os conflitos adolescente-pais testemunham tanto dificuldades dos adolescentes quanto de seus pais de superar o que foi chamado de “crise de meio de vida”. E, finalmente, outros julgam que as condutas desviantes do adolescente resultam em grande parte da atitude

patológica dos pais.

Percebe-se que esta realmente é uma fase permeada por conflitos, os pais sentem-se de uma certa forma distantes de seus filhos, alguns sofrem bastante com este inevitável e necessário afastamento, o filho deixa de ser criança e vai para o mundo fazer suas próprias descobertas e escolhas; por outro lado, os adolescentes querem a sua independência e autonomia, mas com esta nova condição que estão buscando perdem os ganhos que tinham enquanto criança, são ávidos por estabelecer a independência em relação aos pais, mas ao mesmo tempo, têm medo das responsabilidades da vida adulta.

Conforme Carter e Mc Goldick (op. cit., p. 228) a adolescência é uma época de conflitos, mudanças e adaptação para todos os membros da família, enquanto os adolescentes que ainda estão em busca de sua própria identidade necessitam que os adultos, especialmente seus pais, forneçam estrutura e orientação em uma relação baseada em afeto, diálogo e principalmente limites, para que possam conquistar esta nova liberdade com responsabilidade perante si próprio e a sociedade.

1.4 O Adolescente e o grupo social

De acordo com Morris e Maisto (2004, p. 319) para muitos adolescentes, os grupos de amigos da mesma idade proporcionam uma rede de apoio social e emocional que facilita o movimento em direção a maior independência em relação aos adultos e a busca da sua identidade pessoal. As atuações do grupo e de seus integrantes representam a oposição às figuras paternas e uma maneira ativa de determinar uma identidade diferente da do meio familiar.

Nesta fase o adolescente quer estar a maior parte do tempo com o seu grupo, isso lhe proporciona segurança e estima pessoal. Segundo Arminda Aberastury (2007, p. 36): há um processo de super-identificação em massa, onde todos se identificam com cada um.

Para alguns adolescentes é muito importante que seus amigos aprovelem suas escolhas, opiniões e comportamentos, ele necessita identificar-se com seus pares, elege um líder, ou às vezes ele próprio tornar-se líder. Precisam aventurar-se fora de casa para se tornarem mais autoconfiantes e independentes.

1.5 O Adolescente e as drogas

De acordo com Morris e Maisto (2004, p. 135), a consciência alterada por drogas não é algo novo. Em quase todas as culturas conhecidas ao longo da história, as pessoas buscaram maneiras de alterar a consciência desperta. O uso de drogas psicoativas — substâncias que alteram o humor, a percepção, o funcionamento mental ou o comportamento é quase universal. Muitas das drogas disponíveis hoje, legal ou ilegalmente, vêm sendo usada há milhares de anos.

Segundo o Centro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas — CEBRID (2008), o termo droga teve origem na palavra *droog* (holandês antigo) que significa folha seca, isto porque antigamente quase todos os medicamentos eram feitos a base de vegetais. Atualmente, a medicina define droga como qualquer substância capaz de modificar a função dos organismos vivos, resultando em mudanças fisiológicas ou de comportamento.

Ainda segundo o CEBRID (2008), as drogas psicotrópicas podem ser classificadas em três grupos, de acordo com a atividade que exercem no cérebro: depressoras, estimulantes e perturbadoras, como veremos a seguir:

Drogas depressoras do SNC

- Álcool
- Soníferos ou hipnóticos (drogas que promovem o sono), barbitúricos, alguns benzodiazepínicos.
- Ansiolíticos (acalmam e inibem a ansiedade), as principais drogas que entram nesta categoria são os benzodiazepínicos.
- Opiáceos ou narcóticos (aliviam a dor e dão sonolência), morfina, codeína, heroína e outros.
- Inalantes ou solventes (colas, tintas, removedores).

