

NAIR DIÉB RIBEIRO PRATA

**PROGRAMA DE PREVENÇÃO PRIMÁRIA DA
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA COM
ADOLESCENTES – “ESTRADA 0%”**

Orientador: Carlos Alberto Poiares

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Psicologia

Lisboa

2011

NAIR DIÉB RIBEIRO PRATA

**PROGRAMA DE PREVENÇÃO PRIMÁRIA DA
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA COM
ADOLESCENTES – “ESTRADA 0%”**

Dissertação apresentada para a obtenção do Grau de
Mestre em Psicologia Forense e da Exclusão Social
conferido pela Universidade Lusófona de
Humanidades e Tecnologias.

Orientador: Professor Doutor Carlos Alberto Poiares

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Faculdade de Psicologia

Lisboa

2011

DEDICATÒRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, exemplos de força e dedicação, são a base da minha formação e educação, que com amor se dedicaram ao meu crescimento tanto a nível pessoal como profissional.

Obrigada! Amo-vos.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor Carlos Alberto Poiares, responsável pela orientação desta dissertação, um obrigada muito especial pela sabedoria, encorajamento, apoio e boa disposição demonstrados ao longo do curso.

À professora Mestre Maria Louro, agradeço a sua disponibilidade, a sua infinita paciência e as suas palavras constantes de incentivo para a realização deste trabalho.

À professora Mestre Alexandra Figueira pelas suas magníficas aulas, sabedoria, por acreditar nas minhas capacidades como futura profissional nesta área e porque é uma pessoa que admiro muito.

À professora Sónia Reis pelo seu apoio durante o estágio e por me ter demonstrado uma realidade pela qual ainda hoje me sinto fascinada.

Às minhas colegas Rita Augusto, Joana Santinhos, Alice Ferreira, Daniela Mendes e Filipa Pinto pelo apoio incondicional ao longo destes anos de Licenciatura e Mestrado, por serem óptimas colegas de trabalho e acima de tudo excelentes amigas.

Aos meus amigos Ana Trindade, Luís Santos, Tiago Barradas, Andreia Caçador, Nelson de Castro, Romina Félix, Tiago Henriques vocês são os maiores, obrigada pela vossa amizade constante ao longo de tantos anos, pelos bons e maus momentos que passamos, por serem bons ouvintes mesmo quando o tema é Psicologia e por acreditarem sempre e sem pinga de dúvidas que eu era capaz.

Ao meu companheiro Rui Estrelinha por ser a minha cara-metade, por ser o meu apoio constante e incansável, por estar sempre ao meu lado em todos os momentos sejam eles bons ou maus. Amo-te!

Obrigada a todos!

RESUMO

Devido à elevada sinistralidade rodoviária que ainda se faz sentir em Portugal e apesar de ser um fenómeno resultante de diversos factores, este estudo tem como principal objectivo reduzir o consumo de substâncias na prática da condução através de um programa de prevenção primária com adolescentes denominado “Estrada 0%”. Neste programa de prevenção as substâncias abordadas em profundidade são o álcool, *cannabis* e a cocaína, pois acredita-se serem as mais consumidas entre os jovens na actualidade. O programa é aplicado a jovens com idades compreendidas entre os 15 – 18 anos em meio escolar com a duração de dois anos lectivos. Na primeira fase é trabalhado com os adolescentes as competências sociais e pessoais e na segunda fase os mesmos serão os agentes divulgadores na escola e comunidade da problemática de conduzir sobre o efeito de drogas.

Palavras – chave: sinistralidade rodoviária, programa de prevenção, consumo de substâncias.

ABSTRACT

Because of the high road accident rate that is still felt in Portugal and despite being a phenomenon resulting from various factors, this study has as main aim to reduce substance use in the practice of driving through a primary prevention program with adolescents called "Road 0% ". This prevention program addressed in depth substances are alcohol, cannabis and cocaine, because it is believed to be the most consumed among young people today. The program is applied to young people aged between 15 to 18 years in school with the last two academic years. In the first phase is working with teens social skills and personal and the second phase they will be agents and publishers in the school community of the problem of driving under the influence of drugs.

Key - words: road accidents, prevention program, substance abuse.

Índice Geral

Introdução.....	11
Parte A – Fundamentação teórica.....	16
Capítulo I – A sinistralidade rodoviária.....	17
1.1 - Causas da sinistralidade rodoviária: factores que influenciam as atitudes e comportamentos de condução.....	18
1.1.1 - Factores individuais e a sua influência na eficácia de condução.....	21
1.2 - Análise da sinistralidade rodoviária: a realidade em Portugal.....	30
1.3 - Perspectivas do cumprimento da lei na condução: sanção, falta de civismo e desrespeito pelo código da estrada.....	32
1.3.1 - As normas sociais e desvio: saliência da norma em comportamentos transgressivos e a sua influência na condução.....	35
Parte B – Legitimação.....	49
Capítulo II – Drogas, adolescência e condução.....	50
2.1 - Adolescência: desenvolvimento e consumo de substâncias.....	51
2.2 - Consumo de substâncias: caracterização das drogas.....	57
2.2.1 – Álcool.....	59
2.2.2 – <i>Cannabis</i>	62
2.2.3 – Cocaína.....	64
2.2.4 – Motivação base que leva ao início do consumo de drogas.....	65
2.3 - Risco e Situações de Risco.....	67
2.4 – Legitimação.....	70
Capítulo III – Prevenção e sensibilização da problemática.....	77
3.1 - Prevenção e sensibilização.....	78
Capítulo IV – Metodologia.....	86
4 – Metodologia.....	87
Parte C – Cartografia do Programa.....	92

Cartografia do Programa.....	93
Conclusão Geral.....	101
Referências Bibliográficas.....	103
APÊNDICES.....	I
Apêndice I.....	II
Apêndice II.....	V
Apêndice III.....	VIII
Apêndice IV.....	X
Apêndice V.....	XII
ANEXOS.....	XIV
Anexo I.....	XV
Anexo II.....	XXVIII

Índice de Figuras

Figura 1: Percentagem de acidentes e vítimas por mês relativas ao ano de 2009.....	XVIII
Figura 2: Percentagem de acidentes e vítimas segundo o dia da semana.....	XX
Figura 3: Percentagem de acidentes e vítimas segundo as condições de luminosidade.....	XXII
Figura 4: Percentagem de acidentes e vítimas segundo o período horário.....	XXV
Figura 5: Vítimas mortais /1 milhão de habitantes segundo o grupo etário.....	XXVI
Figura 6: Percentagem de sinistralidade segundo a localização.....	XXVII

Índice de Tabelas

Tabela 1: Dados referentes ao Plano Nacional de Prevenção Rodoviária.....	XVI
Tabela 2: Dados relativos a acidentes e vítimas por mês.....	XVII
Tabela 3: Dados referentes a acidentes e vítimas segundo o dia da semana.....	XIX
Tabela 4: Dados referentes a acidentes e vítimas segundo as condições de luminosidade...	XXI
Tabela 5: Dados relativos a acidentes e vítimas segundo o período horário.....	XXIII
Tabela 6: Dados referentes a acidentes e vítimas segundo o período horário.....	XXIV

Introdução

No século XX o automóvel tornou-se um dos fenómenos mais determinantes, uma vez que aproximou as localidades, facilitou deslocações e melhorou a qualidade de vida da população. Novos simbolismos tais como a potência e a competição, tal como novos sentimentos de afirmação individual e social, novas buscas de prazer e fantasias cresceram associadas à evolução do veículo a motor (Girão, 1993; citado por Girão & Oliveira, 2005), estima-se que a produção mundial anual, entre 1950 a 1995, aumentou de 11 milhões para 53 milhões de veículos (Tapia – Granados, 1998; citado por Marin & Queiroz, 2000).

Conforme Horta & Coelho (2001) citados por Girão & Oliveira (2005) afirmam a condução facilita a projecção do indivíduo, pois através das suas próprias características esta permite um poder de gratificação, juventude, negação da realidade e prestígio, possibilitando actuar mediante os impulsos e sendo um meio de expressão através dos actos.

Assim, a sociedade de consumo tornou os veículos a motor num símbolo indispensável ao sujeito, tornou-se difícil viver sem a representação destes veículos como meio de transporte, principalmente o automóvel.

O automóvel tornou-se um símbolo de prestígio no indivíduo na sociedade, não esquecendo dos motociclos sofisticados, por isso verificamos a pressão constante por parte dos cidadãos sobre os sistemas governativos para a obtenção de melhores estradas e mais parques de estacionamento. No entanto à que ter consciência que o automóvel para além de ser o meio de transporte mais bem sucedido, também é uma «arma letal» (Girão, 1993; Pinto, 2006). O facto de se sentir um aumento a nível mundial dos veículos faz com que nem sempre o sistema e o planeamento urbano consiga acompanhar o seu crescimento, provocando desordem, como engarrafamentos e gerando um crescente problema social, não obstante que também provoca graves problemas a níveis ambientais, tal como poluição sonora e atmosférica (Marin & Queiroz, 2000).

Desta forma, o automóvel não se resume apenas a um meio de deslocação indispensável das sociedades modernas, mas também como referido um símbolo poderoso com uma conotação social forte expressivo de cada indivíduo em sociedade e com uma organização muito própria (Pinto, 2006). Segundo Urry (2000) citado por Pinto (2006) existem seis componentes essenciais da automobilidade: em primeiro o automóvel é produzido pelos ramos mais avançados da indústria e pelas marcas mais conceituadas do século XX; é o objecto mais importante de consumo a nível individual a seguir a habitação,

que permite dar um estatuto ao seu utilizador, ou seja, muitas vezes os indivíduos dão-lhe nomes e características humanas, sendo um instrumento de *empowerment* dos sujeitos e está fortemente associados a inúmeros crimes (conduzir sobre o efeito de substâncias, roubos e furtos); os automóveis estão ligados a outras indústrias de nível técnico e social, por exemplo, produção e distribuição de gasóleo e gasolina; legitima e organiza formas de sociabilidade, ou seja, proporciona símbolos e imagens sociais; condiciona outras formas de mobilidade; e é a mais significativa causa de uso de recursos ambientais.

Já em Roma, Júlio César, se preocupava com o tráfego, proibindo a circulação de veículos durante o dia, também o Imperador Adriano limitou a circulação de carroças que podiam entrar em Roma. No Século XVI, Leonardo Da Vinci, propôs uma solução para o aumento do trânsito nas cidades e os problemas relativos aos pedestres, dizendo para colocarem os passeios e as vias em diferentes níveis. Também no Século XVII, em diversas cidades europeias, era proibido estacionar em determinadas ruas e em certas vias havia circulação em sentido único. Mas somente no início do século XX é que foi criado um sistema que tornaria possível a circulação de milhões de pessoas e veículos, estipulando normas com o objectivo de reduzir os acidentes. À medida que foi crescendo o número de pessoas que utilizam veículos, sentiu-se a necessidade de um sistema mais severo para alcançar essa finalidade (Rozestraten, 1988).

É importante, contudo, definir o termo sinistralidade rodoviária, sinistralidade refere-se ao “*grau de ocorrência de sinistros*”, entende-se por sinistro um “*um acontecimento que provoca prejuízo ou perda*” ou “*desastre*” (Dicionário da Língua Portuguesa, 2009 p.672). Conclui-se assim que sinistralidade rodoviária é considerada um fenómeno num determinado momento que provoca danos ou perda, em que tal acontecimento ocorre na rodovia.

A redução da sinistralidade rodoviária é uma das principais preocupações da União Europeia, pois acarreta danos morais, sociais e económicos. A condução é considerada uma disposição social ditada por normas e regras concretas, que se esperam que sejam cumpridas por todos os indivíduos que circulam na estrada. É uma tarefa praticada num ambiente dinâmico, onde o condutor tem como principais subtarefas a boa mobilidade e o evitar o embate com qualquer obstáculo. Os objectivos desta tarefa são complexas e específicas e identificam-se num conjunto de características comportamentais e ambientais, de características da estrada, controlo, velocidade, performance da viatura, percurso e comunicação do condutor (Fuller, 2000; Mendes, Brites & Baptista, 2001; Santos & Brites, 2006; citado por Brites & Baptista, 2010).

De acordo com Lipovetsky (1983), vivemos numa Era do vazio, onde o que interessa aos indivíduos é a satisfação imediata. Vive-se numa sociedade do hiper – consumismo, onde tudo o que se consome serve para a auto – satisfação, na tentativa de procura de felicidade. Esta felicidade torna-se paradoxal, no sentido que se consome os produtos de maneira a saciar as necessidades imediatas, posteriormente surgem novas necessidades e uma nova procura de satisfação recomeça, pois nunca nos sentimos plenamente satisfeitos com o que consumimos, tornando a nossa vida uma procura constante de felicidade. Na condução, à semelhança de tudo o que consumimos, é também um impulsor dessa felicidade paradoxal, ou seja, na procura de novas sensações e experiências na tentativa de encontrar satisfação pessoal perante a imagem que é mutuamente transmitida entre os indivíduos, ou seja, sendo o automóvel um propulsor de uma imagem na nossa sociedade, como referido anteriormente, o indivíduo vai procurar adquirir uma imagem positiva na sociedade através da aquisição do veículo, na tentativa de aumentar o seu estatuto e garantir um novo reconhecimento perante a sociedade, quanto mais caro e mais rápido for o veículo mais inserido na sociedade o indivíduo pensa estar. Neste sentido, o sujeito procura obter uma resposta rápida e imediata de felicidade individual e social, no entanto, com a evolução da tecnologia e de novas linhas dos veículos a motor, o indivíduo nunca se sente plenamente saciável, procurando alcançar uma nova satisfação das necessidades, ou seja, com a aquisição de um novo veículo. Segundo Barros *et al* (1995) citado por Girão & Oliveira (2005), afirma que a condução é determinada por múltiplas variáveis sendo estas relacionadas a quatro elementos – o veículo, o condutor, o ambiente e as regras de circulação.

