

O COMPORTAMENTO E OS DESAFIOS DOS JOVENS NO TRÂNSITO VISTO PELA PSICOLOGIA

Osmar Costa Aguiar¹

RESUMO

Este artigo trata-se de uma revisão bibliográfica baseada na consulta a artigos científicos selecionados através de busca no banco de dados do Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), e do Conselho Federal de Psicologia. Os autores Rozestraten e Hoffmann, contribuíram para embasar e refletir sobre o tema elucidado na pesquisa. Desta forma, o artigo tem como objetivo analisar o comportamento dos jovens no trânsito e elucidar as principais causas advindas desse comportamento, pelo viés da psicologia. No Brasil, os índices de acidentes são resultantes do consumo exacerbado do álcool e drogas ilícitas, junto a isso, o excesso de velocidade está ligado ao mau comportamento e imprudências realizadas pelos condutores de veículos. Com isso, os acidentes crescem de forma assustadora nas principais rodovias e cidades brasileiras. Muitos dos jovens por não seguir as normas do trânsito, e não respeitar os limites impostos por elas passam apenas a reproduzir uma conduta inconseqüente com grande grau de irresponsabilidade e desrespeito com a nossa sociedade. Diante disso, compreende-se que a Carteira Nacional de Habilitação é um desafio para os jovens motoristas, pois ela impõe disciplina e conscientização de acordo às normas do trânsito brasileiro. Nesse sentido, analisaremos o comportamento dos jovens no trânsito e como a Psicologia abarca essa construção subjetiva no complexo comportamento humano.

PALAVRAS – CHAVE: Psicologia do Trânsito; Álcool; Jovens infratores; Sociedade; Avaliação Psicológica.

INTRODUÇÃO

A Psicologia do Trânsito, com seu arcabouço teórico e metodológico têm a finalidade de estudar o complexo comportamento humano na área do trânsito. Assim, este artigo utiliza-se como método a revisão bibliográfica e os autores Rozestraten e Hoffmann, para assim elucidar pontos relevantes do comportamento dos jovens motoristas no trânsito.

Sabe-se que grande parte dos jovens ao completar 18 anos, é tirar a tão sonhada Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Mas, muitos deles já fazem o uso indevido de bebidas alcoólicas, e esse sonho pode se tornar em graves consequências. A alta velocidade e o uso indevido de bebidas alcoólicas são os grandes eliciadores de acidentes e atos violentos nas cidades e principais autovias do mundo.

Nessa perspectiva, pertencem a Legislação do Código de Trânsito Brasileiro, instituída pela Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997, juntamente com os órgãos executivos

¹ Osmar Costa Aguiar Graduando do 5º Período do Curso de Psicologia da Faculdade Pitágoras de Teixeira de Freitas-BA. Graduando do 2º Período do Curso de Licenciatura em História da Universidade do Estado da Bahia – UNEB / Campus X.

estaduais, como o Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) aferir através de exames se os candidatos estão ou não habilitados a conduzir veículos.

O fenômeno Trânsito é um tema que sempre trouxe discussões. E, um dos importantes pontos a serem refletidos, é entender que o comportamento humano é complexo e no trânsito está susceptível a manifestar atos imprudentes.

Desta maneira, cabem os profissionais da psicologia do trânsito, com ajuda dos seus instrumentos, avaliarem os fenômenos psicológicos que os alteram. Nesse sentido, as avaliações psicológicas, concisas e fidedignas oferecem subsídios aos profissionais para avaliarem os candidatos na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), para assim, aprovar os que correspondam com as condições necessárias para conduzir

No entanto, os órgãos competentes desempenham seu papel punitivo e assim regulam os atos violentos e transgressores no âmbito do trânsito. Por outro lado, a Psicologia do Trânsito, além de analisar os fenômenos psicológicos, também incentivam o papel de cidadania, conscientizando e preparando os novos condutores para um trânsito seguro.

Infelizmente, o Brasil ainda sofre algumas insuficiências em suas Leis, e esperamos que as punições não fossem a única forma de educar, mas sim investimentos em estruturas e projetos para conscientizar e emancipar os futuros jovens, no qual é muito pouco observável no trânsito do Brasil.