Drogas estimulantes do SNC

- Anorexígenos (diminuem a fome), as principais drogas pertencentes a essa classificação são as anfetaminas.
- Cocaína
- Cafeína
- Nicotina

Drogas perturbadoras do SNC

De origem vegetal:

- Mescalina (do cacto mexicano)
- THC (da maconha)
- Psilocibina (de certos cogumelos)
- Lírio (trombeteira, zabumba ou saia branca)

De origem sintética:

- LSD
- Êxtase
- Anticolinérgicos

Para Morris e Maisto (2004, p. 135), de todas as drogas psicoativas, o álcool é que tem a mais longa história de uso generalizado, utilizada com grande frequência nas sociedades ocidentais, apesar de legalizado e socialmente aprovado, representa um grande problema para todos.

Os custos sociais do abuso do álcool são altos, o álcool está relacionado a uma proporção substancial de mortes violentas e acidentais, incluindo suicídios, acidentes automobilísticos, violência contra terceiros.

Ainda segundo os autores, (ibidem, p. 140) até mesmo em quantidades moderadas, o álcool afeta a percepção, os processos motores, a memória e o julgamento. Diminui a capacidade de enxergar com clareza, de perceber profundidades, de distinguir a diferença entre luzes e entre cores, além de afetar as funções espaciais e cognitivas, todas elas claramente necessárias para dirigir um automóvel com segurança.

Nível de álcool no sangue versus comportamento

Nível de álcool no sangue	Efeitos no comportamento
0,05%	A pessoa se sente bem, fica menos alerta.
0,10%	Maior lentidão das reações, a pessoa fica menos cuidadosa.
0,15%	O tempo de reação é muito lento em todos.
0,20%	As capacidades sensório-motoras são suprimidas
0,25%	A pessoa “cambaleia” (capacidades motoras severamente prejudicadas) a percepção também fica limitada.
0,30%	Estado de semi-letargia.
0,40%	A morte é provável (geralmente como resultado de deficiência respiratória).

Fonte: MORRIS e MAYSTO (2004, p. 139).

2. O Trânsito

Trânsito é, de acordo com Tolentino (2008), o conjunto de deslocamentos diários de pessoas pelas calçadas e vias, é a movimentação geral de pedestres e de diferentes tipos de veículos. O trânsito acontece em espaço público e reflete o movimento de múltiplos interesses, atendendo as necessidades de trabalho, saúde, lazer, e outros, muitas vezes conflitantes. Para garantir o equilíbrio entre interesses coletivos é que se estabelecem acordos sociais, sob formas, regras, normas e sinais que sistematizados formam as leis.

Rozestraten (1988, p. 4-5), propõe como definição de trânsito, o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.

O sistema funciona através de uma série bastante extensa de normas e construções e é constituído de vários subsistemas, dentre os quais os três

principais são: o homem, a via e o veículo.

Dos subsistemas citados acima o ser humano é o mais complexo e, portanto tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo.

O homem pode desempenhar diversos papéis no sistema do trânsito, como participantes ativos e usuários da via pública. Podemos então, citar o pedestre, o motociclista, o ciclista, os motoristas de diversas categorias.

Como menciona Rozestraten, (1988, p. 4), esta organização de deslocamentos é típica do século XX. Foi com a introdução de máquinas e veículos rápidos e pesados que os acidentes começaram a aumentar em frequência e em gravidade, exigindo uma regulamentação: o Código Nacional de Trânsito, hoje substituído pelo Código Brasileiro de Trânsito como veremos adiante.

Para este mesmo autor o trânsito seguro é composto por um tripé organizado: engenharia, educação e policiamento. Educação para o trânsito no lar, na escola e mais diretamente aos condutores de veículos, intervenção da engenharia para tornar as vias e os veículos o mais seguro possível e finalmente, as leis, a fiscalização e a imposição de multas aos condutores infratores.