Por mais pressão que seja exercida pelos intervenientes no sistema, a sinistralidade rodoviária tem como consequência padrões de comportamentos e atitudes que se pensam estar na origem da maioria dos acidentes e na reduzida segurança rodoviária, estas consequências são difíceis de modificar mesmo quando existe urgência na mudança, pois não basta querer levar os indivíduos à mudança. Esta mudança parte de projectos e iniciativas que sejam executáveis e bem sucedidos (Gomes, 1993).

No caso dos jovens, estes muitas vezes recebem por parte da sociedade práticas comportamentais que colocam de parte o sentido do dever cívico por parte do cidadão (Buzzi, 1993) e na condução é um dos fenómenos onde se verifica muito esta desvalorização. Ainda fazendo referência aos jovens deve-se considerar que muitos dos comportamentos transgressivos relacionados com as drogas ou condutas perigosas são uma atitude unicamente passageira ou exploratória, não conduzindo a graves consequências (Brochu & Cousineau,

2008; citados por Nunes, 2010). Contudo, estas condutas arriscadas e o consumo de drogas são um risco para o desenvolvimento do comportamento e podem ser manifestadas até à idade adulta, provocando consequências graves para o indivíduo e para a sociedade (Jessor, 1991; citado por Nunes, 2010). A realidade é que o consumo de drogas é um dos factores de risco que se encontra quase sempre relacionado com a prática da transgressão (Brochu & Cousineau, 2008; citados por Nunes, 2010); e se for relacionado com a condução poderá ser considerado ainda um risco maior, pois coloca em causa a vida do indivíduo e de todas as pessoas que circulam, sejam condutores ou peões.

O consumo de substâncias constitui um problema multidimensional, pois afecta o indivíduo ao seu nível físico, psíquico e social, conduzindo muitas vezes a uma dependência fisiológica e, desta forma, podemos afirmar que afecta a diversos níveis sociais: microsistema (liberdade, responsabilidade, saúde individual, auto-estima); mesosistema (família, amigos, vida profissional); e macro-sistema (saúde pública, recursos públicos, direitos) (Ferreira – Borges & Filho, 2004). Assim, o consumo de substâncias é um grave problema na sociedade na actualidade, sejam elas lícitas ou ilícitas, em que a população mais afectada e vulnerável é os jovens em idade escolar.

A importância deste estudo assenta nestas duas grandes problemáticas – a sinistralidade rodoviária e o consumo de substâncias – é que ambas afectam de diversas formas o indivíduo e a sociedade, daqui emerge a necessidade de haver programas que reduzam o consumo de drogas na tarefa da condução, para além disso poucos ou nenhuns são os estudos que abordam a sinistralidade rodoviária através de um programa de prevenção primária e fazendo alusão não apenas a um tipo de consumo de drogas na condução. A Psicologia Forense e da Exclusão Social baseia as suas acções nas preocupações sociais, actuando para compreender e explicar as motivações dos sujeitos para comportamentos delinquentes, acções contra a norma, jovens e adultos que impulsionam os sujeitos para o mundo da exclusão social da sua total competência. Desta maneira é da nossa função planificar e definir programas para inserir os sujeitos libertando – os dos desvios (Poiares, 2009).

Neste estudo é realizada uma análise relativamente à realidade portuguesa da sinistralidade rodoviária através de dados fornecidos pela Autoridade Nacional Segurança Rodoviária, são abordadas as causas das mesmas e os factores que influenciam as atitudes e comportamentos na condução dando mais importância ao factor humano, por essa razão será descrito os factores individuais que influenciam a eficácia da condução, partindo depois para

as perspectivas do cumprimento da lei, sanção, falta de civismo e desrespeito pelo código da estrada, terminado por referir as normas sociais e desvio, como a norma é saliente em comportamentos transgressivos e a influência que exerce na condução.

Numa segunda parte são descritas as características das drogas, nomeadamente o álcool, a *cannabis* e a cocaína, bem como os seus efeitos e as consequências que as mesmas acarretam na condução, também é abordada a adolescência, desenvolvimento e o consumo de substâncias e os riscos e situações de risco.

Este trabalho tem como objectivo a redução do consumo de substâncias, principalmente o álcool, a *cannabis* e a cocaína na prática da condução através da aplicação de um programa de prevenção primária com adolescentes denominado “Estrada 0%”.

Parte A – Fundamentação teórica

Capítulo I – A sinistralidade rodoviária

1.1 - Causas da sinistralidade rodoviária: factores que influenciam as atitudes e comportamentos de condução

Desde cedo que se sentiu a necessidade de se estudar os acidentes de trânsito e a tentativa de descoberta das suas causas, mais precisamente na década 20 (Hoffmann, Cruz & Alchieri, 2003). A primeira teoria acerca do assunto foi desenvolvida por Greenwood & Woods (1919) que se denominou de *Accident Proneness*. Nesta teoria defenderam que um reduzido número de sujeitos é responsável pela maioria dos acidentes, chegando a esta conclusão através de uma investigação numa fábrica britânica de munições, verificando que os acidentes sucedidos foram distribuídos desigualmente entre os trabalhadores (Rawson, s/d; Froggatt & Smilley, 1964).

No entanto, foi nos anos 50 que apareceram estudos que procuraram analisar os acidentes de trânsito em profundidade (*in depth studies*), sendo realizada a reconstituição pormenorizada dos acidentes de maneira a identificar as causas dos mesmos. Este método permitiu descobrir que a elevada percentagem dos acidentes na estrada deve-se ao factor humano (Rozestraten, 2001). Os acidentes rodoviários, na década de 60, eram explicados pelas falhas de processamento de informação por parte dos sujeitos. Desta forma, eram apontadas como principais causas os factores externos e colocado em causa a capacidade dos sujeitos conseguirem gerir da melhor forma as diversas situações que acarreta o trânsito rodoviário (Panichi & Wagner, 2006).

Nos anos 70, a Teoria da Homeostase do Risco, explicava que a redução dos acidentes rodoviários não advinha das capacidades psicomotoras dos indivíduos ou das melhores condições, pois os indivíduos conduzem de maneira mais arriscada com o objectivo de manter um nível de risco constante (Wilde, 1994). Considerando que cada pessoa procura um nível óptimo de risco, denominado risco pretendido ou *target risk*, ou seja, expondo-se a um risco desejado na procura de sensações de perigo (*sensation-seeking*).

De acordo com Ajzen (1975; 1991) citado por Viena & Glória (2003) na sua Teoria do Comportamento Planeado, podendo ser aplicável à explicação do comportamento rodoviário, afirma que a intenção de o indivíduo cometer um determinado acto é o que melhor explica o comportamento, uma vez que depende do nível de controlo que o indivíduo pensa exercer quando produz o acto, também depende da atitude do indivíduo relativamente às consequências desse mesmo acto podendo este ser positivo ou negativo e pelas normas

subjectivas, referente às representações das atitudes que o indivíduo tem sobre o acto dos outros.

Desenvolvida por Jessor & Jessor (1977), surge a Teoria do “Comportamento - Problema” (*Problem-Behavior Theory*), que afirma que toda a conduta advém da interacção entre o sujeito e o ambiente, sendo que quando um comportamento é compreendido como um problema pela sociedade, pelas instituições de poder e pelas normas jurídicas, poderá desencadear uma resposta de controlo social que pode ir desde uma declaração de desaprovação do comportamento ou mesmo levar à detenção. Esta teoria também engloba os aspectos sóciodemográfico- culturais da família e das relações sociais do indivíduo, antecedentes históricos, ideologia e ambiente familiar, valores e a influência exercida pelo grupo de pares e dos meios de comunicação (Jessor 1977,1987; citado por Wagner & Panichi, 2005). Verifica-se que existe uma ligação entre o condutor, o ambiente e o veículo na medida em que existe uma comunicação entre estes três factores. Estes interagem de maneira a enviar informações, é no ambiente onde se origina a informação, o condutor capta-a e assimila a acção que pensa ser a mais adequada e acciona o veículo para responder a essa acção. *“Esta acção é determinada por elementos conscientes, mas igualmente pelas particularidades da dinâmica inconsciente do seu mundo mental”* (Horta, Mendes & Oliveira, 2009, p 8).

Nas diversas abordagens verificou-se alguns dos factores relacionados com a sinistralidade rodoviária, sendo eles o factor humano, o factor veiculo, o factor via e o factor ambiente, porém, as causas dos acidentes estão mais relacionada aos factores humanos do que aos factores relacionados com as condições ambientais, condições da via ou condições do veículo, estima-se que mais de 90% dos acidentes são causados pelo factor humano (Rozestraten & Dotta, 1996; Dotta – Panichi & Wagner, 2006).

A pertinência de se falar em Psicologia no que concerne à sinistralidade rodoviária parte do pressuposto que o factor humano é o elemento mais prioritário de ser estudado, no intuito de ser realizada uma intervenção estruturada e investigações através de conhecimentos profundos neste domínio (Santos, 1993); para além do facto de muitos dos acidentes estarem associados aos erros humanos o que provoca experiências adversas e provavelmente vai contribuir para o aparecimento de perturbações emocionais e comportamentais no condutor.

O sujeito que conduz, cada vez mais, tem sido identificado como a principal causa da sinistralidade rodoviária, por diversos factores, sejam eles a falta de preparação do mesmo para uma condução segura em situações adversas ou por considerar que na condução se poderá exhibir, mostrando assim os seus êxitos mas também os seus fracassos (Brites &

Baptista, 2010). Do factor humano pode ocorrer uma panóplia de erros; erros de percepção, distração, má visibilidade, má interpretação dos sinais de perigo e de previsão das acções de terceiros, de decisão, incorrecta avaliação do veículo e do ambiente, lentidão e pânico na execução da tarefa podendo ser provocada por descoordenação motora ou ignorância sobre o veículo, fadiga, consumo de álcool ou outras drogas, doença, também como já foi referido por exibicionismo e irresponsabilidade, falhas na mecânica por negligência da manutenção do veículo, não vigiar os seus indicadores e avaliar erradamente a carga que este suporta ou até mesmo desencadear um acidente de forma a evitar outro mais aparatoso (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

No que concerne ao factor veículo, também é relevante fazer menção uma vez que é também um potenciador de acidentes e qualquer problema que surja no mesmo pode ser fatal, desta maneira é indispensável o mesmo se encontrar em bom estado de conservação, sendo para tal necessário serem inspeccionados regularmente (Oliveira, 2009). Relativamente a isto, os erros podem ser; a nível da percepção quando os vidros se encontram com sujidade ou existe uma deficiente iluminação do caminho; a nível de decisão quando existe a possibilidade do mesmo não se encontrar estável; a nível da execução quando surge problemas nos travões, na direcção e posição inadequada dos controlos; ter o habitáculo pouco limpo; e, falhas mecânicas por problemas na construção, material desgastado ou com defeito e má concepção (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Relativamente ao estado via é importante analisar o desenho, a construção, o seu estado de conservação e sinalização para que qualquer erro ocorra na mesma seja reparado de forma rápida e eficaz de modo a evitar a sinistralidade, uma vez que segundo Leal (2008) a via representa uma infra-estrutura física onde os veículos e os indivíduos circulam, consistindo num meio de comunicação terrestre dirigido ao trânsito rodoviário e pedonal, ou seja quando mais cedo identificados e corrigidos os problemas a probabilidade de ocorrer acidentes diminui (Oliveira, 2009). No que diz respeito ao factor meio ambiente, segundo Leal (2008) refere-se as condições atmosféricas, a luminosidade, visibilidade, normas de circulação rodoviária, tráfego e o impacto que as mesmas têm na circulação rodoviária (Oliveira, 2009).

Podemos constatar que as causas da sinistralidade rodoviária são inúmeras, pois a condução trata-se de uma actividade complexa que envolve uma panóplia de factores de aspectos psicológicos, sócio – culturais e ambientais (Pinto, 2006); assim ao estudarmos esta problemática deparamo-nos, através da teoria, com um leque bastante abrangente de causas que influenciam as atitudes, motivações e comportamentos dos indivíduos na tarefa da

condução. De entre alguns factores, serão abordados aqueles que pareceram relevantes para o estudo em causa, dando sempre mais relevância as causas que estão mais directamente relacionadas ao factor humano, uma vez, como já referido anteriormente, é considerado um dos maiores causadores de sinistralidade rodoviária.

1.1.1 - Factores individuais e a sua influência na eficácia de condução

A idade do condutor é um dos factores que influencia a eficácia de condução, os condutores mais jovens são representados por terem uma condução mais perigosa. Muitas vezes este usam a condução como um meio de superar os seus medos e ansiedades, fortalecer a auto – estima ou procurarem novas sensações de satisfação pessoal e social (Mendes, 2005). Normalmente associados aos jovens estão predominantemente associados as demonstrações de potência, ou seja, demonstração da velocidade do veículo e competição, no intuito de se afirmarem perante alguém ou a um grupo. No que concerne ainda à maneira como conduzem os jovens estes tem mais tendência a conduzir em velocidades maiores, a manterem uma menor distância dos outros veículos o que pode proporcionar um menor tempo de resposta perante uma situação de perigo e tendem a desrespeitar mais os sinais luminosos (Caird *et al.*, 2008; Summala, 1987; citado por Correia, 2008). Assim, Graça & Ramos (2000) afirmam que 23,2% dos acidentes rodoviários graves e muito graves envolvem condutores com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos e, por consequência, cerca de 3000 condutores jovens ficam feridos, mutilados, incapacitados ou morrem vítimas de atropelamento ou colisão.