1 A INFLUÊNCIA DA PSICOLOGIA NO TRÂNSITO

A Psicologia do Trânsito pode, portanto, ser definida como 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 (ROZESTRATEN, 1988, p.9).

Segundo Hoffmann (2011) a Psicologia do Trânsito, teve início na década 1920, e avança com seu olhar científico para estudar o comportamento humano no trânsito. No Brasil, a Psicologia como profissão encontra-se regulamentada pela Lei n.º 4.119, de 27 de agosto de 1962, e surgiu com a necessidade de sistematizar e valorizar os instrumentos utilizados pelos psicólogos.

A Psicologia do trânsito oferece importantes contribuições para a sociedade, oferecendo estudos científicos do comportamento humano e intervenções com seus instrumentos psicológicos. E cabe aos órgãos competentes acompanhar os atos imprudentes e negligentes dos condutores nas principais autovias.

Nessa perspectiva, a Legislação do Código de Trânsito Brasileiro, instituída pela Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997, juntamente com os órgãos executivos estaduais, como o

Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) devem aferir através de exames se os candidatos estão ou não habilitados a conduzir veículos. Assim, o Código de Trânsito Brasileiro impõe regras e limites aos condutores que fazem parte do convívio diário em autovias.

Nesse sentido, segundo Perroni (2013) O candidato à obtenção da (CNH) devem preencher os seguintes requisitos: I - ser penalmente imputável; II - saber ler e escrever; III - possuir carteira de identidade ou equivalente. IV - possuir CPF e V - Ser maior de 18 anos.

Correspondendo com os requisitos acima, os profissionais de Psicologia através da avaliação psicológica analisam possíveis comportamentos latentes, que no trânsito tornam-se manifestos. Os Psicólogos (as), contam com diversos testes psicológicos, dentre eles, podemos citar: os testes de personalidade, atenção concentrada e Teste não Verbal de Inteligência.

De acordo Rozestraten (1988) a personalidade é a maneira específica pela qual as pessoas se comportam e se deixam influenciar por diversos fatores. Uma personalidade agressiva ou alegre, uma personalidade neurótica e de sentimentos de inferioridade.

Segundo o autor acima, o objetivo da atenção concentrada, é avaliar a capacidade que o sujeito tem de manter sua atenção concentrada no trabalho, por um período de tempo. Já o Teste não Verbal de Inteligência, tem a capacidade de avaliar o nível mental do candidato e como ele interpreta determina situação ou objeto.

Diante do exposto acima, é importante elucidar a validade que todos os instrumentos possuem, e somente os profissionais de psicologia é licenciados para tais aptidões. Nesse sentido, os Profissionais da Psicologia do trânsito precisam desenvolver confiabilidade, e legitimidade dos seus instrumentos. E a avaliação psicológica concisa, fidedigna, e acima de tudo validada pelo Conselho Federal De Psicologia, é imprescindível para formação de novos condutores.

Partindo do pressuposto que o comportamento humano é vulnerável, complexos e responsáveis pelos grandes números dos acidentes ocorridos nos diversos âmbitos dos veículos em locomoção e os testes psicológicos passam a ser considerados não apenas do ponto de vista de seleção/exclusão, mas como tarefas que fazem parte de um estágio preparatório na formação do condutor (TONGLET, 1999).

Com isso Hoffmann (2011) sinaliza que:

A profissionalização dos psicólogos que atuam na avaliação de condutores passa por uma transformação estrutural de suas condutas profissionais, porque as competências deste ofício exigem muito mais que saberes; exigem atitudes sócias e técnicas dirigidas a objetivos cada vez mais significativos em termos de respostas e

responsabilidades. (HOFFMANN 2011, p. 147)

O autor acima, conclui que é preocupante que os órgãos profissionais e as sociedades científicas não tem se mostrado atentos à falta de evidência da validade dos instrumentos de avaliação psicológica de condutores.

Segundo Silva e Günther (2009) isso justifica, em partes, as tensões que decorrem da crítica reflexiva à atuação profissional baseada somente na testagem psicológica e circunscrita a esses contextos de trabalho.