2.1 A Psicologia do trânsito

A psicologia de trânsito é extremamente ampla, inclui muito mais categorias de indivíduos do que outras especialidades da psicologia. Todos na sociedade moderna participam do trânsito, desde antes de nascer, e logo depois, como bebês empurrados nos carrinhos ou presos nas cadeiras dos carros, mais tarde participarão andando, segurando a mão da mãe, alguns anos depois circularão de forma lúdica (em skates, patinetes, etc.), na adolescência passam a motoristas e quando idosos, trarão para as vias sua dificuldade de enxergar e reagir.

Rozestraten (1988, p. 9), define a Psicologia do Trânsito como uma área da psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram. Em síntese: é o estudo dos comportamentos-deslocamentos no trânsito e de suas causas.

O trânsito supõe o deslocamento de pessoas e veículos e todo deslocamento se realiza através de comportamentos. O trânsito é um conjunto de comportamentos-deslocamentos num sistema de normas, sendo este o objeto de estudo da psicologia do trânsito.

Conforme o site da Universidade Católica de Brasília-UNC (2007), cabe ao psicólogo de trânsito as seguintes atribuições:

- Desenvolver pesquisa científica no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados ao problema do trânsito;

- Realizar exames psicológicos de aptidão profissional em candidatos a habilitação para dirigir veículos automotores;
- Assessorar no processo de elaboração e implantação de sistemas de sinalização de trânsito, especialmente no que concerne a questões de transmissão, recepção e retenção de informações;
- Participar de equipes multiprofissionais voltadas à prevenção de acidentes de trânsito;
- Desenvolver, na esfera de sua competência, estudos e projetos de educação de trânsito;
- Contribuir nos estudos e pesquisas relacionados ao comportamento individual e coletivo na situação de trânsito, especialmente nos complexos urbanos;
- Estudar as implicações psicológicas e outros distúrbios nas situações de trânsito;
- Avaliar a relação causa-efeito na ocorrência de acidentes de trânsito, levantando atitudes-padrão nos envolvidos nessas ocorrências e sugerindo formas de atenuar as suas incidências;
- Aplicar e avaliar novas técnicas de mensuração da capacidade psicológica dos motoristas;
- Colaborar com a justiça e apresentar, quando solicitado, laudos, pareceres, depoimentos, etc;
- Servindo com instrumentos comprobatórios para melhor aplicação da lei e justiça;
- Atuar como perito em exames para motorista, objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional.

2.2 O Código de trânsito brasileiro

Em 23 de Setembro de 1997 é promulgada pelo Congresso Nacional a Lei n. 9.503 que institui o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionada pela Presidência da República, entrando em vigor em 22 de Janeiro de 1998, estabelecendo logo em seu primeiro artigo, aquela que seria a maior de suas diretrizes: “trânsito seguro é um direito de todos e um dever dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito”.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), tem como base a constituição brasileira, sendo uma lei que define atribuições das diversas autoridades e órgãos ligados ao trânsito, fornece diretrizes para engenharia de tráfego e estabelece normas de conduta, infrações e penalidades para os diversos usuários deste complexo sistema.

3. Adolescência e trânsito

No Brasil, o jovem tem assegurado por lei o direito de fazer o processo de primeira habilitação ao completar 18 anos e acaba adquirindo sua carteira (CNH), na época mais conturbada do seu desenvolvimento, ou seja, a adolescência.

Os novos condutores de veículos atualmente passam por um período de avaliação, recebem a carteira provisória e após um ano sem cometer nenhuma infração grave adquire sua habilitação permanente. Mesmo com todos esses cuidados, os números de infrações e acidentes de trânsito nesta etapa ainda são alarmantes.

A adolescência, como já vimos anteriormente, é uma fase de intensas transformações biológicas e psicológicas de grande importância na estruturação da identidade e consequentemente do comportamento do indivíduo. Este é um período de inquietação, de questionamentos, de busca de autonomia e independência nas suas escolhas e atitudes.

O excesso de confiança em si mesmo faz com que eles abusem de tudo (sexo, álcool, velocidade), esta onipotência aliada a sua imaturidade faz com que tenham muitos comportamentos imprevisíveis e inadequados.