No que concerne aos idosos têm uma coordenação mais lenta, o campo visual é pior e os tempos de reacção são maiores. Devido às mudanças psicofisiológicas e às medicações a que geralmente estão sujeitos, a performance do idoso enquanto condutor fica afectada diminuindo todas as suas capacidades funcionais e reduzindo a segurança na estrada, verificando-se também uma mudança do comportamento do mesmo da maneira como percebe a circulação na via. Devido a estes factores, o idoso vai tendencialmente diminuir a frequência de condução e quando conduz pode fazê-lo em vias mais perigosas, sejam locais ou urbanas, provocando acidentes rodoviários. É de salientar que muitas vezes o idoso ainda se sente capaz de conduzir sem ter a noção que as suas capacidades estão diminuídas e, como geralmente o idoso já tem uma vasta experiência ao nível da condução pode não ter a percepção do risco da sua circulação na via (Correia, 2008).

Outro factor a ter em consideração na eficácia da condução é o género, de acordo com Graça & Ramos (2000) os homens tem mais tendência a estarem envolvidos em acidentes considerados como graves e muito graves em comparação com as mulheres, ou seja, os homens apresentam risco de acidente mais elevado do que as mulheres (Bener *et al*, 2007; Barros & Loureiro, 1997). Segundo os dados da ANSR (2010) cerca de 40244 condutores homens estiveram envolvidos em acidentes enquanto relativamente as mulheres os números foram de 15066, isto pode-se dever ao facto de os tipos de risco serem diferentes em ambos os géneros, ou seja, os homens apresentam uma maior predisposição para exprimir os seus conflitos ou problemas através do acto e investirem essa afectividade na tarefa da condução, enquanto as mulheres na sua maioria vê o veículo apenas como um meio de deslocação e não relacionam o mesmo com a sua auto-imagem (Schultze, citado por Girão & Oliveira, 2005).

É pertinente falar dos processos psicológicos básicos quando fazemos referência às características individuais dos condutores e a sua eficácia na tarefa de conduzir, pois quando este acto é realizado vão interferir processos como a memória, a percepção, a atenção e a tomada de decisão, entre outros.

No que diz respeito à memória, esta é a maneira como assinalamos os acontecimentos do quotidiano, as informações e competências que tiramos dos mesmos (Gleitman, Fridlund & Reisberg, 2003). Assim pode ser definida como sendo *“o processo psicológico através da qual concentramos a nossa actividade psíquica sobre um estímulo específico, seja este uma sensação, uma percepção, representação, afecto ou desejo, a fim de elaborar os conceitos e o raciocínio”* (Bartilotti, Scopel & Gamba, 2006, p.2). No que diz respeito aos condutores é calculado que evidenciem um certo nível de atenção que lhes vai permitir discriminar os estímulos e situações acertadas para a realização das actividades essenciais à tarefa da condução.

Relativamente aos diversos tipos de memória, fazemos referência: a memória a curto prazo, esta permite armazenar uma reduzida quantidade de informação por um período limitado; a memória operacional, esta é transitória e dependente do préstimo da informação que vai variar o tempo da sua retenção; a memória de longa duração, refere-se a uma grande e vasta quantidade de informação que é armazenada por um longo período. Referente a este tipo de memória a mesma é subdividida em explícita ou declarativa e implícita ou de procedimentos. Na explícita ou declarativa a informação específica e factual é sustentada de maneira a permanecer acessível à nossa referência verbal, enquanto a implícita ou de procedimentos a informação é conseguida e reunida através da repetição (Xavier, 1993).

Existem diversos processos na memória que nos facilita a capacidade de recordar o conhecimento obtido. Assim, a informação é codificada que se refere à forma como cada parcela do conhecimento é inserida na memória, de seguida acontece o armazenamento em que é realizado um registo de maneira relativamente estável para poder ser usada, por fim, temos a recuperação que nos permite aceder à um tipo de informação específico, sendo alcançado através do meio de recordação ou reconhecimento (Gleitman *et al*, 2003).

A respeito da atenção pode-se fazer referência à atenção selectiva, apesar de estarmos constantemente a ser bombardeados com diversos estímulos, conseguimos manter-nos atentos a um número reduzido. Para o indivíduo continuar atento necessita de ter uma atitude, que é uma indicação da actividade perceptiva num determinado sentido. No caso da condução, o condutor tem que ter uma atitude activa em relação à busca de estímulos relevantes na tarefa de conduzir, tal como os outros veículos e a sinalização (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Desta forma, é essencial falar do processamento automático, ou seja, aqueles que não requerem atenção por parte do indivíduo, não interfere com qualquer outra actividade mental e é influenciado pela aprendizagem, por exemplo, na condução por as mudanças, virar o volante, etc., pode ser considerado um processo automático. Por outro lado, o processamento controlado requer a atenção do sujeito, ou seja, um controlo consciente, na condução também se verifica este processo pois o sujeito está constantemente a deparar-se com estímulos que exigem a sua atenção (Gleitman, 2003).

É relevante fazer menção a capacidade de reacção, pois corresponde à resposta efectuada a um estímulo desencadeado por um factor estranho ao organismo. Existe três tipos de reacções emocionais básicas: reacção de choque; reacção agressiva; e reacção afectuosa (Bartilotti *et al*, 2006).

A percepção corresponde ao mecanismo pela qual a informação vinda dos órgãos sensoriais é ordenada e integrada para depois ser reconhecida, fazem parte os órgãos dos sentidos e o cérebro (Bartilotti *et al*, 2006). Na percepção existe o processamento descendente e o ascendente, o primeiro guia as percepções de diversas formas através da influência das nossas expectativas ou crenças, ou seja, resulta dos nossos esquemas mentais, das nossas necessidades conscientes ou dos nossos desejos, no entanto, o processamento descendente não pode funcionar sem o ascendente (o mais automático), pois é este que nos garante o contacto com a estimulação recebida. Portanto, pode-se afirmar que o processamento perceptivo deve operar-se nos dois sentidos, ou seja, pela compreensão e expectativas como pela estimulação recebida (Gleitman *et al*, 2003).

A tomada de decisão é um processo psicológico que é entendido por ser a selecção entre duas ou mais hipóteses de acção, para tal é solicitado lógica, conhecimento, dados e informação acerca de todas as opções (Bartilotti, Scopel & Gamba, 2006). No que diz respeito à tomada de decisão no trânsito esta é influenciada pelos juízos, percepção, actividades psíquicas e motivações, isto porque o indivíduo quando circula no trânsito é obrigado frequentemente a tomar decisões num curto período de tempo, às vezes até em segundos, essa tomada de decisão tem que ser efectuada numa multiplicidade de situações que rodeiam todos os fenómenos que estão inerentes à tarefa da condução.

A maior parte das tomadas de decisão inadequadas devem-se a factores como a fadiga, o *stress* ou a embriaguez. Segundo French *et al* (1993) citados por Marín & Queiroz (2000), afirmam que o envolvimento em acidentes de trânsito não está muito relacionado com a habilidade dos indivíduos para controlar o carro mas sim mais relacionado com o modo como os sujeitos tomam decisões e fazem julgamentos quando conduzem, alguns dos exemplos de tomadas de decisão são as ultrapassagens, a maneira de estacionar o veículo ou a mudança para outra faixa de rodagem. Concluíram que quanto menor for a meticulosidade do condutor a tomar uma decisão maior é o risco de ocorrer um acidente, sendo esta característica mais direccionada aos indivíduos até aos trinta anos, pois esta baixa meticulosidade pode ser reflexo de um traço de impaciência ou impulsividade. Deste modo, é importante afirmar que o estudo da tomada de decisão está relacionado às crenças e valores do condutor, ou seja, a aspectos sociológicos/ antropológicos e a aspectos psicológicos, pois é também caracterizado pela personalidade do condutor.

Conforme Carrer (1992) no seu modelo, os indivíduos podem ser classificados em racionais, intuitivos e dependentes. Relativamente à tomada de decisão racional esta refere-se ao facto dos indivíduos conseguirem captar a informação relevante e observar as consequências futuras agindo de maneira lógica e intencional. Por outro lado, a intuitiva é referente a uma menor antecipação das consequências futuras bem como a uma menor procura de informação. Por último, a dependente refere-se a falta de responsabilidade das suas decisões (citado por Marín & Queiroz, 2000). Outro factor a ter em consideração é a fadiga, calcula-se que a fadiga seja responsável de 20 a 30% dos acidentes na estrada, o condutor perde o controlo de percepção da velocidade e do percurso (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). O sono também é um factor de perda da eficácia da condução uma vez que altera o humor, o condutor fica mais irritado podendo perder a noção de reacção, estima-se que quatro em cinco condutores adormecem a conduzir quando são privados de dormir por muitas horas.

Apesar de o sono ser um dos grandes factores da causa dos acidentes na estrada, também é um dos factores menos estudados devido à dificuldade que se tem de atribuir a causa do acidente ao factor sono, pois na maioria das vezes os envolvidos em acidentes não referem que o mesmo ocorreu devido a ter adormecido ao volante, pois significaria admitir a responsabilidade pelo acto, preferindo atribuir a causa do acidente às más condições climáticas ou ao mau estado da rodovia. Os acidentes de trânsito associados ao sono diferem de indivíduo para indivíduo quer tenham problemas ou não de sono. Calculou a percentagem de acidentes nas horas que poderia ocorrer maior sonolência e verificou que 54% do total de acidentes ocorre de noite, existindo uma maior tendência de adormecer. Isto pode ocorrer porque de noite o esforço visual é maior o que poderá provocar sonolência. Outra causa é a privação e interrupção do sono que vai ter um efeito acumulativo no condutor e provoca um aumento da sonolência (Léger, 1994).

Os medicamentos e certas doenças também são um factor relevante para a eficácia de condução, uma vez que certos medicamentos actuam de uma forma que pode alterar a reacção e a capacidade de avaliação da situação na condução. Segundo Horta, Mendes & Oliveira (2009) é através dos sentidos (tacto, olfacto, visão, audição e cinestesia) que os indivíduos se orientam na estrada e se movimentam no trânsito, assim sendo, quando estes sentidos são afectados as capacidades vão ser menores e o tempo de reacção consequentemente vai ser menos eficaz.

A personalidade e o comportamento do condutor interferem na maneira de conduzir do indivíduo, dependendo do estado emocional realizar-se-á uma condução mais ou menos segura e atenta, também aqui a personalidade de cada um vai ser um factor de eficácia, por exemplo, uma pessoa mais ou menos agressiva a conduzir (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Através de uma revisão da literatura constata-se que existem inúmeros estudos relacionando a personalidade com a condução. Suscitou grande interesse aos estudos nesta matéria a partir da célebre frase “conduz-se como se vive” que Tillman & Hobbs (Eysenck, 1965 p. 233; citado por Correia, 2008) afirmaram. Assim, como já anteriormente referido, o factor humano parece ser um dos principais responsáveis pela sinistralidade rodoviária, daí toda a pertinência de se falar de personalidade quando nos referimos aos factores que influenciam a condução, e desde modo mais uma vez dar ênfase à importância da intervenção da Psicologia nesta área. Com efeito, é de notar que raras são as vezes que constatamos que a personalidade de alguns indivíduos se altera quando estão ao volante. Conforme Beirness (1993) afirmou nos seus estudos, existem três traços da personalidade que influenciam o comportamento na condução

de uma forma negativa, esses traços são a procura de sensações, impulsividade e agressão/hostilidade, no entanto afirma que a instabilidade emocional esta menos correlacionada com os maus comportamentos verificados na estrada (citado por Correia, 2008).

Nos vários estudos realizados, relativamente às características de personalidade dos condutores (correr riscos, tendências agressivas e procura de sensações) muitos demonstraram fracas associações e resultados equívocos com a tendência para os acidentes (Beirness, 1993; Elander et al, 1993; Lawton & Parker, 1998; citado por Correia, 2008). Por esta razão, para Beirness (1993) a personalidade não pode ser o único responsável pelos acidentes rodoviários, mas no entanto quando esta interage com outros factores situacionais potencia o risco de acidente. Por outro lado, Elander *et al* (1993) consideram que o estilo de condução quando relacionado com características de personalidade é a causa mais provável da ocorrência dos acidentes, deste modo afirmam que a desviância social é o que melhor explica o risco de acidente, bem como alguns factores moderadores ou transitórios, como exemplo, o *stress*, a fadiga e o álcool. Estes factores moderadores ou transitórios quando ligados a factores estáveis da personalidade poderiam gerar a causa dos acidentes, isto também acontece com outros factores de natureza cognitiva, como os reflexos e o tempo de reacção. No mesmo seguimento, autores como West *et al* (1993) constataram que os traços de personalidade estavam directamente relacionados com o estilo de condução do indivíduo, nesta perspectiva mantiveram a ideia de uma associação entre o excesso de velocidade, a desviância social e os acidentes rodoviários (citados por Correia, 2008)

Os acidentes rodoviários também podem estar relacionados a certos tipos de personalidade que se verificam ser de uma enorme hostilidade e de uma baixa auto – estima, o que leva a factores comportamentais onde se verifica uma desobediência às regras da estrada; como refere Norris *et al* (2000) citado por Correia (2008) nos seus estudos. No mesmo sentido, fazendo a ponte ao que foi referido anteriormente acerca dos jovens condutores, em principal jovens do sexo masculino, os afectos e os comportamentos agressivos verificados na condução estão mais presentes, isto devido à pratica competitiva e condução impeditiva/obstrutiva que exercem, assim pode-se verificar a ocorrência de um número significativo de acidentes rodoviários, como Fischer & Kubitzki (2007) referem, isto deve-se a “utilização reiterada de jogos de vídeo com corridas de automóveis em consolas ou computadores” (citados por Correia, 2008). É muitas vezes comum afirmar-se que o comportamento quando se está ao volante muda, os condutores tem tendência a demonstrar quando conduzem as suas

frustrações e, por vezes, tendem a ver e a sentir os outros não como pessoas mas como viaturas.

