

Comportamento de Risco no Trânsito: Revisando a Literatura sobre as Variáveis Preditoras da Condução Perigosa na População Juvenil

**Renata Maria Dotta Panichi¹
Adriana Wagner**

Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil

Resumo

Este artigo tem por objetivo discutir o comportamento de risco na condução e a tendência ao envolvimento em acidentes de trânsito na população juvenil a partir de uma abordagem psicossocial e multifatorial do fenômeno. Descreve, desde uma perspectiva histórica, os principais modelos explicativos dos acidentes de trânsito e do comportamento de risco. Sistematiza e discrimina resultados de estudos empíricos que apontam fatores de risco e proteção para esses comportamentos. Com o presente manuscrito visa-se refletir a respeito dessa problemática, a fim de subsidiar debates à efetivação de medidas preventivas eficazes para reduzir o número de vítimas juvenis nos acidentes de trânsito.

Palavras-chave: Comportamento de dirigir; comportamento de risco; acidentes de trânsito; adolescentes.

Risky Driver Behavior: A Literature Review of Factors that Predict Risky Driving among Young People

Abstract

The objective of this article is to discuss risky driving behavior and the tendency to get involved in traffic accidents among young drivers taking a psychosocial and multifactor approach to the phenomenon. It describes, from a historical perspective, the explanatory models of traffic accidents and the risky driving behavior. It also systemizes and discriminates the results of empirical studies that point risk and protection factors for these behaviors. This work aims to bring about considerations on this issue, in order to subsidize debates about the undertaking of efficient preventive measures to reduce the number of young victims in traffic accidents.

Keywords: Motor traffic accidents; risk behavior; driving behavior; adolescents.

Segundo a OMS (2002), os acidentes de trânsito são considerados a segunda causa de mortes por fatores externos entre adolescentes do sexo masculino. No Brasil, o acidente de trânsito é apontado como a segunda causa de mortes de jovens, sendo a primeira na região Sul (Fundação Nacional da Saúde, [FUNASA] 2000). Não apenas os jovens são gravemente feridos ou mortos nos acidentes, eles geralmente envolvem outras pessoas, familiares e amigos, que têm suas vidas marcadas por um prejuízo muitas vezes irreversível. O elevado índice de vítimas fatais por acidentes de trânsito, principalmente entre jovens, representa um problema de saúde pública que merece maior atenção (Harré, 2000; Marín-León & Vizzoto, 2003).

Inúmeros estudos vêm sendo desenvolvidos internacionalmente em busca de explicações dos fatores relacionados à condução segura e no desenvolvimento de técnicas alternativas e campanhas públicas efetivas para a prevenção dos acidentes de trânsito na população juvenil. Em contrapartida, o conhecimento produzido sobre o tema no

Brasil e países da América Latina em consulta à base de dados Index-Psi e Lilacs revela que esta é uma temática ainda muito pouco explorada pela comunidade científica, além do que esses estudos evidenciam bases teóricas e metodológicas múltiplas e pouco definidas.

Dentre os elementos que se relacionam com as causas dos acidentes, sabe-se que mais de 90% deles estão associados a fatores humanos. Apenas 10% têm suas causas relacionadas às condições ambientais, condições da via ou condições do veículo (Rozestraten & Dotta, 1996). Esses dados somados à prevalência desse fenômeno entre os jovens corroboram a necessidade de investigar, desde uma perspectiva psicossocial, as variáveis associadas à condução de risco na população juvenil e aquelas que promovem o comportamento seguro no trânsito.

Considerando o contexto descrito, este trabalho tem por objetivo compreender, a partir de uma revisão da literatura, o fenômeno do comportamento de risco no trânsito na população juvenil e identificar os fatores de risco e proteção para esses comportamentos, a fim de facilitar a reflexão sobre os aspectos teórico-metodológicos que devem ser considerados quando da efetivação de medidas preventivas voltadas para a redução das vítimas juvenis no trânsito.

¹ Endereço: Rua Barão de Ubá, 78/303. Bela Vista. Porto Alegre, 90450-090, RS, Brasil. E-mail: renata.dotta@uol.com.br

Acidentes de Trânsito e Condução Perigosa: Revisando as Teorias Explicativas

A tentativa de explicar o comportamento de risco no trânsito e a tendência ao envolvimento em acidentes têm sido um tema historicamente controverso. Evidenciam-se diferentes perspectivas teóricas e metodológicas na área da ciência psicológica no intuito de desvendar e compreender suas possíveis causas. Apesar da intercorrência de distintos saberes estudando o mesmo fenômeno, é lugar comum que este é um comportamento multideterminado. Suas causas estão relacionadas à influência de um contexto complexo de variáveis individuais, comportamentais, sociocognitivas, ambientais e sociais.