Percebe-se que é uma fase de muitos conflitos e angústia, os jovens podem ter as habilidades para dirigir, mas ao que parece, falta maturidade emocional para enfrentar com responsabilidade os desafios do trânsito.

Para Rozeztraten (1988, p. 41), o trânsito por definição é um comportamento social. No trânsito todos os participantes devem atuar de forma a permitir que cada participante chegue com segurança a seu destino.

O comportamento desajustado de um só indivíduo pode trazer grandes prejuízos para todo o grupo.

Ao adquirir a sua CNH, sobretudo os rapazes, buscam um gesto simbólico de ser reconhecido como adulto independente. Dirigir então, se converte perigosamente em afirmar sua potência, sua maturidade. E para isso, o adolescente em geral, usa recursos para ser reconhecido perante o grupo de iguais e muitas vezes age de forma irresponsável, consumindo bebidas, drogas e envolvem-se em situações de alta periculosidade para mostrar poder.

O veículo representa para o indivíduo poder e status, ter um veículo é muito mais do que a possibilidade de percorrer uma distância entre dois lugares. Segundo Machado (2001), ter e fazer uso de um veículo desperta diversos conteúdos emocionais — a pessoa pode considerar que domina o espaço e o tempo através da velocidade, pode se sentir independente, o que não é de forma nenhuma recomendável, pelo contrário, só se deve pegar o carro em situação inversa.

Conforme estudo realizado por Gomes e Souza (2008), influenciados pelo grupo de amigos, os jovens encontram diversas formas de transgredir as normas vigentes, uma delas é fazendo racha ou pega: adolescentes, muitas vezes menores de 18 anos, pegam os seus carros ou o carro dos pais e confundem ruas com pistas de corrida.

No fim de semana, a “turma” pega um carro para dar umas voltas, vai a uma festa, o motorista bebe, corre e envolve-se em acidentes muitas vezes gravíssimos.

As meninas admiram o lado mais social do evento que o "pega" se torna. Nas noites

de sábado e domingos, os postos de gasolina viram o ponto de encontro. Normalmente os participantes procuram avenidas largas onde poderão realizar perigosamente suas manobras. O principal problema é que as corridas acontecem sem segurança para corredores, platéia e qualquer um que passe por ali.

3.1 Dados estatísticos

No ano de 2007, o programa Volvo de Segurança de Trânsito (PVST), em conjunto com as empresas Perkons (fabricante de equipamentos de fiscalização eletrônica), Ministério da Saúde e Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia (SBOT), realizaram uma pesquisa nacional sobre a percepção do jovem brasileiro em relação ao trânsito.

A pesquisa foi estruturada da seguinte forma: uma pesquisa qualitativa com pequenos grupos jovens, de 16 a 25 anos, em três capitais brasileiras (Goiânia, São Paulo e Porto Alegre), e uma pesquisa quantitativa, realizada pelo Ibope, com jovens na mesma faixa etária em todo o território nacional.

Foram entrevistados mil jovens em 67 municípios com mais de 300 mil habitantes. Na opinião de 60% dos jovens as pessoas mais velhas dirigem melhor do que eles, e 88% deles afirmam que os jovens dirigem mais depressa. Entre os fatores que levam o jovem a correr no trânsito, destacam-se a adrenalina e a bebida alcoólica.

Os jovens em sua maioria tendem a admitir os próprios comportamentos de risco, com destaque para as situações de competição, influência do grupo, uso de celular, consumo de bebida alcoólica e excesso de velocidade estimulado pela emoção e exibicionismo.

Constatou-se através da pesquisa que os jovens são conscientes de que os fatores citados acima levam a acidentes e mortes no trânsito, porém são comportamentos tão integrados em seu meio social, que na sua opinião é difícil evitá-los. Eles dizem: “Por que eu vou fazer certo, se ninguém mais vai?” Mostrando que existe uma resistência social a vencer. No entanto, há consciência entre eles de que “o jovem precisa mudar”.