Desta maneira, existem outras características psicológicas a ter em consideração na circulação rodoviária no que concerne aos maus comportamentos na condução, podendo referir o estilo de vida, os estados de humor, depressão, condução descuidada ou negligente e características bio – psicológicas do condutor. Assim, o desempenho do condutor pode ser condicionado pelo seu estilo de vida. Nos estudos de Beirness (1996) os indivíduos que são caracterizados para uma maior tendência para arriscar e apresentavam alguma agressividade e impulsividade, tendem a ter uma condução mais agressiva e uma maior propensão para terem acidentes, isto não se demonstra apenas pelo estilo de condução mas estas características também podem gerar comportamentos menos saudáveis no sentido de consumirem álcool e substâncias psicotrópicas, para além do excesso de vida nocturna que poderá provocar fadiga (citado por Correia, 2008); este tipo de comportamento, no entanto, está mais relacionado aos jovens do que as outras faixas etárias, não obstante que o mesmo não ocorra.

Quando se fala de comportamentos agressivos na condução à que considerar que este é um fenómeno complexo proveniente de diversos factores psicológicos e de diversos factores situacionais. Assim, é importante distinguir entre condutores agressivos e condução agressiva, ou seja, a condução agressiva pode ser considerada um fenómeno situacional, podendo ocorrer num preciso momento, enquanto os condutores agressivos podem ser identificados como tendo uma tendência para o comportamento agressivo a longo prazo, ou seja, habitualmente ou frequentemente as suas atitudes na condução são agressivas. Na condução o comportamento agressivo pode se manifestar como sendo instrumental, ou seja, são comportamentos cujo “agressor” pensa que o irão ajudar a ultrapassar um obstáculo, por exemplo, o buzinar, o ultrapassar entre o trânsito, passar sinais vermelhos, etc., e existem aqueles que se manifestam como sendo hostis, ou seja, são os comportamentos como as agressões verbais que não resolvem problema nenhum mas fazem o indivíduo “sentir-se melhor” (Brites & Baptista, 2010).

Contrariando a maioria das opiniões de outros investigadores, Hennessy (2000) afirmou que comportamentos como o excesso de velocidade, passar sinais vermelhos, ultrapassar pela direita e o ultrapassar entre o trânsito, podem ser vistos não como comportamentos agressivos, porque não existe a intenção de magoar, mas como uma condução assertiva, no intuito que não têm qualquer característica de agressividade intencional (citado por Brites & Baptista, 2010). Podemos realçar que a transgressão é vista

de maneira diferente quando falamos de áreas como o Direito e a Psicologia, por exemplo, quando falamos de transgressão na adolescência esta pode ser considerada como sendo indispensável para o desenvolvimento, crescimento e como forma de adquirir novas maneiras de socialização (Benavente, 2002), isto na perspectiva da Psicologia. Assim quando falamos de condução pode-se também considerar que a transgressão pode promover o desenvolvimento das vias, da sinalização, na circulação e nos indivíduos. Desta maneira à que considerar que a transgressão é perspectivada de formas diferentes em conformidade com as diversas áreas e das interpretações a seu respeito.

No que concerne aos estados de humor, estes influenciam de uma maneira variável a condução, no entanto os comportamentos negativos estão associados mais aos estados de depressão – desânimo, cólera – hostilidade, tensão – ansiedade e fadiga – inércia, por outro lado, o estado de vigor – actividade é aquele que faz com que se seja mais prudente na condução (Garrity & Demick, 2001; citado por Correia, 2008). A depressão, é outro factor a ter em consideração; para Selzer *et al* (1977) citados por Correia (2008) os sentimentos auto – destrutivos, ideação suicida, tristeza profunda, desânimo, entre outros, é o que mais esta relacionado com o aumento de acidentes, no entanto, outros autores como Wilson & Jonah (1988) citados por Correia (2008) associam os estados depressivos como comportamentos de risco na condução quanto estes estão ligados à ingestão de álcool. Desta forma, um factor a ter em grande consideração é a ingestão de bebidas alcoólicas, que afectam todas as capacidades do condutor, quer sejam motoras, físicas ou psíquicas, sendo mais afectadas quanto maior a ingestão de álcool, no entanto mesmo quando ingeridas em poucas quantidades as capacidades ficam sempre mais reduzidas (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

No que concerne ao álcool como influência na diminuição da capacidade de condução são bem conhecidos os efeitos no comportamento dos condutores sobre a influência deste, uma vez que uma das grandes causas da sinistralidade advém deste factor nunca é por demais referir esses mesmos efeitos e sinais. Assim, com uma quantidade maior de ingestão de álcool a visão é reduzida gradualmente, reduz a coordenação muscular e existe uma sucessão de movimentos rítmicos que são involuntários constituídos pela alternância de oscilações lentas e rápidas do qual dá-se o nome de nistagmo (Dias, 2006). Com a diminuição da visão perde-se a capacidade de fixação em objectos em movimentação e nomeadamente a capacidade de discriminação das cores (Ogden & Moskowitz, 2004; citados por Dias, 2006).

De acordo com Stewart *et al.* (1996) existem três motivos para as pessoas ingerirem álcool, um dos motivos é com o objectivo de evitar ou reduzir estados emocionais negativos,

outro motivo é para facilitar emoções positivas e, por último, deve-se a motivos sociais, ou seja, para se integrar com outros. Verificou-se que o motivo que mais se destacava era o social na generalidade da amostra, contudo os homens com idades abaixo dos vinte e um anos mostrassem um resultado significativo na rotina de beber para ajudar a terem emoções positivas (citados por Marín & Queiroz, 2000).

O consumo de bebidas alcoólicas assumem grande importância quer nos seus efeitos e implicações a curto e longo prazo, como também o aumento junto das camadas mais jovens. Sendo Portugal um país de tradição vitivinícola o consumo de bebidas alcoólicas é promovido como uma imagem de sedução, poder, alegria, divertimento, afirmação pessoal e de obtenção de sensações fortes, ora estas mensagens fazem com que o álcool seja na sociedade portuguesa um símbolo de prestígio e indispensável no quotidiano dos indivíduos. Apesar das diversas campanhas indicadoras dos perigos de conduzir sobre o efeito do álcool, os indivíduos não assumem o facto de beberem “um copo” possa prejudicar o seu desempenho na condução, isto poderá prender - se também ao factor referido acima, uma vez que o álcool esta enraizado na cultura portuguesa e sofre as pressões dos diversos sectores como das indústrias produtoras, restauração e turismo, que ganham com a sua boa promoção.

Todavia, é relevante fazer menção a outros tipos de drogas para além do álcool, pois estes também têm uma grande influência na eficácia da condução. Relativamente aos estupefacientes estes provocam alterações no indivíduo, no entanto poucos são os estudos que correlacionam o uso de drogas e o seu efeito na capacidade de condução, isto prende-se ao facto de ser difícil detectar determinadas substâncias após ocorrer o acidente, ou seja, é difícil demonstrar a sua presença no indivíduo e também como causa da ocorrência de determinado acidente. Contudo, é conhecido que os jovens têm uma atitude admissível relativamente às drogas, pensando ser normal experimentar pelos menos uma vez na vida algum tipo de droga e a maioria não condena o facto do uso do haxixe ou maconha (Marín & Queiroz, 2000). É de esperar, perante esta situação, que muitos dos jovens na tarefa da condução estejam sobre o efeito de algum tipo de estupefaciente o que agrava o risco de ocorrer acidente.

Perante isto, podemos afirmar que poucos ou nenhuns são os estudos efectuados relativamente ao consumo de outros tipos de drogas, sem ser o álcool na condução. Por este motivo torna-se necessário não só ter estudos direccionados para o consumo de álcool mas sim para todo o tipo de drogas que possam alterar as atitudes e comportamentos na condução.

1.2 - Análise da sinistralidade rodoviária: a realidade em Portugal

É através das estatísticas realizadas pela Autoridade Nacional Segurança Rodoviária [ANSR] que melhor é exemplificado a realidade das estradas portuguesas. Assim podemos afirmar que morrem por dia em Portugal cerca de quatro pessoas e ficam feridas cerca de cento e cinquenta e cinco, das quais 8,5% em estado grave devido a acidentes de viação (ANSR, 2009).

Segundo os dados (anexo 1) da Autoridade Nacional Segurança Rodoviária [ANSR] (2009) recolhidos pelo Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (2003), o número de vítimas mortais e feridos graves dentro das localidades no que diz respeito a peões e veículos de duas rodas tem vindo a diminuir ano após ano.

No que concerne aos meses mais problemáticos em termos de vítimas (anexo 2) podemos afirmar que do ano de 2008 a 2009 o número total de vítimas aumentou, no entanto o índice de gravidade diminuiu ligeiramente. Relativamente aos acidentes com vítimas, vítimas mortais, feridos graves e feridos leves o mês de Agosto é o que se apresenta mais problemático estendendo-se até Outubro, sendo este o mês com os valores mais elevados do ano com um total de 4421 vítimas no ano de 2009, a percentagem de acidentes com vítimas neste mês é de 9,5%, no entanto no mês de Julho no que diz respeito a vítimas mortais a percentagem é de cerca de 10, 8% (anexo 3).

Relativamente aos acidentes e vítimas segundo o dia da semana, os dados (anexo 4) do ano de 2008 e 2009 referem o Sábado como sendo o dia da semana com maior número de vítimas. Em termos de índice de gravidade verifica-se que no ano de 2008 o Domingo representou o valor mais elevado, no entanto em 2009, o Sábado teve um valor mais elevado de 2,6. Relativamente às percentagens (anexo 5) do ano de 2009 é relevante dizer que o Sábado lidera em relação a vítimas mortais (18%) e a feridos graves (cerca de 17,5%). Isto pode dever-se ao facto de ser no fim – de – semana quando existe um maior consumo de bebidas alcoólicas e outras substâncias, provocando mais acidentes.

Segundo o anexo 6 que diz respeito a acidentes e vítimas segundo as condições de luminosidade, conclui-se que durante o dia, tanto no ano de 2008 e 2009, é onde ocorre mais acidentes. Todavia, o índice de gravidade com o valor mais elevado em 2008 foi à noite (3,6) e em 2009 o valor mais elevado foi o da aurora e crepúsculo (3,8). Em 2009, relativamente a acidentes com vítimas a percentagem mais elevada foi durante o dia (70%), o mesmo se verifica em acidentes mortais (57%) e feridos graves (60%) (anexo 7).

No que diz respeito aos dados (anexo 8) referentes aos acidentes e vítimas segundo o período horário destaca-se o período entre as 15 horas e as 18 horas. No entanto em relação ao índice de gravidade o ano de 2008 e 2009 apresentam os valores mais elevados no horário das 3 e as 6 horas, sendo os que sucedem neste período de maior gravidade.

Relativamente aos dados (anexo 9) de acidentes e vítimas segundo os factores atmosféricos, os períodos de “bom tempo” são onde os números de vítimas são significativamente superiores. No entanto o índice de gravidade tem os valores mais elevados na categoria “outros”, ou seja, quando existe neve, nevoeiro, vento forte e nuvem de fumo. No que concerne às percentagens em 2009 em relação a acidentes com vítimas, vítimas mortais e feridos graves, esta é superior em todas na categoria “bom tempo” (anexo 10).

É relevante também fazer referência às vítimas mortais, em 2009, segundo o grupo etário (anexo 11), verifica – se que o valor de vítimas mortais é superior na faixa etária dos 20 aos 24 anos. No que diz respeito à sinistralidade segundo a localidade (anexo 12), verifica-se que a percentagem de acidentes com vítimas, dentro das localidades, é superior (71%), no entanto relativamente às vítimas mortais a percentagem é um pouco superior fora das localidades (54%), por fim, em relação aos feridos graves verifica-se que a percentagem é de 57% dentro das localidades sendo um pouco superior do que fora das localidades.

Para concluir esta análise, podemos afirmar que com estes valores podemos caracterizar a sinistralidade rodoviária portuguesa e perceber a urgência de dar resposta a esta problemática. Fica patente que a sinistralidade grave ocorre em grupos etários mais baixos, com especial atenção aos primeiros anos de condução, fora das localidades, ao fim –de – semana e em períodos de “bom tempo” (Bento, 1997).