Dentre estas teorias, a primeira da qual se tem registro a meados do século passado, encontra-se a chamada *Accident Proneness* (Greenwood & Woods, 1919, citado por McKenna, 1983). Esta teoria baseia-se na observação de que apenas um pequeno número de indivíduos são os responsáveis pela maioria dos acidentes. Ela originou-se a partir dos resultados de pesquisas sobre os acidentes de trabalho em funcionárias de fábrica. Baseados neste conceito, Farmer e Chamber (1939, citados por Ulleberg, 2002) sugeriram que alguns motoristas eram mais propensos a acidentar-se devido a certas características de personalidade. Na década de 40, Tillman e Hobbs (1949) evidenciaram, em estudo realizado com motoristas de táxi, que condutores com maior incidência de acidentes estavam mais sujeitos a contatos prévios com julgados juvenis, redes de assistência social, saúde pública, entre outros. Autores da antiga e conhecida afirmativa “as pessoas dirigem como vivem” atribuíram a tendência a acidentar-se ao conjunto de características gerais do sujeito socialmente desajustado, ou seja, com perfil de comportamento desviante (Tillman & Hobbs, 1949).

Esta teoria na sua máxima estreita visão sugere que existe um pequeno número de condutores responsáveis pela maioria dos acidentes. No entanto, esta é hoje uma noção que tem sido criticada e considerada inadequada pela maioria dos pesquisadores. Ainda na década de 80, Mc Kenna (1983) advertiu que o próprio nome *proneness*² é inadequado por receber muitas interpretações contraditórias, entretanto sugere que sejam mantidos o entendimento e a importância das diferenças individuais na suscetibilidade para acidentar-se.

Na década de 50, o foco das investigações voltou-se para a análise dos conflitos de tráfego nos estudos *em profundidade* (in depth studies). O objetivo desses estudos era reconstruir cada acidente detalhadamente, a fim de de-

tectar suas possíveis causas. As principais conclusões obtidas foram que os fatores humanos estão entre as principais causas da maioria dos acidentes (para revisão, veja Rozestraten, 2001). Esses estudos não apontaram o peso de cada fator na explicação dos acidentes.

No mesmo período, com o desenvolvimento dos modelos de processamento de informações, importantes contribuições foram introduzidas para o entendimento dos conflitos de tráfego. Esses modelos propuseram que o processamento de informações é conduzido através de uma seqüência de estágios, os quais incluem a atenção, a percepção, a decisão e a ação. Limitações na capacidade de processar informações pelo motorista, ou seja, na capacidade para atender, perceber, tomar decisões e responder, poderiam causar erros intencionais e contribuir para o envolvimento em acidentes (Ranney, 1994).

As conseqüências das falhas no processamento de informações pelo indivíduo emergiram como explicações dominantes dos acidentes de tráfego, durante a década de 60. Um dos maiores problemas gerados a partir desses modelos foi considerar o indivíduo como uma vítima insuficientemente capaz de processar a multiplicidade de estímulos situados diante das situações ambientais de tráfego. Esses modelos influenciaram a implementação de diversas medidas tais como os freios ABS (sistema antibloqueamento de freios) dentre outras alternativas pragmáticas de melhoria nas condições ambientais viárias. Focalizaram como principais causas os fatores externos e a subestimação das habilidades individuais para manejar as diferentes circunstâncias do tráfego.

Por outro lado, no início da década de 70, a Teoria da Homeostase do Risco já advertia que a melhoria nas habilidades psicomotoras dos condutores ou das condições viárias não reduziam os sinistros de tráfego (Wilde, 1972, citado por Assailly, 1997; Wilde, 1994). Nesse modelo, os condutores dirigem de maneira mais arriscada para manter um nível subjetivo de risco constante. De acordo com Wilde (1994), cada indivíduo busca um certo nível ótimo de risco, denominando-o de risco aceito, tolerado ou risco pretendido - *target risk* - alguns aceitando e expondo-se a maiores níveis do que outros. Para esse autor, existem condutores que têm um nível alto de risco e, portanto, uma probabilidade maior de acidente como meta a ser atingida, dirigindo na busca de riscos e na busca de sensações - *sensation-seeking*. Nesse modelo, essas características são mais encontradas em jovens de 16 a 24 anos, estando geralmente associadas à falta de experiência, imaturidade e com um significativo maior envolvimento em acidentes de trânsito e comportamentos que impliquem uma maior aceitação de riscos.

A Teoria da Ação Racional - *Theory of Reasoned Action* e o seu desenvolvimento posterior para a Teoria da Ação Planejada - *Theory of Planned Behaviour* (Ajzen, 1991;

² Propensão, predisposição. Tradução do autor.