Ainda segundo a pesquisa, 20% dos jovens entrevistados, entre 16 e 17 anos, está dirigindo mesmo sem idade para ter carteira de habilitação (CNH). Ficou também evidenciada a deficiência da Educação de Trânsito que aflige o jovem brasileiro. Constata-se que o processo de formação de condutores, que tanto progrediu nos últimos anos, acaba tendo importância menor neste quadro, visto que apenas uma minoria (27%) dos jovens maiores de idade passa por ele para obter a CNH.

Os números no trânsito segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (2007, ABRAMET):

- 163,9 milhões de brasileiros.
- 1.400.00 Km de estradas, sendo apenas 18% asfaltadas.
- 32,3 milhões de veículos, desses mais de 9 milhões possuem mais de

- 10 anos de uso.
- 44 milhões de CNH (Carteira Nacional de Habilitação).

Acidentes

- Mundo: 500 mil mortes por ano.
- Brasil: 45 mil mortes por ano.
- 376.589 mil feridos/ano.
- Mais de um milhão de acidentes por ano.
- A cada 22 minutos, morre uma pessoa em acidente de trânsito.
- A cada 07 minutos acontece um atropelamento.
- A cada 57 segundos acontece um acidente de trânsito.
- Maior parte das vítimas de acidentes de trânsito tem menos de 35 anos.
- Acidente de trânsito é o segundo maior problema de saúde pública no país, só perdendo para a desnutrição.
- O governo gasta em média R\$ 14.321,25 com vítima não fatal de acidente de trânsito.
- 41% dos mortos em acidentes estão na faixa etária de 15 a 34 anos.
- 377 mil acidentes com vítimas.
- 79% dos mortos são do sexo masculino.
- Em 70% dos casos de acidentes com mortes, o fator álcool estava presente, mesmo sem configurar embriaguez.

De acordo com os dados citados acima, percebe-se o quanto a frota de veículos vem crescendo no Brasil. Constata-se também que a maioria dos acidentes de trânsito acontece com pessoas mais jovens do sexo masculino, portadoras ou não de CNH e frequentemente associados ao uso de álcool.

Os números realmente mostram-se alarmantes, um problema de saúde pública com significativas perdas humanas e alto investimento de recursos financeiros.

3.2 O Adolescente x Acidentes de trânsito

Segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde), por ano 400 mil jovens morrem em todo planeta vítimas de acidente de trânsito. De acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), no Brasil dos 26.409 mortos no trânsito em 2005, 27% tinham entre 18 e 29 anos.

Para Rozestraten (1988, p. 28), pelo menos 80% dos acidentes são devidos a fatores humanos, em todo acidente podemos dizer que aconteceu alguma coisa que era inesperada para as pessoas nele envolvidas. É difícil saber o que acontece psicologicamente com o motorista no exato momento que antecede o acidente. A pessoa pode tentar descrever o que sentiu, o que viu e não viu, mas isto é sempre um relato, uma retrospectiva baseada na memória.

O acidente é consequência de um mau comportamento, de algum processo psicológico que não funcionou bem, nos casos em que o fator humano é o principal.

Considerações finais

Segundo as estatísticas, as causas mais comuns de acidentes de trânsito relacionados a fase da adolescência são: excesso de velocidade, manobras imprudentes, consumo de álcool e drogas, falta de experiência, não obediência as leis de trânsito, pressão dos amigos e comportamentos de risco por busca de desafios.

O veículo muitas vezes representa para o adolescente poder e status, ele busca ao adquirir a CNH o gesto simbólico de ser reconhecido como adulto autônomo e independente.

A situação do jovem no trânsito revela-se um quadro alarmante. Os números nos mostram a calamidade e o caos instaurados em função do desrespeito às normas de trânsito, da predominância de comportamentos de risco e do elevado número de adolescentes que dirigem sem habilitação, sejam eles menores de idade ou não.