1.3 - Perspectivas do cumprimento da lei na condução: sanção, falta de civismo e desrespeito pelo código da estrada

Na maioria dos casos os acidentes rodoviários estão relacionados com comportamentos incorrectos por parte do condutor, daí poder-se constatar que muitas vezes isto acontece por falta de respeito perante as regras de circulação e perante os outros que também na via circulam, ou seja, a crescente má conduta cívica do condutor. (Perreira, 1992; Horta, Mendes & Oliveira, 2009; Brites & Baptista, 2010). Relativamente a auto e hetero – imagem que os portugueses têm acerca desta matéria é completamente contrária; segundo Reto & Sá (2003), chamam a atenção que a maioria dos portugueses consideram-se condutores atentos, calmos, prudentes e seguros, mais precisamente cerca de 84%, mas quando questionados acerca da condução dos outros a sua opinião é que os outros não tem noção de civismo, são incompetentes, perigosos, agressivos e inconscientes, cerca de 86% dos indivíduos confirma a mesma opinião.

A importância de abordar o Direito rodoviário provém da urgência de dar resposta ao problema rodoviário sentido em Portugal, como exemplo, o efeito social aterrador, os custos económicos, quer da construção e manutenção das vias públicas. Assim o direito rodoviário tem como intuito a responsabilização cívica e criminal e reparação dos danos, ou seja, também de garantir a segurança da movimentação rodoviária (Lopes, 1992; 2000). Neste sentido, alguns autores falam da impunidade que ainda se faz sentir nas estradas portuguesas quando se infringe as regras de circulação.

“Verifica-se um desrespeito colectivo pelas mais básicas regras éticas e jurídicas, revelador de uma dramática ausência de códigos de convivência social rodoviária. Tudo isto agravado por uma generalizada e auto-destrutiva falta de prudência e bom senso na condução.”
(Graça & Ramos, 2000; citado por Pinto, 2006, p 19)

Segundo Bastos (2003) a Direcção Geral de Viação (DGV) em 2000 registou um número de 1 708 705 infracções na estrada. Dessas infracções um total de 10 659 arguidos fora julgado por crime de condução sem habilitação legal, onde 10 276 (96,4%) foram condenados, dos quais foram condenados a pena de multa (85,7%), a pena de prisão substituída por multa (2,9%), a pena de prisão não substituída suspensa (4,8%) e a pena de prisão efectiva (0,7%). No que concerne ao crime de condução em estado de embriaguez foram registados 15 910 casos. Pela prática do crime de homicídio por negligência foram

registados 1238 casos, e pelo crime de ofensa à integridade física por negligência foram registados 9272 casos.

Referente às infracções ocorrentes na estrada pode-se distinguir as transgressões e os erros. Relativamente as transgressões são representadas pelos factores motivacionais, sociais e as atitudes, estão mais associados aos jovens, e são identificadas como sendo intencionais e muitas vezes associadas a comportamentos desajustados de auto – destruição, consumo de álcool e outras drogas; os erros classificam-se como uma falha das acções que são planeadas, ocorrendo nos processos perceptivos, cognitivos e de atenção. No entanto quando falamos de sinistralidade rodoviária são os erros os que mais contribuem para este fenómeno, assim os erros podem ser distinguidos por serem um lapso ou falha «*lapses e slips*», ou seja, um desvio não consciente quanto á intenção, no entanto o erro também pode ser um desvio de uma acção planeada (Reason *et al*, 1990; citado por Viena & Glória, 2003), no entanto as transgressões e os erros vão sempre depender fundamentalmente da personalidade do condutor (Reason, Manstead, Stradling, Baxter & Campbell, 1990; citado por Correia, 2008).

Em relação aos erros os autores Horta, Mendes & Oliveira (2009) dividem-nos em erros de percepção, falha mecânica, erro na decisão, erro na execução, aceitação voluntária de risco elevado, perigo inevitável e erro a outros níveis. Estes autores dividem estes sete erros por três dos elementos relacionados com a condução – o condutor, o veículo e o ambiente.

O incumprimento das regras de trânsito é contraditório com duas motivações humanas básicas: com a manutenção da auto-imagem positiva (Tesser, 2001; citado por Correia, 2008) que tem como definição o cidadão cumpridor da lei e com a da auto-preservação de Maslow (1954), porque quando o indivíduo tem um comportamento perigoso este está ligado com o risco de acidente (Parker *et al*, 1995; citados por Correia, 2008). Segundo Baxter *et al* (1990), no que diz respeito ao auto e hetero – imagem do condutor, normalmente os condutores atribuem aos factores situacionais a responsabilidade das infracções por si cometidas e, aos factores disposicionais às infracções cometidas pelos outros. Assim, a maioria dos condutores não leva muito a sério as leis rodoviárias, comportando-se como estas fossem diferentes das outras leis existentes, isto pode-se prender ao facto das leis rodoviárias serem sentidas mais diariamente pelas pessoas, onde o seu incumprimento torna-se altamente provável, devido ao maior número de oportunidades da sua violação. Para além disso, as regras que se fazem sentir na estrada requerem uma maior capacidade de atenção por parte dos indivíduos, ou seja, o alerta constante para não passar os limites impostos. Também se pode referir ao facto de que é possível violar as regras de trânsito em pequenas proporções (como exemplo, o exceder o

limite de velocidade), o que não gera nos indivíduos o sentimento de violação ou incumprimento de uma regra (citados por Correia, 2008). A própria sociedade não marginaliza a violação rodoviária.

Existem duas perspectivas do cumprimento da lei, a perspectiva instrumental e a perspectiva normativa. No que concerne à perspectiva instrumental esta refere-se à motivação dos indivíduos relativamente aos ganhos, perdas, recompensas e punições referentes à obediência ou desobediência à lei. Deste modo, de acordo com esta perspectiva, o aumento da severidade e a certeza de punição vai ajudar para um aumento da obediência (Tyler, 2001; citado por Correia, 2008). Segundo as teorias da escolha racional dos comportamentos ilegais inclinam-se a explicar a violação das normas no sentido de custos / benefícios, sendo das razões mais prováveis para o incumprimento das regras de circulação, como exemplo, o indivíduo estar com pressa, a procura de excitação, fazer habilidades ou estar de mau humor (Clarke & Cornish, 1994; Rothengatter, 1997; citado por Correia, 2008).

Em contrapartida, relativamente à perspectiva normativa, esta explica o cumprimento da lei em função dos valores que reproduzem o que os indivíduos sentem que devem fazer, assim sendo existe uma forte componente motivacional além de qualquer ambiente específico. Esta perspectiva não atende aos possíveis efeitos das recompensas e punições, centrando-se que a aceitação e o cumprimento voluntário das normas advêm da crença de que as autoridades têm legitimidade para impor determinados comportamentos, isto é relevante porque é através desta perspectiva que se explica melhor porque é que o sentimento de cumprir as leis rodoviárias é menor do que a obrigação de cumprimento das outras leis. Ainda acerca desta perspectiva é relevante abordar algumas questões, tais como, a legitimidade, justiça processual, cultura legal e raciocínio moral.

A legitimidade é referente a uma aceitação ou rejeição de uma exigência, através de uma interacção entre duas pessoas ou uma pessoa e um sistema, em que essa aceitação ou rejeição depende dos sentimentos de obrigação que as pessoas têm para seguir as normas e obedecer às autoridades, porque se baseia nos valores sociais que ajustam o comportamento voluntário das pessoas.

A justiça processual, é a transparência dos processos de tomada de decisão das autoridades, os indivíduos valorizam a lei pelo seu significado enquanto propulsor de ordem social e de interesses para os cidadãos, assim as pessoas que crêem que a lei é neutra tem tendência a respeitá-la mais do que aqueles que não acreditam na sua neutralidade, aqueles que acreditam que a lei é tendenciosa, por exemplo, os condutores que acham que as

decisões da autoridade são influenciadas pelo estatuto social e não para a prevenção de acidentes tendem a não respeitar a lei (Correia, 2008)

A cultura legal refere-se essencialmente de como a cultura de cada país influencia às atitudes legais dos cidadãos, pois considera-se que os sistemas legais e as leis são produtos culturais, deste modo a cultura legal é vista como um código social, que vai depender das culturas de cada país e de como estes percebem a autoridade e a obediência à lei, como exemplo, Demick *et al* (1992) citado por Correia (2008), nos seus estudos verificaram resultados significativos relativamente ao uso do cinto de segurança nos Estados Unidos e no Japão, em que neste último as taxas de utilização do cinto de segurança eram maiores, isto pode se dever ao facto dos americanos acharem que a legislação do uso do cinto de segurança é uma violação dos seus direitos e da sua privacidade, enquanto, no Japão o mesmo não se verifica. Deste modo, presume-se que os efeitos individualistas e colectivos relativamente ao cumprimento ou incumprimento das regras de trânsito reflectem-se ao nível cultural. O raciocínio moral, refere-se ao sentido de dever e aos valores morais do indivíduo, ou seja, o julgamento moral tende a afectar o cumprimento das regras e a infracção das mesmas, pois depende da interiorização de cada indivíduo das regras morais e no pensar nas consequências do não cumprimento das mesmas (Correia, 2008).

1.3.1 - As normas sociais e desvio: saliência da norma em comportamentos transgressivos e a sua influência na condução

A tarefa de condução é um caso muito próprio de interacção social, e como tal está sujeita não só as regras estabelecidas pelos códigos da estrada mas também entre indivíduos de uma sociedade. Assim, a maneira como cada um conduz deriva do comportamento perante as interacções sociais em geral, ou seja, os indivíduos são influenciados pelo colectivo de condutores e pelos demais que interagem no seu espaço rodoviário e sócio – cultural, no entanto também ele exerce influencia pois faz parte do mesmo colectivo (Pinto, 2006).

Como refere Gomes (1993) citado por Pinto (2006) quando se intervém com este sistema de padrões de comportamentos e atitudes estaremos a lidar com a cultura onde o individuo esta inserido, fazendo todo o sentido de quando falamos de sinistralidade fazer referência ao sistema e a cultura. O sistema, como já referido anteriormente, refere-se as interacções das partes e da troca de informação entre elas, mas também se refere a uma forma de estar e agir e a um fenómeno de grupo, ou seja, tudo o que é enquadrável numa cultura.

Pois trata-se de uma interacção socialmente construída, assim pode-se pensar que quando as intervenções são apenas dirigidas ao indivíduo sem pensar no colectivo estas podem ser inúteis e insuficientes. Partindo deste pressuposto, o autor fala do tráfego através de uma perspectiva cultural, no seu entender o tráfego adquire uma linguagem própria repleta de símbolos, mitos e ritos: “ [...] *uma realidade simbolicamente construída, socialmente construída, interactivamente mantida, comunicativamente efectuada*” (Gomes, 1993; citado por Pinto, 2006 p. 117).

Sendo esta uma realidade tão complexa e envolvendo tantos fenómenos, carece afirmar que a mudança de comportamentos que se quer fazer sentir na circulação rodoviária vai mais além do que atribuir valores, trata-se de actuar sobre o cidadão e na importância desses valores no colectivo (Girão, 1993), uma vez que a sinistralidade rodoviária depende muito da cultura e das representações sociais que o indivíduo tem.

Contudo, torna-se importante falar da abordagem da identidade social e a teoria da auto categorização para perceber melhor os factores que levam ao elevado número de acidentes rodoviários através de uma perspectiva social, ou seja, esta abordagem focaliza-se nas relações entre os grupos e nos efeitos que a ideia de pertença a um determinado grupo social exerce sobre os afectos, comportamentos e cognições do indivíduo (Hogg & Abrams, 1988).

No que diz respeito a teoria da identidade social, formulada através dos trabalhos acerca da percepção de Tajfel (1972) e também do interesse que o mesmo demonstrou acerca das temáticas da discriminação, conflito intergrupar, mudança social e preconceito na década de 70 (Hogg, 2001); esta teoria assenta em três pilares no seu elemento psicológico: os sujeitos esforçam-se por alcançar ou manter uma identidade positiva; tal identidade social positiva é conseguida através de comparações benéficas, que geram uma distinção positiva entre o grupo do qual o indivíduo faz parte (*ingroup*) e os grupos que são relevantes (*outgroup*); por último, quando a identidade social é insatisfatória, os indivíduos abandonam o seu grupo reunindo-se a outro grupo com uma conotação mais positiva ou através de estratégias comportamentais e/ou psicológicas de índole colectivo tentam tornar o grupo mais positivo (Tajfel & Turner, 1986). Desta forma, a identidade social é uma porção do auto-conceito originário da percepção de pertença ao grupo, que abrange três factores: a cognitiva que se refere ao sentido de pertença e/ou de inclusão; a avaliativa que se refere a avaliação dessa pertença, ou seja, se é de conotação positiva ou negativa; e emocional que é o agrupado de emoções que emergem. Assim, a teoria da identidade social pretende explicar o

comportamento intergrupar segundo a noção central de identidade social, completando e relacionando os processos de categorização social, motivação para a auto-promoção, comparação social e crenças referentes às relações dos grupos (Hogg, 2001).