Ajzen & Madden, 1986), embora não sejam especificamente desenvolvidas para sua aplicação no trânsito, freqüentemente têm sido utilizadas com esse objetivo. Apesar da complexidade do fenômeno, as pesquisas que adotam esses modelos evidenciam que mudanças nas atitudes dos jovens com relação à condução vêm se mostrando uma maneira efetiva de predição da condução de risco e do envolvimento em acidentes. Esses estudos demonstram uma correlação entre as atitudes e a exposição a comportamentos de risco no trânsito, bem como ao envolvimento em acidentes (Ulleberg & Rundmo, 2002; West & Hall, 1997). Esse modelo vem se mostrando eficaz e abrangente no que se refere a considerar a importância das atitudes e a influência de fatores sociais na predição do comportamento no trânsito.

Seguindo na tentativa de compreender a condução de risco desde uma perspectiva psicossocial, a Teoria da Conduta Problema - *Problem-Behavior Theory* (Jessor, 1987; Jessor & Jessor, 1977) direciona-se a investigar variáveis relacionadas a problemas de comportamento na juventude, incluindo nesse modelo a conduta de risco no trânsito (Assailly, 1997; Elander, West, & French, 1993; Jessor, 1987; Jonah, 1986). Essa teoria sugere que a condução de risco está associada a outros comportamentos, tais como o consumo de drogas legais e ilegais, conduta violenta, atos delinquentes e comportamentos sexuais de risco. Esse modelo entende que os comportamentos considerados “problemas” se inter-relacionam através de um único fator subjacente, constituindo uma síndrome geral de comportamentos que colocam em risco a saúde pessoal do jovem, com suas causas relacionadas à influência de três sistemas: *sistema de personalidade*, *sistema do ambiente percebido* e *sistema da conduta* (Jessor, 1987). As variáveis psicossociais constituem-se pelo sistema de personalidade e do ambiente percebido, incluindo a percepção dos estilos, práticas educativas parentais e a influência do grupo de iguais. O sistema da conduta inclui o comportamento, propriamente dito, e diz respeito à inserção em grupos com características pró-sociais ou desviantes. Ainda nesse modelo está presente um conjunto de variáveis que condizem com os antecedentes históricos incluindo os aspectos sócio-demográfico-culturais da família e da socialização do jovem, como os valores e ideologia familiar, clima familiar e a influência dos pares e meios de comunicação (para revisão, veja Jessor, 1987).

Esse modelo introduz a influência do contexto de desenvolvimento bio-psico-social em especial, a família e o grupo de iguais, na tomada a riscos na condução na população juvenil, podendo ser considerando como importante divisor de águas das abordagens prévias que enfatizam fatores de ordem comportamentais na explicação dos acidentes. Entretanto, sente-se falta nas proposições de Jessor (1987) de um sistema que compreenda os elementos

macrossociais que se relacionam com a influência de aspectos educativos, culturais e históricos na determinação do comportamento no trânsito. Esses fatores contribuiriam para o desenvolvimento de programas em níveis preventivos ao destacar a influência do entorno social e do conjunto de crenças e atitudes nos trabalhos voltados à conscientização e sensibilização para a condução segura.

Variáveis Predictoras da Condução de Risco: Revisando a Literatura Empírica

Resultados de estudos empíricos, embora desenvolvidos a partir de diferentes metodologias e abordagens teóricas, têm trazido contribuições comuns e relevantes para a análise dos fatores de riscos no trânsito na população juvenil. O estudo realizado em Campinas (Brasil), com 2116 estudantes universitários de 18 a 25 anos evidenciou um maior risco de acidentes de trânsito em jovens do sexo masculino, com 20 anos ou mais, e de elevado nível socioeconômico. Nesse estudo, os jovens com história de acidentes de trânsito apresentaram um perfil transgressor marcado. Os jovens sem antecedentes quantificaram alta freqüência de alguns comportamentos inadequados para o trânsito seguro, como excesso de velocidade, transgressão dos sinais de circulação e dirigir sob o efeito de álcool (Marín-León & Vizzoto, 2003).

Nessa mesma linha, a variável sexo também se apresentou significativa em diferentes estudos. Harré (2000) sugere que os jovens de sexo masculino subestimam os riscos e conduzem de maneira mais perigosa do que motoristas do sexo feminino (Gullone & Moore, 2000). No estudo realizado por Simon e Corbett (1996), foi comprovado que os acidentes de trânsito entre sujeitos do sexo masculino estão mais freqüentemente relacionados à violação de alguma regra de circulação. Corroborando esses dados, os resultados da pesquisa de Yagil (1998) evidenciaram que motoristas do sexo masculino, de idades entre 18 e 24 anos, apresentaram uma menor motivação para cumprir as normas de circulação e maiores taxas de violação das regras de trânsito, quando comparados a motoristas jovens do sexo feminino. Esses estudos indicam um maior risco de envolvimento em acidentes e a prática de condutas de risco no trânsito entre adolescentes e adultos jovens do sexo masculino.