Os levantamentos estatísticos apontam que os acidentes de trânsito, mesmo com a adoção do novo Código de Trânsito Brasileiro, em vigor desde 1998, ainda se mantêm como principal vilão para a juventude. O índice de acidentes com vítimas fatais é extremamente maior nesta faixa etária, se comparado com outras etapas da vida.

Esta situação catastrófica traz um imenso prejuízo para a sociedade, os gastos do governo são bastante significativos e relevantes, pois trata-se do segundo maior problema de saúde pública no país, ficando atrás apenas da desnutrição.

Com tudo isto, percebe-se que a maioria dos jovens não tem maturidade emocional suficiente para conduzir seus veículos de forma responsável, pois além das mudanças biológicas e psicológicas que acontecem nesta fase do desenvolvimento, muitas vezes eles se deixam influenciar pelo grupo de amigos, manifestando diversos comportamentos de risco colocando em xeque suas próprias vidas e de terceiros.

O jovem brasileiro reconhece que adota uma série de comportamentos de risco no trânsito, este reconhecimento é importante, mas somente se tornará eficaz na medida que efetivamente mude de atitude. Esta mudança de atitude requer um trabalho de conscientização e de desenvolvimento de cidadania.

A educação deve iniciar em casa, principalmente através do modelo dos pais ou responsáveis, a escola também tem um papel importante na formação e conscientização das crianças e adolescentes. É importante que o jovem perceba o quanto as suas ações influenciam o meio, é preciso que ele se responsabilize pelas suas escolhas e atitudes.

REFERÊNCIAS

ABERASTURY, Arminda; KNOBEL, Mauricio. **Adolescência normal: Um enfoque psicanalítico**. 11. ed. Artes Médicas, 2007. 92 p.

Associação Brasileira de Medicina de Tráfego – ABRAMET. Disponível em: <<http://www.congressoabramet.com.br>>. Acesso em 15 de out. De 2008.

CARTER, Betty; MC GOLDRICK Monica. **As mudanças no ciclo de vida familiar: Uma estrutura para a terapia familiar**. 2. ed. São Paulo: Artmed, 2007. 510 p.

Centro brasileiro de informações sobre drogas psicotrópicas-CEBRID. Disponível em: <<http://www.cebrid.epm.br/>>. Acesso em 15 de out. de 2008.

ERIKSON, Erik. **Identidade, juventude e crise**. 1. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1972. 324 p.

ESSLINGER, Ingrid; KOVÁCS Maia Júlia. **Adolescência: vida ou morte?** 1. ed. São Paulo: Ática, 2006. 96 p.

MACHADO, P. Adriane. **A obsessão pelo automóvel**. Jornal Folha de Londrina. Londrina, 06 de Mai. de 2001.

MARCELLI, Daniel; BRACONNIER Alain. **Adolescência e psicopatologia**. 6. ed. São Paulo: Artmed, 2007. 439 p.

MORRIS, Charles; MAISTO, Albert. **Introdução à psicologia**. 6.ed. São Paulo: Prentice Hall, 2004. 551 p.

GOMES DE SOUZA, Ligia Claudia. **O Trânsito**. Disponível em: <http://www.geocities.com/Athens/Rhodes/3443_>. Acesso 13 de out. De 2008.

ROZESTRATEN, Reinier, J.A. **Psicologia de trânsito: Conceitos e processos básicos**. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 1988. 154 p.

TOLENTINO, Nereide. **O que é trânsito**. Disponível em: <<http://www.educacaotransito.pr.gov.br>>. Acesso em 23 de out. De 2008.

Universidade Católica de Brasília-UNC. Disponível em:
<<http://www.ucb.br/psicologia>>. Acesso em 20 de abr. de 2007.

Endereço para correspondência

Elizabele Maria Sobrinho

E-mail: elizabele.sobrinho@hotmail.com

Recebido em: 06/02/2009.

Aprovado em: 07/03/2010.