Entretanto, a problemática da mobilidade vai além do comportamento do motorista, incluindo todos os comportamentos dos participantes do trânsito: pedestres, ciclistas, motociclistas, policiais, engenheiros e autoridades, assim como suas relações com o contexto sócio-ambiental (ROZESTRATEN, 1988)

Por outro lado, Hoffmann (2011) sinaliza que o Brasil é uma cultura que considera o motorista do automóvel como o único cidadão de direitos no trânsito, ao se achar com prioridade sempre. E desconhecem que transitar com segurança é direito imprescindíveis dos cidadãos.

É dentro do contexto interdisciplinar que surge a necessidade da Legislação do Trânsito, para conscientizar os condutores que a educação e a informação proporcionam condições importantes para a segurança do trânsito, e o seu caráter legislativo e punitivo precisam ter eficácia e legitimidade.

Neste presente exposto, convém citar que:

O Código de Trânsito Brasileiro, com o texto atualizado da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997, as resoluções do CONTRAN em vigor e as portarias do DENATRAN que tratam de assuntos específicos da relação do cidadão com o Sistema Nacional de Transito, destina-se a ser um instrumento de consulta freqüente por todos que se empenham para que o trânsito no seu país, na sua cidade, na sua rua, seja a expressão da maturidade e auto-estima de um povo que zela pela segurança individual e coletiva como valor fundamental a ser reafirmado a cada ato da mobilidade e da cidadania.

O código de trânsito brasileiro é constituído por normas e limites a serem seguidos, mas infelizmente, muitos dos condutores exacerbam as normas impostas, e esquecem que as vias, os veículos e principalmente os pedestres compõe o seu ambiente diário no trânsito e seu comportamento desordenado é sem dúvida o causador de graves acidentes.

Perroni (2013) ressalta que para tentar resolver os problemas de acidentes de trânsito, não é possível apenas realizar intervenções, pois o transito é um fenômeno dinâmico e cabe todos os profissionais integrar nesta luta. Informando e conscientizando a sociedade da complexidade que é o fenômeno trânsito para assim, reduzir a quantidade de acidentes no

Brasil.

Diante dessas situações, se fazem necessários as intervenções dos profissionais de Psicologia do trânsito, pois desta maneira com seu arcabouço teórico e metodológico têm como finalidade estudar e analisar a segurança do trânsito, e os diversos comportamentos humanos dentro dele.

No entanto, Rozestraten (1988) elucida que os profissionais envolvidos na organização do trânsito como Engenheiros, Psicólogos, Sociólogos, Médicos e os órgãos competentes, precisam trabalhar em equipe, pois a troca de informações é importante para construção de novos saberes.

E todos os cidadãos, profissionais somos coparticipantes nesta construção e podemos juntos, construir campanhas socioeducativas, buscando um único objetivo, salvar vidas.

2. JOVENS E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Tudo tem sua história e a inserção dos jovens no trânsito não é diferente. O sonho de dirigir inicia-se na adolescência e prolonga-se até a juventude. Isso acontece porque dirigir proporciona a sensação de liberdade, tão desejada na fase da juventude, quando os jovens querem ser independentes, (...) tomar suas decisões, e não ficar mais sujeito às determinações de seus pais diz Knobel, (1980, apud BESSA, 2012, p.20).

Como ressalta Bock (2008) não se pode dizer que todos jovens vivam a adolescência e nem que passe pelo mesmo processo, isso dependerá das relações que se inserem, da escola onde estudarem, da família em que vierem. Diante disso, o vínculo familiar bem consolidado é importante na transição dos jovens para idade adulta, pois o desenvolvimento comportamental, os conflitos e frustrações estão em constante evolução.

Braghirolli (2009) conclui que os conflitos, as frustrações e ansiedade estão na vida de todos e qualquer ser humano. Por outro lado, Hoffmann (2011) elucida que os comportamentos dos jovens em lidar com as frustrações transparecem de forma agressiva no trânsito e no convívio social, entregando-se ao sabor da velocidade e imprudência.

Nessa perspectiva, a luta conflituosa e a inserção dos jovens na sociedade podem refletir em atos antisociais no trânsito. Assim, a complexidade do fenômeno trânsito transcende a liberdade e desejos de conduzir um veículo, mas sim de compreender as normas, e aceitar limites. E entender que a prática de dirigir torna-se necessário para que os pedestres possam transitar seguros nas ruas e cidades.