Em se tratando das variáveis relacionadas aos traços de personalidade, têm se intensificado nas últimas décadas as pesquisas que buscam relacionar o comportamento de risco no trânsito e o envolvimento em acidentes a esses fatores (Gullone & Moore, 2000; Hilakivi et al., 1989; Ulleberg, 2002; Ulleberg & Rundmo, 2001, in press; Ulleberg & Rundmo, 2001, in press; Vavrik, 1997). Dentre os traços mais freqüentemente relacionados com o envolvimento em acidentes e com a condução de risco, encontram-se: a busca de sensações intensas (*sensation seeking*), agressividade, hostilidade, impulsividade, labilidade emocional, *locus* de

controle, comportamento delinqüente e motivação anti-social (Elander et al., 1993; Hilakivi et al., 1989; Jonah, 1986; Jonah, Thiessen, & Au-Yeung, 2001; Ulleberg, 2002; Ulleberg & Rundmo, 2001; Ulleberg & Rundmo, 2001, in press; West, Elander, & French, 1993; West & Hall, 1997).

Outro fator associado ao aumento de risco de acidentes na população de jovens relaciona-se às variáveis situacionais: dia da semana, hora do dia e a presença de passageiros. Pesquisas mostram um índice significativamente maior de acidentes nos finais de semana (Cooper, Pinili, & Chen, 1995; Doherty, Andrey, & McGregor, 1998). Segundo esses pesquisadores, à noite não apenas as taxas de acidentes aumentam, como também a sua gravidade (Doherty et al., 1998). Os dados indicam que a presença de passageiros agrava, significativamente, o risco de acidentes entre os condutores iniciantes (Arnett, Offer, & Fine, 1997; Cooper et al., 1995; Doherty et al., 1998), de maneira proporcional ao número de indivíduos que estão dentro do veículo, isto é, quanto maior o número de passageiros maior a probabilidade de um acidente ocorrer (Doherty et al., 1998). Outros estudos sugerem que a presença de passageiros constitui-se em um fator de risco dependendo da idade e do sexo do sujeito que acompanha (Arnett et al., 1997; Assailly, 1997). Jovens conduzem de maneira mais arriscada quando os passageiros são seus amigos e de maneira mais prudente, quando os passageiros são seus pais (Arnett et al., 1997). Esses achados indicam que a influência do grupo de iguais, da pressão dos pares e dos modelos de comportamentos de risco, presentes no grupo de amigos, necessitam uma maior atenção, no sentido de promover a segurança e a saúde do jovem no trânsito. Em contrapartida, o controle parental parece ser eficaz no que diz respeito ao comportamento preventivo do jovem na condução.

Além da influência do controle do grupo de amigos, outros fatores de ordem social estão relacionados com um estilo de direção agressivo adotado pelos jovens. Dentre eles, destaca-se a importância da influência do ambiente familiar (Assailly, 1997; Dotta-Panichi, 2005; Jessor, 1987; Tillman & Hobbs, 1949), configuração familiar (Shope, Waller, & Lang, 1996), os aspectos relacionados ao monitoramento e controle parental ao longo do processo de socialização e de desenvolvimento do jovem (Assailly, 1997; Dotta-Panichi, 2005; Jessor, 1987; McCartt, Shabanova, & Leaf, 2003; Shope, Waller, Raghunathan, & Patil, 2001), bem como a aprovação parental do comportamento de risco e os modelos de comportamentos de risco presentes na conduta dos pais (Assailly, 1997; Bianchi & Summala, in press; Dotta-Panichi, 2005; Jessor, 1987; Shope et al., 2001).

No que se refere à influência parental, o comportamento de risco adotado pelo jovem no trânsito pode estar relacionado com um fenômeno chamado de transmissão transgeracional de atitudes e comportamentos, aprendido pela criança através da observação do comportamento dos pais. Bianchi e Summala (in press) demonstraram em um estudo intergeracional uma significativa correlação entre o comportamento transgressivo dos pais no trânsito e o comportamento de violação das regras na geração de filhos. Além disso, estudos atuais vêm demonstrando que uma influência parental negativa, ou seja, atitudes brandas frente ao uso de álcool, baixo monitoramento e controle parental estão associados a altos níveis de riscos na condução de automóveis (Beck & Lockhart, 1992; Bingham & Shope, 2004; Dotta-Panichi, 2005; Hartos, Eitel, & Simons-Morton, 2001, 2002; Shope et al., 2001). Ainda sobre esta questão, achados de estudo recente com 400 adolescentes e jovens adultos demonstraram que um estilo parental percebido como não autorizante, ou seja, com características de negligência, autoridade ou permissividade, esteve associado com maiores índices de exposição a riscos na condução de automóveis (Dotta-Panichi, 2005).