Portanto, como referido anteriormente, na configuração da identidade social existe um processo de categorização. A categorização social é considerada como uma ferramenta cognitiva que permite classificar, segmentar e dar ordem e sentido ao ambiente social (Hogg, 2001), para além disso, o processo de categorização social também permite definir o posicionamento na sociedade quer seja para o próprio indivíduo como para outros (Tajfel & Turner, 1986). Allport (1954), afirma que o processo de categorização assenta em cinco características, ou seja, forma grandes classes e categorias para guiar as vivências diárias das pessoas e assim qualquer acontecimento particular pode ser associado a uma dessas categorias, tornando-se familiar, de modo a que permite aos indivíduos adequarem o seu comportamento. A segunda característica é que o processo de categorização permite englobar o máximo de informação numa categoria, facilitando assim todo o processo de pensamento. Também possibilita identificar mais depressa qualquer objecto relacionado com as categorias pré – existentes, entre as características presentes nos acontecimentos ou objectos de determinada categoria. Para além disso, cada categoria satisfaz todos os seus conteúdos com a mesma conotação emocional, ou seja, tem o mesmo significado e sentimento associado, e por último, as categorias podem ser mais ou menos racionais, pois o sistema cognitivo executa categorias irracionais e racionais sem precisar de comprovação (citado por Monteiro, 2000).

Segundo Tajfel (1969) a categorização acontece não apenas com estímulos físicos mas também com estímulos sociais. A categorização social, por um lado reduz a incerteza subjectiva e por outro estabelece condições que permitem suportar uma auto – estima positiva (citado por Hogg, 2001). O indivíduo ao identificar-se com um grupo passa a partilhar subjectivamente as características do grupo, o que permite reduzir a incerteza subjectiva relativamente a aspectos do auto-conceito, acentuando a auto-estima positiva (Hogg & Abrams, 1990; citados por Verissimo, 2001). Assim, a noção de grupo manifesta-se como sendo uma entidade cognitiva com aceção psicológica para o indivíduo e não tanto como um conjunto físico, ou seja, segundo a abordagem da identidade social, um conjunto de pessoas será um grupo se estes se percepcionarem a si mesmo como parte da mesma categoria social, se partilharem algum envolvimento emocional e se existir aprovação social da existência do grupo e do seu posicionamento numa dimensão de valor social (Tajfel, 1978; citados por Verissimo, 2001).

Subentendido no processo de categorização social está o facto de este funcionar em conjunto com o processo de comparação social. Ao desenvolver a teoria da identidade social, Tajfel (1978), baseou-se em parte na teoria da comparação social de Festinger (1954), que segundo a mesma afirma que os sujeitos para se auto-avaliar de maneira positiva preferencialmente necessitam de se comparar com indivíduos semelhantes ou um pouco superiores, deste modo, subsiste a necessidade de uma avaliação positiva de si mesmo através da comparação com outros. Assim, Tajfel (1978) ao adoptar esta teoria também verificou que a necessidade de comparação não se verifica apenas a nível intragrupal mas também em contextos intergrupais (Tajfel, 1978; Hogg & Abrams, 1988; citados por Verissimo, 2001).

No entanto, as condições de comparação social intergrupos podem criar uma diferenciação social negativa (Tajfel & Turner, 1986), neste caso os indivíduos adoptam por diferentes tipos de estratégias, tais como deixar o seu grupo e tentarem fazer parte de outro com um estatuto maior, esta estratégia sobrevém de uma solução individual e não colectiva. Por outro lado, outra estratégia a qual se pode chamar de criatividade social refere-se aos indivíduos alterarem os elementos ou factores da situação comparativa, deste modo ao contrário da estratégia descrita anteriormente esta sobrevém de uma solução colectiva e não individual, assim não se trata de uma mudança real pois não afecta a posição social em que o grupo se encontra, para os indivíduos conseguirem esta criatividade social poderão recorrer a três estratégias, sendo elas: equiparar o *ingroup* e o *outgroup* numa outra dimensão, ou seja, fazendo com que o *ingroup* passe a ser mais valorizado e que por consequência saia mais favorecido da comparação com o *outgroup*; alterando o valor da dimensão de comparação acabando com as comparações que são à partida negativas para que sejam entendidas como positivas; e por último, mudar ou seleccionar o *outgroup* com o qual o *ingroup* é comparado, em principal evitar ser referência de comparação com *outgroups* de maior estatuto e sim com aqueles que tenham um estatuto semelhante para que a inferioridade do *ingroup* passe mais despercebida e nesse sentido a auto-estima aumentar. No entanto, existe ainda outra forma para evitar uma diferenciação social negativa, nesta estratégia os indivíduos do grupo através de uma competição directa com o *outgroup* vão tentar reverter as posições do grupo e do *outgroup* de maneira relevante de modo a alcançar uma distintividade positiva, esta estratégia implica alterar as posições reais do grupo o que poderá causar conflito (Hogg & Abrams, 1988; citados por Verissimo, 2001).

Torna-se relevante falar de normas sociais, no entanto estas têm sido conceptualizadas de diversas maneiras (Cialdini, Kallgren & Reno, 1991; Cialdini & Trost, 1998), seja pela Sociologia, como pela Psicologia.

Deste modo, uma norma pode ser interpretada como sendo uma *"crença partilhada pelos membros de uma unidade social sobre a conduta que deverá acontecer numa situação ou circunstância particular"* (Gibbs, 1990 p.7); ou *"um padrão ao qual se espera que nos conformemos, independentemente de realmente nos conformarmos ou não com ele"* (Bierstedt, 1963, p.222); no entanto uma norma também pode ser compreendida como uma regularidade na qual os sujeitos se apoiam no seu dia-a-dia (Newcomb, Turner, & Converse, 1970, p. 280). Portanto, uma norma será um padrão ou regra que estabelece o que os indivíduos devem ou não fazer, pensar ou dizer em determinadas situações (citados por Verissimo, 2001); permitindo gerir o seu comportamento bem como prever o comportamento dos outros de maneira socialmente eficaz (Sherif, 1936; citado por Verissimo, 2001).

Turner (1991) citado por Verissimo (2001) afirma que uma norma social é uma maneira comummente aceite de comportar-se, pensar ou sentir aprovada e entendida como um direito, ou seja, que é apropriada de ser feita. Entende-se assim como um padrão, regra ou valor compartilhado pelos indivíduos de um mesmo grupo social que define as acções correctas e apropriadas de pertença a esse grupo, ou seja, o que é socialmente aceite e usual fazer entre o grupo. A norma social é um modo de expressão de cariz importante da identidade social, e por este facto os indivíduos sentem-se motivados a agir segundo essas normas. As normas sociais tem de ser aceites como tal por um número significativo de indivíduos, ou seja, as regras sociais estão relacionadas com a proporção do comportamento num determinado grupo de pessoas (Menin, 2007). Para que estas normas sejam adoptadas têm de ter significado para o sujeito, ou seja têm de ser coincidentes com os valores sociais e partir destes. A norma é assim na verdade uma aplicação de um valor ou conjunto de valores sob a forma de regra social (Born, 2005).

Assim, é importante fazer referência a duas perspectivas que ilustram como emergem as normas no interior dos sistemas sociais, sendo elas a perspectiva da valorização social e a perspectiva funcionalista (Cialdini & Trost, 1998). Segundo a perspectiva da valorização social as normas não são obrigatoriamente boas, as normas são regras arbitrárias para o comportamento e são aceites porque as mesmas são reforçadas e valorizadas pela cultura, ou seja, um ou qualquer comportamento que seja aceite e reforçado pode-se tornar uma norma (Berger & Luckmann, 1966; citado por Cialdini & Trost, 1998). Para a perspectiva

funcionalista, pelo contrário, as normas não são arbitrárias, elas resultam do balanço entre a urgência de controlo social individual e a sobrevivência colectiva (Campbell, 1975; Freud, 1952; Triandis, 1994; citado por Cialdini & Trost, 1998), de acordo com esta perspectiva o comportamento social torna-se normativo pois permite a realização dos objectivos do grupo.

De acordo com Opp (1982) citado por Veríssimo (2001) existe três géneros de processos de formação de normas: a institucional, ou seja, que se refere ao poder de determinadas instituições tais como governos e parlamentos, ou mesmo pessoas tais como padrões e directores que determinam tipos de comportamentos como sendo os adequados, conseguindo formar e/ ou reforçar as normas no intuito de controlar comportamentos de determinado grupo de pessoas. Isto acontece porque estas pessoas ou instituições têm a autoridade e o poder para as estabelecer; a formação voluntária refere-se, de entre acções possíveis, dois ou mais indivíduos definirem voluntariamente aquelas que são proibidas e as que são obrigatórias, neste caso são afectados pelas normas determinadas apenas os indivíduos que participam nesta decisão; e por fim, no que concerne á formação evolutiva esta distancia-se dos dois processos descritos anteriormente, pois as normas são a consequência irreflectida do desenvolvimento social entre diversas tentativas e erros num processo de mudança progressivo.

Para Opp (1982) citado por Veríssimo (2001) quase todas as normas que acompanham a acção social dos indivíduos, são o resultado de comportamentos repetidos e recompensados sucessivamente (Cialdini & Trost, 1998), isto verifica-se quando se trata dos comportamentos relativos á condução, pois a maior parte das normas da estrada resultam de comportamentos sucessivos que são recompensados porque na sua maioria não são punidos.

A formação das normas passa por diversas fases, sendo o primeiro a repetição de um comportamento num contexto específico mas, no entanto, nem sempre os comportamentos que são repetidos se transformam numa norma. Existem dois factores importantes associados a um comportamento repetido: a recompensa e a imitação. Os indivíduos, primeiramente, avaliam os benefícios e os custos do facto de adoptarem determinado comportamento, desta forma, tendem a repetir os comportamentos que acarretam mais benefícios e menos custos. Para além disso, os indivíduos aprendem determinados comportamentos através da imitação, isto ocorre pela observação dos outros e, novamente, avaliam as consequências, se as mesmas forem positivas tendem a repetir o comportamento. No entanto, a estrutura social também é um influenciador para a repetição dos comportamentos, sendo a comunicação e a coesão de grupo elementos essenciais neste processo (Opp, 1982; citado por Veríssimo, 2001). Assim, a

comunicação facilitará a difusão do comportamento e a coesão de grupo permitirá destacar os comportamentos mais relevantes para o grupo, o que fará com que haja repetição dos mesmos, e quanto mais importante o grupo é para o indivíduo mais afectados são os actos pelas normas do grupo (Jones & Gerard, 1967; citado por Veríssimo, 2001).

Após criados os comportamentos susceptíveis de serem repetidos, sucede-se para uma segunda etapa que é a formação de preferências (Opp, 1982; citado por Veríssimo, 2001). A predilecção por uma matéria ou uma actividade é mais intensa quando são atribuídas mais propriedades a essa mesma actividade ou comportamento e, consequentemente, quanto mais positivamente essas características são avaliadas (Ajzen & Fishbein, 1980; citado por Veríssimo, 2001). Assim, resulta uma terceira fase, que diz respeito ao facto das preferências se transformarem em normativas. Isto sucede quando estas se tornam verbalmente expressas, atribuindo-se ao “que se deve” e ao “que não se deve” fazer, é desta forma que se reconhece conscientemente as regularidades comportamentais. Mas, no entanto, não quer dizer que as normas que são expressas verbalmente sejam aceites, pois uma norma para que seja aceite necessita de ser internalizada, assim, tem que ser intrinsecamente recompensada e, por outro lado, o desvio repercussões negativas (Opp, 1982; Jones & Gerard, 1967; citado por Veríssimo, 2001). Quando interiorizadas, as normas e as atitudes são muito importantes para a intenção comportamental que por sua vez está na base do comportamento voluntário (Simões, 2007).

O conceito de atitude corresponde a uma disposição favorável ou desfavorável em relação a um determinado elemento e que possui a capacidade de orientar a conduta do indivíduo em relação a esse objecto (Askevis-Leherpeux, 2001). Numa situação ideal as normas seriam objecto de consenso para toda a sociedade, no entanto isso é apenas uma utopia, uma vez que na verdade existem subculturas que defendem valores e regras diferentes criando assim de certo modo uma multiplicidade de normas. Por subcultura entende-se um modo específico de pensar, agir e comunicar que foram aprendidos e partilhados por um grupo particular de indivíduos que podem defender valores diferentes do resto da sociedade (Lima, 2001). Desta maneira é criado um conjunto de medidas que possibilita reforçar as normas, designadamente as sanções, são as sanções que possibilitam sustentar as normas (Cialdini & Trost, 1998). As normas regulam as acções dos indivíduos, pois dizem respeito a um padrão de comportamento previsto num determinado contexto. Assim, os indivíduos, na maioria das vezes, tendem a condenarem o comportamento desviante e a recompensar o comportamento normativo (Jones & Gerard, 1967; citado por Veríssimo, 2001). Cusson

(2002), refere-se às normas sociais enquanto regras de conduta criadas pelas sociedades num determinado momento cuja infracção é susceptível de sanção. As sanções servem desta forma para fortalecer as normas sociais e podem ser formais ou informais (Giddens 2004). As punições reforçam as normas ao evitar que a sua transgressão seja esquecida e que os indivíduos adoptem uma atitude passiva e de indiferença em relação a esta conduta (Cusson, 2002).