É importante elucidar a figura dos pedestres, pois eles precisam ganhar visibilidade no trânsito. Desta forma, é importante a construção de novas passarelas nas cidades, sinalizações adequadas e respeito dos motoristas, fatores que são importantes para transitar seguro.

Conforme Moreira (2008) está implícito na cultura do Brasil que a emancipação do jovem ao obter um veículo, demonstra status social de poder. Dessa forma, a competitividade, alta velocidade, coloca o Brasil em ascensão nos acidentes.

Bessa (2012) elucida que grande parte dos jovens ao apresentarem a obtenção de um automóvel adquire também certo status social, ou ainda associa o gesto de dirigir com um ato de prazer, de liberdade sem barreiras, são fatores determinantes para a disseminação de uma forte cultura automobilística.

Diante disso Hoffmann (2011) mostra que:

Dentro de um enfoque psicossocial da velocidade, verificamos que em nossa sociedade existe uma forte tendência, sobretudo entre alguns grupos de jovens, de buscar intencionalmente o risco, a ativação e as emoções intensas, encontrando na velocidade a forma mais simples e adequada para poder canalizar este perigoso tipo de motivação. (Hoffmann 2008, p294)

Segundo Waiselfisz (2014) pesquisas mostram que em 2010, os acidentes no Brasil são extremamente elevados, bem acima da média internacional. Com sua taxa total de 23 mortes em acidentes de transportes por 100 mil habitantes, o Brasil ocupa a quarta posição entre os 101 países elencados e a sétima quando se trata de mortalidade juvenil, pela sua taxa de 29,3.

Em um panorama nacional, as capitais com maior índice de acidentes foi à região Nordeste: 28,7%, fundamentalmente em Salvador, mas também presentes em Porto Velho, São Luís e Teresina. Nas restantes regiões o crescimento foi moderado (WASELFISZ, 2014). Hoffmann (2008) elucida que a maioria dos acidentes, é cometida pelos jovens entre 18 e 29 anos. Seus instintos são eliciados pelo uso do álcool, atrelados aos veículos automotores que proporcionam essa sensação de euforia.

Isso mostra que no Brasil, a negligência atinge cada vez mais um número elevado de jovens. Observa-se que imprudência a alta velocidade são eliciadas por fatores externos, o álcool, os atos transgressores e o comportamento indevido de outros condutores, fortalecem e contribuem para formação de atos violentos no trânsito.

Partindo desse pressuposto, Rozestraten (1988) elucida que o homem é o subsistema mais complexo e, portanto, tem a capacidade de desorganizar o sistema como um todo. Seus atos transgressores e inconseqüentes deixam em evidência sua vulnerabilidade no trânsito,

colocando em risco não só a sua vida, mas toda sociedade.

Hoffmann conclui que:

Nas vias de trânsito em que um indivíduo ao volante incorpora-se em grupo em movimento, ao tráfego que vai coordenar suas reações, a identificação com o objeto eminentemente dinâmico e poderoso (o automóvel) produz o efeito de exaltar a potencialidade do condutor. (HOFFMANN et al 2011; p. 306)

O álcool pode não apenas conduzir a escolher determinadas opções, mas talvez ajude a reunir as motivações necessárias para realmente alcançá-las (BARGH, 2014). Nessa perspectiva, Moreira (2008) explica o quanto a dependência química do álcool e outras drogas, lícitas ou ilícitas, guardam correlações com acidentes de trânsito.

Dessa forma, os indivíduos que fazem uso frequentes do álcool e direção podem levá-los a terem comportamentos antisociais, comportamentos desordenados não respeitando os pedestres, as normas do trânsito, fazendo do trânsito uma disputa de espaço.

É nesse contexto que surgem à necessidade de Leis mais rígidas para punir os atos inconsequentes e imprudentes nas vias. No Brasil, iniciativas do governo estão sendo implantadas para impedir o uso abusivo do álcool.

A Lei Seca instituída pela Lei nº 12.760/2012 de 20/12/2012, demonstra que é crime conduzir sobre o uso de substâncias entorpecentes. Isso mostra que temos em nosso país excelentes legislações, embora alguns não conheçam e outros por conhecer não respeitam os limites impostos por ela.