Segundo Assailly (1997), a influência do contexto familiar intervém como um fator de proteção ao jovem, estabelecendo-se uma equação entre os fatores protetivos e de risco na conduta ao dirigir: a) fatores de proteção (importância da qualidade do monitoramento e controle parental e as características da educação ao risco pródigo, referindo-se à educação preventiva ao risco); b) fatores de risco (ambiente físico - infra-estrutura, condições da via, condições do veículo, outros usuários - e vulnerabilidade do jovem face ao risco no trânsito - predisposição ao risco, características psicológicas, biológicas, etc.).

Outras variáveis tais como a coesão, a ausência de negligência e discórdia parental, bem como os traços de personalidade da criança e o acesso à rede de apoio e suporte social são também fatores de proteção ao jovem na prevenção das condutas de risco na direção (Assailly, 1997; Dotta-Panichi, 2005; Jessor, 1987).

A partir desses estudos e dos índices de mortalidade por acidentes de trânsito, entende-se que adolescentes e adultos jovens do sexo masculino constituem um grupo com características favoráveis a assumir maiores níveis de risco na condução (Bingham & Shope, 2004; Cooper et al., 1995; Doherty et al., 1998; Dotta & Dotta, 2003; Elliot, Waller, Raghunathan, Shope, & Little, 2000; Marín-León & Vizzoto, 2003; Simon & Corbett, 1996; Yagil, 1998). Esse fenômeno se faz ainda mais intenso se considerarmos, principalmente, as variáveis relacionadas às expectativas de papéis de gênero, a faixa etária, a inexperiência e as características de

personalidade, bem como a influência do grupo de iguais e as práticas educativas parentais ao longo do desenvolvimento.

Considerações Finais

Situar o jovem dentro de um contexto de desenvolvimento (Bronfenbrenner, 1979/1996) permite estabelecer a influência e interdependência dos diversos fatores nas suas atitudes e comportamentos. Neste aspecto, uma visão simplista seria atribuir os acidentes fatais e a exposição ao risco no trânsito na população juvenil meramente a fatores individuais, externos ou mesmo a informação insuficiente.

A adolescência, marcada por um longo processo de transição da infância à identidade adulta, constitui-se em importante momento de definição, experimentação e reafirmação de ideais, resultando na maneira como o indivíduo se relaciona e percebe o mundo. Nessa faixa etária, devem-se considerar como fatores explicativos uma cadeia complexa de variáveis situadas em um campo intersubjetivo que abarca, sobretudo, a interação do jovem com o seu contexto de desenvolvimento psicossocial e histórico.

Dentre esses contextos, enfatiza-se a influência do microsistema familiar e da qualidade dos vínculos estabelecidos entre o adolescente, a sua família e a escola (Oetting & Donnermeyer, 1998). Somam-se as experiências com os pares, as quais definem diretamente o comportamento do jovem no trânsito (Assailly, 1997; Jessor, 1987). No contexto brasileiro, ainda deve-se ressaltar a influência desde os campos educativos e psicológicos até questões relativas às áreas administrativas, de fiscalização e judiciais (Rozestraten, 2001). Por fim, esta análise deve considerar a interferência do contexto macrosistêmico que envolve os valores e crenças relacionados à condução que são adquiridos e recebem significados em todo o ciclo vital, constituindo formas de construção e representação de padrões de condutas aceitáveis e toleráveis, produzidas e reproduzidas culturalmente.

Considerando esses aspectos e a importância dos pais no processo de socialização dos filhos (Steinberg, 2000), entende-se que as relações familiares implicam riscos não somente quando suas relações estão disfuncionais, porém também, nos momentos de crises normativas quando podem surgir dificuldades no manejo das diferentes demandas desenvolvimentais, sobretudo na fase da adolescência dos filhos (Beck & Lockhart, 1992; Oetting & Donnermeyer, 1998). Da mesma forma que laços frágeis entre o jovem e a sua família incorrem

em uma maior probabilidade de vinculação com grupos de iguais com características desviantes (Oetting & Donnermeyer, 1998), deficiências na família em desenvolver o processo de socialização podem acarretar, tal como sugerem muitos estudos, problemas de comportamento na adolescência (Lamborn, Mounts, Steinberg, & Dornbusch, 1991; Steinberg, Elmen, & Mounts, 1989; Steinberg, Lamborn, Darling, Mounts, & Dornbusch, 1994; Steinberg, Mounts, Lamborn, & Dornbusch, 1991). A esse respeito, evidencia-se que no Brasil as colisões entre jovens estão associadas, em sua maioria, ao uso de bebida alcoólica, excesso de velocidade, transgressão às normas e a inexperiência ao volante (Malaquias, Reis, Souza, & Minayo, 2002).

Nesse surpreendente caminho, a influência dos pares e as características de oposição e rebeldia, como também a necessidade de afirmação sexual, são movimentos desenvolvimentais necessários para a constituição da identidade. O veículo pode representar nessas ocasiões acesso fácil à compensação das inseguranças, incertezas e auto-estima ao jovem. Tal como se evidencia nos estudos sobre as representações sociais do veículo entre adolescentes na nossa sociedade, que concluiu que o ato de dirigir relaciona-se com a valorização social, a facilidade, o poder (Souza, 2001), a realização de desejos, a liberdade, a responsabilidade/irresponsabilidade, à imprudência e ao emocionante (Correia, 2000).