Existem na sociedade diferentes tipos de normas que se revestem de diferentes valores, o que leva a que nem todos os incumprimentos tenham o mesmo significado. Segundo Cialdini & Trost (1998), as normas podem ser classificadas em descritivas, prescritivas e subjectivas. Relativamente as normas descritivas, que podem também ser chamadas de populares, são as que descrevem para uma determinada situação o comportamento adequado, tornando-se mais consistentes quando mais indivíduos se comportam da mesma forma (Cialdini & Trost, 1998). No que respeita as normas prescritivas ou injuntivas estas estão relacionadas com a aprovação ou desaprovação por parte dos outros, motivando o comportamento através das recompensas ou punições, prescrevendo o comportamento no sentido do que se “deveria fazer” (Cialdini, Kallgren e Reno, 1991). Por fim, as normas subjectivas são mais específicas do que as normas injuntivas, pois refere-se a percepção que o indivíduo tem relativamente aquilo que deve ou não fazer numa determinada situação mas tendo em conta aquilo que as pessoas que lhe são significativas pensam, ou seja, é a pressão social exercida por outros que são importantes para manifestar ou não certo tipo de comportamento (Fishbein & Ajzen, 1975; citado por Veríssimo, 2001). As normas sociais exercem efeito sobre o comportamento dos indivíduos, estes efeitos podem ser causados por estes três tipos de normas: a descritiva, a injuntiva e a subjectiva. Desta forma, estas normas também vão influenciar os indivíduos quando conduzem, pois o tipo de norma vai influenciar o comportamento e atitudes dos condutores.

Embora a transgressão das normas possa trazer consequências para o sujeito, a verdade é que ninguém consegue cumprir todas as regras existentes, bem como ninguém as consegue desrespeitar na sua totalidade. Portanto qualquer indivíduo pode em determinado momento transgredir uma norma social (Giddens, 2004); e mesmo nas subculturas consideradas transgressivas apesar das normas desviantes existem normas convencionais (Born, 2005). No que concerne ao desvio, segundo Giddens (2004) este refere-se a um comportamento que foge às normas aceites por um significativo número de indivíduos de uma comunidade ou sociedade.

Desta forma, é importante fazer referência a alguns autores e teorias acerca do crime, desvio e transgressão, pois ao abordar a problemática da sinistralidade rodoviária é fundamental compreender as causas que podem conduzir à transgressão rodoviária e ao crime.

De acordo com Sellin (1938) citado por Cusson (2002) a criminalidade está inserida no conceito de cultura do grupo que para além de moldar a personalidade do indivíduo, abarca normas concretas que guiam o comportamento, mas nem sempre estão em concordância com a restante sociedade ou até mesmo com as normas estabelecidas legalmente, isto provoca um conflito normativo que pode encaminhar à transgressão e ao crime. Na teoria defendida por Szabo (1978;1986; citado por Cusson, 2002) refere as variações da criminalidade através do grau de integração cultural de cada sociedade, pois ao contrário do que se verifica nas sociedades integradas onde existe uma harmonia entre costumes, lei e valores, nas sociedades não integradas desenvolvem-se grupos (subculturas) que potenciam condutas transgressivas em relação às normas validas pela sociedade em geral. Cohen (1955) diz que esta subcultura delinquente é uma resposta do grupo à frustração que sentem relativamente à necessidade de conservação do *status*, assim, não só negam os valores da classe média como os trocam por outros que encaram como sendo mais aliciantes (citado por Giddens, 2004). A importância de se fazer referência a este tipo de grupos é porque se encontra na base das diversas teorias explicativas acerca da delinquência em geral e mais propriamente na delinquência juvenil (Dias & Andrade, 1997).

Durkheim (1897) contribui para o esclarecimento da noção de crime mas também para a sua interpretação como um fenómeno social normal em vez de patológico (citado Cusson, 2002). Para além de considerar o crime e o desvio como factores sociais, defende que a transgressão é fundamental ao desenvolvimento da sociedade, fomentando a mudança através da adaptação e o sustento de limites comportamentais (Giddens, 2004). Deste modo, na sua teoria da coesão social, refere que a união que o indivíduo estabelece com o seu grupo de pertença beneficia o conformismo com as normas e a identificação com os outros, criando desta forma o controlo externo e interno do comportamento (Benavente, 2002). A anomia é um dos conceitos centrais da teoria de Durkheim (1897), consiste na ausência de normas e de modelos na sociedade, causando nos indivíduos sentimentos de ansiedade e desorientação (citado por Giddens, 2004). Isto surge quando há uma mudança na ordem social na qual o individuo esta acostumado, podendo ser causada por uma crise económica / crescimento ou divórcio, podendo causar uma incapacidade social de controlar os desejos e os mesmos se tornarem insaciáveis (Cusson, 2002).

Reformulando o conceito de anomia, Merton (1938) diz que esta se refere à tensão criada pela exagerada importância atribuída pela sociedade ao sucesso, dando valor as formas normativas de o alcançar (Dias & Andrade, 1997; Cusson, 2002). É nesta base que Merton (1938), caracteriza cinco grupos de indivíduos (citado por Giddens, 2004). Os conformistas diz respeito ao grupo com maior expressão, são os indivíduos que aceitam tanto os valores socialmente defendidos bem como as formas convencionais de os atingir. Os inovadores são aqueles que apesar de aceitarem os valores da sociedade, aceitam meios ilícitos para os alcançar. Os ritualistas referem-se aos indivíduos que ainda que se conformem aos modelos socialmente aceites, aceitam-no de maneira automatizada sem um objectivo a longo prazo. Os retirados são os indivíduos considerados à margem da sociedade por causa da rejeição dos valores dominantes e dos meios que utilizam para os atingir. E os rebeldes são o grupo que para além de rejeitarem os valores e os meios socialmente aceites têm como objectivos substituí-los. De acordo com Cusson (2002) os grupos dos inovadores são normalmente associados à desviância. Desta maneira para Merton (1938) a anomia e o comportamento desviante tem por base a ordem social, no entanto para Durkheim (1897) as mesmas são explicadas com base no indivíduo (Teixeira, 2008).

Cloward e Ohlin (1960), na mesma linha da teoria de Merton (1938), distinguiram três tipos de subculturas: subcultura do conflito e violência que possibilitam satisfazer as necessidades de afirmação e aquisição; subcultura criminal que possibilita aos sujeitos obter os bens que desejam; e subcultura retirada que é a procura do prazer imediato e por isso habitual o consumo de substâncias (citado por Born, 2005).

Rotter (1965) baseia-se nas expectativas de controlo, conceito importante quando se pretende compreender a transgressão. Segundo este existem dois tipos de controlo: o *locus* de controlo interno que leva o sujeito a sentir-se responsável pela sua vida e pelos seus actos; e o *locus* de controlo externo que se refere à atribuição que o sujeito faz aos acontecimentos da sua vida em detrimento a algo externo como o azar, a sorte ou a um segundo indivíduo (citado por Born, 2005). Todavia, apesar de poder haver uma relação entre a transgressão e o *locus* de controlo externo, Born (1983) num estudo que realizou não encontrou correlação significativa entre estas variáveis (citado por Born, 2005).

Outro autor que é importante referir é Sutherland (1940), pois este afirma que o comportamento criminoso ou delinquente é promovido pela associação diferencial, ou seja, da parceria a outros sujeitos que defendem determinadas normas pelas quais o indivíduo se identifica e que potencia a transgressão (citado por Giddens, 2004; Born, 2005). Isto tem por

base dois princípios: o princípio da aprendizagem que se refere que a delinquência, a transgressão ou o comportamento criminal pode ser assimilado em pequenos grupos; e o princípio da associação diferencial que concerne a adesão por parte do adolescente a uma conduta delinquente ou transgressiva se esta se enquadrar a um meio favorável para a aquisição desses comportamentos (Santos, 2004). Assim, o indivíduo através da aprendizagem social associa-se a pares transgressores, compondo um grupo onde se reforçam as atitudes, valores e comportamentos transgressivos (Simões, 2007). É relevante afirmar que isto acontece mais frequentemente quando existe consequências positivas da infração da lei do que no cumprimento da mesma (Cusson, 2002).

Akers (1973) citado por Cusson (2002), com base na teoria de Sutherland (1940), defende que os comportamentos transgressivos ou desviantes são aprendidos pelo indivíduo no grupo de pares através da imitação e do reforço desses comportamentos. Desta forma, a sua teoria assenta em quatro conceitos: a associação diferencial que refere que a aprendizagem do comportamento desviante assenta principalmente nos grupos primários de socialização como é o caso da família e o grupo de pares; a definição diz respeito as atitudes aceites relativamente a um determinado comportamento transgressivo e a denotação que o mesmo assume para o indivíduo, estando relacionado com o tipo de reforço a que o acto transgressivo é alvo; a imitação refere-se à reprodução ou não do comportamento através da influência do modelo observado e das consequências que os seus actos acarretam; por último, o reforço diferencial diz respeito à reflexão entre as recompensas e as sanções vividas no passado e presente que aumentam ou diminuem a probabilidade de ocorrer determinado acto.

Para os autores como Sutherland (1940) que defendem a teoria interaccionista, o desvio não existe por si só, o mesmo é catalogado pela sociedade enquanto tal (Giddens, 2004). Apesar do que já foi referido anteriormente acerca da maneira como os indivíduos percebem as leis rodoviárias, ou seja, não a encaram da mesma maneira do que as outras leis existentes, achou-se relevante abordar a teoria da etiquetagem defendida por Becker. Este autor (1973) citado por Giddens (2004) diz que não existe uma conduta desviante mas sim comportamentos socialmente considerados como tal. Uma vez que são as pessoas que formam a sociedade que rotulam os comportamentos através das normas sociais em vigor qualificando as condutas como adequadas ou não, desta forma, o rótulo de desviante não depende da acção mas da percepção que os indivíduos têm desses comportamentos. Para este autor é mais importante descobrir o que afasta a maioria dos indivíduos da transgressão e do desvio do que

propriamente o que leva a essa conduta, pois acredita que todos possuímos tendências para o desvio que são suprimidas pelas normas a que nos comprometemos (Born, 2005)

Ainda nesta linha de pensamento, Lemert (1972) citado por Giddens (2004) estudou o impacto que o rótulo exerce no indivíduo, ou seja, não afecta somente a imagem que é transmitida aos outros mas no próprio. Para este autor o facto de o indivíduo interiorizar o rótulo e o mesmo se identificar como desviante aumenta a probabilidade de socialização com outros desviantes, fazendo com que desta maneira exista um aumento da imagem negativa e a ampliação da desviância que poderá levar em casos extremos à exclusão social (Cusson, 2002)

Tannenbaum (1938) citado por Cusson (2002) afirma que os comportamentos delinquentes na fase da adolescência são guiados pelo prazer, pela aventura e pelo jogo, não tendo nada de patológico na sua natureza, na maioria dos casos são os adultos que estigmatizam essa conduta.

No que diz respeito as teorias do controlo social, estas consideram que o crime e o desvio são um acto racional, resultante do conflito entre o impulso criminal e os dispositivos sociais e físicos, tais como as normas que os demarcam. Um dos autores relevantes desta teoria é Hirschi (1969), que defende que o indivíduo avalia o seu envolvimento na actividade delincente fazendo um balanço dos riscos e benefícios dessa mesma actividade (Giddens, 2004). O mesmo pretende perceber o que leva a maioria dos sujeitos a respeitar a lei e não o que leva ao seu desrespeito, pois considera que todos os indivíduos poderão representar potenciais delinquentes (Cusson, 2002).

Hirschi (1969) citado por Giddens (2004) menciona que o controlo social e a conformidade dependem de quatro laços entre o sujeito, a sociedade e os comportamentos considerados legais: o apego; o compromisso, a participação e crença. Estes são alcançados através do processo de socialização (Born, 2005). Assim, o apego refere-se à ligação afectiva entre o sujeito e o outro convencional (os pais, professores e o grupo de pares) que estabelece o grau de execução das normas relativamente a disponibilidade para ter em conta as opiniões e expectativas dos outros. O compromisso é a ponderação entre os custos e benefícios que praticar ou não uma transgressão avaliando as consequências das suas acções, por este motivo é uma componente cognitiva. A participação liga-se com os recursos dispendidos em atingir objectivos convencionais, ou seja, o desgaste na prática de actividades legais pode diminuir as oportunidades transgressivas. Por último, a crença é relativa à legitimação das normas para o sujeito bem como o seu significado. Concluindo, quando ocorre o enfraquecimento destes

laços aumenta a probabilidade de ocorrer transgressões (Dias & Andrade, 1997), para que tal não aconteça deve existir uma motivação das expectativas pessoais, o envolvimento do adolescente em projectos de vida bem como em actividades que preencham o tempo livre e o aumento da crença que as leis devem ser cumpridas (Cusson, 2002).

Gassin (1985) citado por Cusson (2002) aborda a transgressão numa outra perspectiva, este defende que a criminalidade advém da maneira como os valores sociais estão organizados, ou seja, a falta de unanimidade em relação aos valores sociais onde coabitam valores éticos discrepantes enfraquece as medidas de controlo social levando a uma atitude passiva relativamente a certos actos que antes eram condenados.

Outro autor importante de fazer referência é Pinatel, pois como já verificamos a personalidade também é um dos factores que exerce muita influência na condução, este autor debruça-se no conceito de personalidade criminosa, apesar de neste estudo não querer centrar-me muito na personalidade, achei relevante fazer menção à mesma, pois como muito foi referido este é um fenómeno bastante complexo que carece de atenção aos diversos factores.