Essa realidade reproduzida pelo homem no trânsito pode ser transformada. Esperamos que através de conscientização e campanhas socioeducativas, passem a emancipar e conscientizar os futuros jovens.

Os dados aqui levantados, infelizmente são alarmantes, mas associar a imagem do jovem com os acidentes, e o álcool é preocupante. Não queremos aqui mostrar uma figura estereotípica dos jovens, mas, sim, reunir informações necessárias para conscientizar a sociedade e jovens, que a mistura do álcool e direção não combina.

Os futuros jovens é a esperança de um novo cotidiano em nosso país. E investir em campanhas educativas é uma das formas de conscientização para a nova geração de condutores. Mostrando que o amplo estudo do comportamento humano é importante para o processo de socialização e inserção dos novos condutores no contexto social do trânsito.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer desta pesquisa percebemos que as vulnerabilidades dos jovens no trânsito ganham grandes ascensões nos acidentes nos últimos anos. Como base na análise da bibliografia apropriada, foi possível identificar que os acidentes cometidos pelos jovens entre 18 e 29 anos, na maioria dos resultados são os grandes causadores de acidentes no trânsito. E o uso abusivo do álcool e imprudências realizadas por manobras indevidas é o grande causador desses atos infratores.

Foi possível, também, concluir que a região Nordeste está em primeiro lugar com maiores índices de acidentes entre as capitais. E o Brasil no 4ª lugar no ranking de acidentes no mundo. Cabe perguntar, como podemos mudar esta realidade?

É importante elucidar a figura dos pedestres, pois eles precisam ganhar visibilidade no trânsito. E, por sua vez, todos nós somos condutores e pedestres. Nesse sentido, nossos governantes precisam estar atentos para construir passarelas, rampas para deficientes físicos, pois a inserção social no trânsito não engloba apenas os veículos automotores, mas sim os pedestres como agentes ativos dentro dele.

É importante que profissionais e estudantes tanto de psicologia e outras áreas unam esforços em participar assiduamente da produção de projetos e intervenções no trânsito. Campanhas socioeducativas nos serviços públicos, palestras em escolas, universidades e outdoors nas cidades reforçando o risco de dirigir alcoolizado.

Esperamos que os novos profissionais da psicologia estejam engajados e contribuam efetivamente para a consolidação de um trânsito mais seguro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARGH, J. A. **A Mente Inconsciente**. Scientific American, Brasil, v.12, nº141, p.28-33, Fevereiro de 2014.

BESSA, G. E. M. **Perfil social de candidatos a primeira carteira nacional de habilitação na cidade de Manaus/Amazonas**. Disponível em <http://www.netranstransito.com.br/arq_download/monografia%20geyza%20rmanuele.pdf>. Acessado em 18 de julho de 2014.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: Lei nº. 9.503, de 23 de setembro. 1997. _____. **Constituição Federal Brasileira**. Lei nº. 12.720, de 20 de dezembro de 2012.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Drogas, Direitos Humanos e Laço Social**. Brasília, DF: CFP, 2013.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Resolução CFP nº 012/2000**. 2000. Disponível em: <http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/resolucao2000_12.pdf>. Acesso em: 18 de julho de 2014.

DENATRAN. Trânsito Consciente. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/pdf>>Acessado em: 02/03/2014.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C.(Org.). **Comportamento Humano no trânsito**. São Paulo: Casa do psicólogo, 2011.

MACHADO, N. M. M.; CASTRO, E. M.; ARAÚJO, J. N. C.; ROEDEL, S. (Org.). **Psicosociologia: Análise Social e Intervenção**. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

PERRONI, C. **Acidentes de Trânsito com Portadores de Habilitação Provisória**. Disponível em: <http://www.netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20%20Clara%20Perroni_1.pdf> Maceió: 2013. Acesso em: 18 de julho de 2014.

ROZESTRATEN, Reinier J. A.. **A Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPU/EDUSP, 1988.

TONGLET, E. C. BFM-1: **Bateria de Funções Mentais para Motorista**: Testes de atenção. São Paulo: Vetor, 1999. 10 p.

WASELFISZ, J. J. Mapa da violência 2014: Os jovens no Brasil. Disponível em <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2014/Mapa2014_JovensBrasil_Preliminar.pdf> Acessado em 18 de julho de 2014.