Estes estudos evidenciam que a fase do desenvolvimento em questão reúne condições favoráveis à exposição a maiores níveis de risco na condução de automóveis. Nesse caso, voltamos necessariamente à discussão das funções destinadas ao papel da família e da escola na sociedade contemporânea. Desde a óptica psicossocial, são contextos que influenciam na adesão a determinados comportamentos que implicam consequências negativas ou positivas para a saúde, uma vez que transmitem valores, crenças e atitudes que constituem o processo de socialização.

Com respeito à família, a prevenção do risco na condução se faz mediante, evidentemente, a participação parental ativa na vida do adolescente. Atualmente, porém evidencia-se um aumento do número de horas de trabalho dos progenitores devido a crescente demanda de necessidades da manutenção do sustento familiar. Ainda diante a desculturalização advinda com o processo de globalização e a super valorização da informação sobre os valores construídos e transmitidos pela família e pela escola há, por várias razões, um enfraquecimento da família como instituição responsável pelo processo educativo dos filhos. Os pais, cada vez com menos tempo para dedicarem-se as tarefas da parentalidade, bus-

cam manuais de como educar os filhos e parecem perdidos nos seus referenciais. Ou seja, não sabem ao certo o que fazer e como fazer a fim de educar eficazmente seus filhos. Em meio à crise de valores da atualidade, os pais perdem a autoridade e os filhos perdem os freios.

Na compreensão desse contexto mais amplo, a mortalidade por acidentes de trânsito entre adolescentes e jovens adultos parece muito mais um sintoma social. Nesta linha, fica evidente a necessidade de medidas preventivas voltadas aos jovens e suas famílias, principalmente, em termos de ações que resgatem a competência parental e, paralelamente, o bem-estar e saúde emocional do jovem. Uma vez que essas variáveis se encontram altamente associadas.

O ambiente escolar, por sua vez, talvez como a segunda e última chance de crianças e adolescentes encontrarem um ambiente favorável ao seu desenvolvimento, está deficitário enquanto recurso da comunidade na tarefa de promover a saúde e prevenir as doenças de seus alunos. O anacronismo entre o que a escola oferece e as demandas das famílias na atualidade (Wagner, Coffi, Guimarães, & Rodrigues, 1995), bem como as carências de habilidades dos profissionais da rede de ensino em manejar com problemas de comportamento de crianças (Lisboa, 2001) e adolescentes (Díaz-Aguado, 2005), evidenciam a necessidade de uma transformação do espaço escolar para atender a essas novas tendências sociais.

Esse panorama se turva frente à inexistência de programas de intervenções pontuais direcionados à prevenção da condução de risco, evidenciando a falta de profissionais nas áreas da saúde e educação devidamente capacitados para trabalhar com esta temática, bem como aos aspectos relacionados à agressividade, uso de drogas lícitas e ilícitas e o comportamento sexual de risco na adolescência (Dotta, Biasoli-Alves, Koller, & Brito, 2000).

Programas de intervenções necessitam ser estruturados de forma a abranger oficinas psicoeducativas direcionadas à conscientização e sensibilização para a condução segura. Porém, devem focar também outras condutas que colocam em risco a saúde pessoal do jovem no trânsito, tais como o comportamento agressivo, o uso de drogas legais e ilegais, as relações familiares dos jovens e suas relações com os pais, a fim de favorecer maiores habilidades de enfrentamento, resgate à saúde emocional e um espaço de reavaliação do processo de desenvolvimento e projetos vitais.

Este trabalho evidentemente se inicia com a capacitação de educadores e multiplicadores redimensionando a visão psicossocial do jovem e a

importância da prevenção nos seus diversos segmentos, a fim de favorecer maiores condições de crescimento e formas mais adaptativas de inserção social dos adolescentes e jovens adultos no nosso contexto.

Referências

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behaviour. *Organizational Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I., & Madden, T. (1986). Prediction of goal-directed behavior: Attitudes, intentions, and perceived behavioral control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22, 453-474.
- Arnett, J., Offer, D., & Fine, M. (1997). Reckless driving in adolescence: State and trait factors. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57-63.
- Assailly, J. P. (1997). *Les jeunes et le risque. Une approche psychologique de l'accident*. Paris, France: Vigot.
- Beck, K. H., & Lockhart, S. J. (1992). A model of parental involvement in adolescent drinking and driving. *Journal of Youth and Adolescence*, 21, 35-51.
- Bianchi, A., & Summala, H. (in press). The genetic of driving behavior: Parents' driving style predicts their childrens' driving style. *Accident Analysis and Prevention*.
- Bingham, R., & Shope, J. T. (2004). Adolescent developmental antecedents of risky driving among young adults. *Journal of Studies on Alcohol*, 65, 84-94.
- Bronfenbrenner, U. (1996). *A ecologia do desenvolvimento humano: Experimentos naturais e planejados*. Porto Alegre, Brasil: Artes Médicas. (Original publicado em 1979).
- Cooper, P., Pinili, M., & Chen, W. (1995). An examination of the crash involvement rates of novice drivers aged 16 to 55. *Accident Analysis and Prevention*, 27, 89-104.
- Correia, D. S. (2000). O que o jovem de 14 a 18 anos pensa sobre o ato de dirigir um automóvel. *Infanto: Revista de Neuropsiquiatria da Infância e Adolescência*, 8, 119-125.
- Díaz-Aguado, M. J. (2005). Por qué se produce la violencia escolar y cómo prevenirla. *Revista Iberoamericana de Educación*, 37, 17-47. Recuperado em 7 nov. 2005, de <http://www.campus-oei.org/revista/rie37a01.htm>.
- Doherty, S., Andrey, J., & MacGregor, C. (1998). The situational risks of young drivers: The influence of passengers, time of day and day of week on accident rates. *Accident Analysis and Prevention*, 30, 45-52.
- Dotta, A. J., & Dotta, R. M. (2003). *Acidentes de trânsito: Como evitá-los*. Porto Alegre, Brasil: Pallotti.
- Dotta, R. M., Biasoli-Alves, P., Koller, S. H., & Brito, R. C. (2000). Sexualidade, aids e drogas: Um relato de intervenção com adolescentes. *Revista Brasileira de Crescimento e Desenvolvimento Humano*, 10, 35-44.
- Dotta-Panichi, R. M. (2005). *O jovem e o comportamento no trânsito: Uma análise dos indicadores de risco e proteção no contexto familiar*. Dissertação de Mestrado não-publicada, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil.
- Elander, J., West, R., & French, D. (1993). Behavioral correlates of individual differences in road-traffic crash risk: an examination of methods and findings. *Psychological Bulletin*, 113, 279-294.

COMPORTAMENTO DE RISCO NO TRÂNSITO: REVISANDO A LITERATURA

- Elliot, M., Waller, P., Raghunathan, T., Shope, J., & Little, R. (2000). Persistence of violation and crash behavior over time. *Journal of Safety Research*, 31, 229-242.
- Fundação Nacional da Saúde.(2000). *Estudos epidemiológicos* [On line]. Recuperado em 15 mar. 2003, de http://www.portal.saude.gov.br/portal/arquivos/pdf/estudos_epidemiologicos.pdf.
- Gullone, E., & Moore, S. (2000). Adolescent risk-taking and five-factor model of personality. *Journal of Adolescence*, 23, 393-407.
- Harré, N. (2000). Risk evaluation, driving and adolescents: A typology. *Developmental Review*, 20, 206-226.
- Hartos, J., Eitel, P., & Simons-Morton, B. (2001). Do parent-imposed delayed licensure and restricted driving reduce risky riving behaviors among newly licenses teens? *Preventions Science*, 2, 113-122.
- Hartos, J., Eitel, P., & Simons-Morton, B. (2002). Parenting practices and adolescent risky driving: A three-month prospective study. *Health Education & Behavior*, 29, 194-206.
- Hilakivi, I., Veilanti, J., Asplund, P., Sinivuo, J., Laitinen, L., & Koskenvuo, K. (1989). A sixteen-factor personality test for predicting automobile driving accidents of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 21, 413-418.
- Jessor, R. (1987). Risky driving and adolescent problem-behavior: An extension of problem-behavior theory. *Alcohol, Drugs, and Driving*, 3, 1-11.
- Jessor, R., & Jessor, S. (1977). *Problem behaviour and psychosocial development: A longitudinal study of youth*. New York, USA: Academic Press.
- Jonah, B. (1986). Accident risk and risk-taking behavior among young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 18, 255-271.
- Jonah, B., Thiessen, R., & Au-Yeung, E. (2001). Sensation seeking, risky driving and behavioral adaptation. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 679-684.
- Lamborn, S. D., Mounts, N. S., Steinberg, L., & Dornbusch, S. M. (1991). Patterns of competence and adjustment among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent, and neglectful families. *Child Development*, 62, 1049-1065.
- Lisboa, C. S. M. (2001). *Estratégias de coping e agressividade: Um estudo comparativo entre vítimas e não vítimas de violência doméstica*. Dissertação de Mestrado não-publicada, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Brasil.
- Malaquias, J. V., Reis, A. C., Souza, E., R., & Minayo, M. C. S. (2002). *Mortalidade por acidentes de transporte no Brasil* [On line]. Recuperado em 11 maio, 2003, de <http://www.claves.fiocruz.br/Boletim%205.PDF>.
- Marín-Léon, L., & Vizzoto, M. M. (2003). Comportamento no trânsito: Um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, 15, 515-523.
- McCartt, A. T., Shabanova, V. I., & Leaf, W. A. (2003). Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 311-320.
- McKenna, F. (1983). Accident Proneness: A conceptual analysis. *Accident Analysis and Prevention*, 15, 65-71.
- Oetting, E. R., & Donnermeyer, J. (1998). Primary socialization theory: The etiology of drug use and deviance. I. *Substance Use & Misuse*, 33, 995-1026.
- Organização Mundial da Saúde. (2002). *Fundamentos: Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito*. [On line]. Recuperado em 13 set. 2004, de http://whqlibdoc.who.int/paho/2004/927531599X_chap1.pdf.
- Ranney, T. A. (1994). Model of driving behavior: A review of their evolution. *Accident Analysis and Prevention*, 53, 733-750.
- Rozestraten, R. J. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 7-22.
- Rozestraten, R. J., & Dotta, A. J. (1996). *Os sinais de trânsito e o comportamento seguro*. Porto Alegre, Brasil: Sagra-Luzzato.
- Shope, J., Waller, P., & Lang, S. W. (1996). Alcohol-related predictors of adolescent driving: Gender differences in crashes and offences. *Accident Analysis and Prevention*, 28, 755-764.
- Shope, J., Waller, P., Raghunathan, T., & Patil, S. (2001). Adolescent antecedents of high-risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, 33, 649-658.
- Simon, F., & Corbett, C. (1996). Road traffic offending, stress, age and accident history among male and female driving. *Ergonomics*, 39, 757-780.
- Souza, L. M. (2001). As representações sociais do carro e o comportamento dos jovens no trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53, 7-22.
- Steinberg, L. (2000). The family at adolescence: Transition and transformation. *Journal of Adolescent Health*, 27, 170-178.
- Steinberg, L., Elmen, J. D., & Mounts, N. S. (1989). Authoritative parenting, psychosocial maturity, and academic success among adolescents. *Child Development*, 60, 1424-1436.
- Steinberg, L., Lamborn, S. D., Darling, N., Mounts, N. S., & Dornbusch, S. M. (1994). Over-time changes in adjustment and competence among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent, and neglectful families. *Child Development*, 65, 754-770.
- Steinberg, L., Mounts, N. S., Lamborn, S. D., & Dornbusch, S. M. (1991). Authoritative parenting and adolescent adjustment across varied ecological niches. *Journal of Research on Adolescence*, 1, 19-36.
- Tillman, W., & Hobbs, G. (1949). The accident-prone automobile driver. *American Journal of Psychiatric*, 106, 321-331.
- Ulleberg, P. (2002). *Influencing subgroups of young drivers and their passengers. Motivational influences of personality traits on risk-taking attitudes and driving behavior*. Unpublished Doctoral Dissertation, Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Norway.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk-taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 4, 279-297.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2002). Risk-taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk-taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43, 197-209.

RENATA MARIA DOTTA PANICHI & ADRIANA WAGNER

- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (in press). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behavior among young drivers. *Safety Science*.
- Vavrik, J. (1997). Personality and risk-taking: A brief report on adolescent male drivers. *Journal of Adolescence*, 20, 461-465.
- Wagner, A., Coffi, K., Guimarães, J., & Rodrigues, M. I. M. (1995). O psicólogo escolar: de bombeiro a agente de saúde. *Revista Psico*, 26, p. 81-96.
- West, R., Elander, J., & French, D. (1993). Mild social deviance, Type-A behavior pattern and decision-making style as predictors of self reported driving style and traffic accident risk. *British Journal of Psychology*, 84, 207-219.
- West, R., & Hall, J. (1997). The role of personality and attitudes in traffic accident risk. *Applied Psychology: An International Review*, 46, 253-264.
- Wilde, G. (1994). *Target risk*. Toronto, Canada: PDE.
- Yagil, D. (1998). Gender and age-related differences in attitudes toward traffic laws and traffic violations. Transportation Research Part F: Traff. *Psychology and Behaviour*, 1, 123-135.

Received 17/06/2005
Accepted 29/12/2005

Renata Maria Dotta Panichi. Psicóloga, Perita Examinadora de Trânsito, Especialista em Psicologia Clínica, Mestre em Psicologia pela PUCRS. Ex-bolsista Capes, Brasil. Áreas de interesse: Psicologia do Trânsito – Circulação Humana e Subjetividade – Desenvolvimento Humano

Adriana Wagner. Psicóloga, Doutora em Psicologia pela Universidade Autônoma de Madri, Professora da Faculdade de Psicologia da PUCRS. Bolsista Produtividade do CNPq. Áreas de Interesse: Família – Práticas Educativas – Educação Psicossocial.