Desta maneira Pinatel (1963) citado por Born (2005) defende que existe três traços que envolvem a personalidade de todos os delinquentes: o egocentrismo, a labilidade, a agressividade e a indiferença afectiva. O egocentrismo é uma tendência para ver o mundo apenas em função de si e dos seus interesses, não dando importância ou não tendo a capacidade de considerar o ponto de vista dos outros, as suas opiniões ou sentimentos. A labilidade refere-se a incapacidade de adaptação a diversos contextos, na incapacidade ou dificuldade em prever e relacionar o resultado do seu comportamento e de manter uma linha estável na sua conduta. A agressividade é o uso da violência enquanto reacção e acção e, a indiferença afectiva corresponde à dificuldade em ter simpatia ou compaixão por outros impossibilitando que o indivíduo seja sensível ao sofrimento dos outros. Concluindo, a presença de um ou mais destes elementos facilita a passagem ao acto (Born, 2005), também se verifica que muitos destes tipos de personalidade estão presentes nos acidentes rodoviários, sendo mais potenciados com o consumo de substâncias.

A importância de abordar diversas teorias acerca de comportamentos delinquentes ou criminosos para o estudo em causa, para além de ser uma maneira de compreender melhor o que leva à transgressão e desvio no acto de conduzir, prende-se ao facto que a maioria dos adolescentes enquadra os comportamentos transgressivos do consumo de substâncias e o ter condutas arriscadas como sendo uma atitude apenas exploratória e passageira não abarcando graves consequências. No entanto, essas experiências não deixam de ser um risco para o

desenvolvimento de condutas transgressivas até à idade adulta, comprometendo a vida do indivíduo e de toda a sociedade.

Parte B - Legitimação

Capítulo II – Drogas, adolescência e condução

2.1 - Adolescência: desenvolvimento e consumo de substâncias

“ [...] a adolescência seria uma etapa da vida que marca a passagem da infância para a idade adulta. Mas onde situamos o fim da infância? Onde situamos o início da idade adulta? A complexidade da análise pode manifestar-se desde logo, na medida em que estes limites evoluem em certa medida com as épocas, as culturas, os equipamentos tecnológicos novos, os estilos educativos, etc.” (Winnykamen; citado por Coslin, 2002 p.7)

O conceito de adolescência não se manteve fixo ao longo do tempo reflectindo as mudanças que ocorreram na sociedade. Na verdade este conceito é bastante mais recente do que seria de esperar, pois o termo adolescência como hoje o conhecemos, enquanto um período do desenvolvimento com características específicas surge nos séculos XVIII e XIX (Braconnier & Marcelli, 2000). Apesar desta fase de desenvolvimento só ter adquirido a sua independência nesta altura, a adolescência já é objecto de estudo desde a Antiguidade: Aristóteles considera os adolescentes indivíduos apaixonados e impulsivos.

Até ao século XIX, as crianças eram tratadas como adultos a partir dos seis ou sete anos, altura em que terminavam a escola e começavam a trabalhar nos campos, em minas ou iam combater em guerras (Salvador, 2008). Actualmente, esta fase de desenvolvimento estende-se por um período alargado de tempo que se pode prolongar até aos 30 anos de idade (Simões, 2007). Isto deve-se a factores como o aumento da liberalização e da tolerância pelos costumes e o reforço da dependência provocado pelo prolongamento dos estudos e pelo desemprego (Braconnier & Marcelli, 2000).

A duração da adolescência não apresenta actualmente na nossa sociedade demarcações fixas, o que leva a algumas confusões teóricas. No entanto existe um maior consenso em relação ao início deste período, desta maneira, segundo muitos autores é marcado pelo início da puberdade entre os dez e os treze anos (Braconnier & Marcelli, 2000). Mas esta questão também tem sido alvo de algumas modelações, pois nos últimos cem anos tem-se verificado uma antecipação desta fase (Veloso & Matos, 2008).

Alguns sociólogos encaram que o final da adolescência e a entrada na vida adulta está associada ao início da vida profissional e à independência financeira (Braconnier & Marcelli, 2000).

A adolescência representa um período do desenvolvimento marcado por diversas mudanças e transições em diferentes níveis, como exemplo, o plano físico, o sexual, o cognitivo e o emocional (Assis, Avanci, Silva, Malaquias, Santos & Oliveira, 2003).

Assim, as mudanças ao nível biológico influenciam o desenvolvimento do sujeito tanto a nível social como emocional, sendo estas alterações as que indicam o início da adolescência e afectam a altura, o peso, o desenvolvimento dos órgãos sexuais e a secreção deste tipo de hormonas. Esta transformação do corpo leva à intensificação das pulsões, sejam estas agressivas ou libidinais (Braconnier & Marcelli, 2000)

As alterações cognitivas levam a que o pensamento se torne mais complexo e eficiente. De acordo com os estádios de desenvolvimento de Piaget (1983) durante a adolescência o indivíduo conquista o estágio das operações formais devido ao aumento do conhecimento, organização, planeamento e controlo sobre o pensamento o que permite que as operações mentais se tornem mais abstractas, complexas, lógicas e flexíveis (Simões, 2007).

No entanto, apesar das alterações cognitivas descritas que permitem a complexificação do raciocínio, o cérebro apenas consegue a sua completa maturação social por volta dos vinte anos de idade (Velooso & Matos, 2008)

As mudanças emocionais, alteram a forma como o adolescente se vê a ele próprio (Simões, 2007). Estas mudanças englobam entre outros conflitos emocionais, a procura da identidade e a conquista de mais autonomia. Embora o sujeito contenha a capacidade de sentir emoções desde o nascimento, na adolescência estas pronunciam-se mais facilmente, mais frequentemente e por vezes de forma confusa e desorganizada (Braconnier & Marcelli, 2000).

Segundo Erickson (1968; 1982) citado por Simões (2007), a procura da identidade pressupõe a interacção com outros significativos que lhe permitam experimentar papeis e realizem uma avaliação desse desempenho. A construção da identidade inteira as modificações individuais, as exigências sociais e as expectativas em relação ao presente e ao futuro (Velooso & Matos, 2008).

Desta maneira é relevante dizer que o grupo de pares é importante nesta procura, pois é com eles que o adolescente passa a maioria do seu tempo e onde busca o reconhecimento. No entanto o adolescente necessita de atingir a sua independência dentro do grupo para alcançar a sua maturidade. Ao alcançar uma identidade pessoal vai contribuir para o processo

de tomada de decisão que facilita ao sujeito a autonomia, confiança e iniciativa nas suas decisões, caso o mesmo não ocorra, como defende Erickson, pode originar problemas de comportamento que muitas vezes são manifestados na fase da adolescência (Simões, 2007).

Outros factores que estão na origem da construção da identidade são a família, a escola e a comunidade, pois são também os principais contextos de socialização (Pereira & Matos, 2008).

A adolescência é caracterizada por um progressivo desenvolvimento da maturidade, neste período são notáveis as transformações e alterações que se vão formando, existe assim a necessidade da dependência de protecção, mas por outro lado a necessidade de autonomia e independência (Marques, 1998; citado por Almeida, 2004). Esta necessidade de independência traduz-se no meio rodoviário, quando este tem acesso ao veículo passa a ser o adolescente o condutor e não a ser conduzido, neste sentido é ele que tem o controlo sobre o que faz, passando a ser um sujeito autónomo, podendo assim assumir responsabilidades e procurar novas sensações e experiências, tal como mostrar o seu reconhecimento não só aos pais e família, mas também perante a sociedade (Horta & Coelho, 2001; citado por Almeida, 2004). É neste momento que o adolescente primeiramente procura o seu estatuto de adulto, autonomia e afastamento do seio familiar. No entanto com a tarefa de conduzir surgem as responsabilidades que acarretam um condutor, o adolescente depara-se com a lei (responsabilidade civil), atitudes e comportamentos tanto seus como dos outros que na estrada circulam (Matos, 1995; citado por Almeida, 2004). Nesta linha de pensamento, através de estudos efectuados verificou-se uma grande correlação relativamente às idades mais jovens, possibilitando afirmar que os condutores mais jovens se irritam mais facilmente com o comportamento dos outros que na via circulam, reagindo perante as situações de uma forma mais violenta (Correia, 2008).

Segundo Moller & Gregersen (2008) a condução perigosa nos jovens, tais como os comportamentos de risco que estes exercem podem estar relacionados com a natureza funcional, ou seja, têm tendência a subestimar os riscos, as suas capacidades de condução, a pensar que são menos propícios às situações negativas e atribuem uma menor importância às infracções na estrada em comparação com as outras faixas etárias. Assim os factores, quando se avalia a taxa de acidentes entre os jovens são direccionados para a sua falta de experiência na condução, pelo seu estilo de vida, condução sobre o efeito de álcool, deficiente percepção do risco, menor capacidade para avaliar a sua própria segurança e a dos outros e necessidade de manifestar a sua independência, muitas vezes esta necessidade de independência é

demonstrada com o objectivo de impressionar os colegas ou o grupo de pares o que pode levar a desafiar a autoridade e por vezes a colocarem-se em situações de risco extremo (citados por Correia, 2008).

Adolescência é a fase da construção da identidade, parte-se à descoberta de novas sensações, novos desafios, na tentativa de testar os próprios limites e de procurar novas experiências (Horta & Coelho, 2001; citado por Almeida, 2004). Através destas procuras de novas sensações e de novos desafios relacionados com a sinistralidade rodoviária, os novos condutores e os jovens que tem acesso à licença para conduzir ciclomotores, muitas vezes testam os limites da “máquina” para conhecerem os seus próprios limites, ou seja, conhecer a adrenalina da velocidade. Outro factor a ter em consideração é o consumo de álcool e estupefacientes nos jovens condutores, não deixando de ser também uma forma de desafio o facto de conduzirem sobre o efeito dos mesmos.

Os autores que tem abordado esta problemática numa perspectiva psicanalítica, acreditam que o carro torna-se uma compensação para o ego angustiado e apático, em principal em adolescentes e adultos com personalidade imatura, observando que os outros condutores são considerados exclusivamente como oponentes na estrada (Hilgers, 1993; citado por Marín & Queiroz, 2000). Deste modo, por exemplo, quando os indivíduos competem na estrada não estão a competir com a pessoa que se encontra dentro do veículo mas sim com a potência, a marca e as características de ambos os veículos, o que provoca na maioria dos casos um esquecimento da parte humana e apenas sobressaía a “máquina”.

De acordo com Matos (1996) citado por Almeida (2004) o adolescente na realização de comportamentos de risco, escolhe preferencialmente experiências corporais ou físicas, no intuito de sentir o seu próprio corpo ou a mudança do mesmo. O autor também refere que o adolescente quando quer expressar o seu estado emocional é através da acção, ou seja, do seu comportamento ou forma de agir, quando esse agir passa para o risco ou para o perigo, o jovem é capaz de se colocar entre a vida e a morte. Inserido nos comportamentos de risco muitas vezes experienciados pelos adolescentes e mesmo pelos adultos, esta inerente os valores éticos e morais de cada um, tal como a educação para a cidadania, factor importante quando se tem em poder uma máquina, que apesar de útil, é perigosa. Assim sendo, o adolescente através das suas atitudes e comportamentos como condutor vai revelar o seu desenvolvimento psicológico (Matos, 1995; citado por Almeida, 2004). Estas variáveis que contribuem para uma condução de risco carregam consigo altos prejuízos tanto para os próprios condutores como para os outros condutores que na via circulam e para a sociedade.

Justificando a emergência de intervenções que possam alterar comportamentos e estilos de vida nos futuros condutores no intuito de minimizar a sinistralidade rodoviária e proporcionar uma maior e eficaz segurança rodoviária.

Neste sentido acrescenta-se que a criança também ela tem noção do perigo, esta, conforme o seu desenvolvimento, interessa-se pelo assunto e tenta cumprir as normas, no entanto como exigir à criança comportamentos dos quais os adultos na sua generalidade não cumprem? As referências de ensino vão se perdendo e o trabalho até então realizado de inculcar à criança o bom senso na condução e no cumprimento das regras de circulação vai fracassando (Girão, 1993). Existe portanto a urgência desses valores serem mantidos até a idade que elas próprias vão exercer um papel activo na condução e na educação desta.

Os acidentes de automóveis continuam a liderar as causas de morte entre os jovens com idades compreendidas entre os 16 e os 20 anos. Segundo alguns autores, a razão para que haja tantas mortes entre os jovens é porque estes tem menos tendência para utilizarem o cinto de segurança do que os adultos.

Os comportamentos dos jovens condutores são influenciados por diversos factores, incluindo os seus níveis de conhecimentos pessoais, consciência, capacidades e experiência. Neste sentido, os comportamentos podem ser influenciados pelas suas características individuais, tal como a idade, género, cognição, etnia e experiência de condução. É de salientar que as condições e características do veículo e a comunidade onde o jovem está inserido também influenciam o comportamento na estrada. Outros factores de risco a ter em consideração é a privação do sono, o estado mental do jovem, por exemplo, o humor, os pensamentos e sentimentos e, também, a impulsividade. A inexperiência e a imaturidade do jovem condutor contribuem muito para as elevadas taxas de acidentes.

As evidências sugerem que os comportamentos de risco dos adolescentes têm causas em comum, uma vez que a escolha do comportamento não é apenas devido as crenças e histórias pessoais, mas também pela família. O tipo de comunicação entre a família e o adolescente relativamente a uma condução segura, o uso constante do cinto de segurança e a necessidade de respeitar as regras de circulação para sua segurança e a segurança dos outros vai influenciar a atitude e o comportamento do adolescente como condutor. Contudo, a comunicação entre a família e o adolescente, apesar de ser um factor muito importante para minimizar a sinistralidade rodoviária, poderá não ser suficiente, é necessário que a família tenha um papel mais activo na educação do jovem, desde cedo a família deve demonstrar

através dos seus actos, ou seja, ela própria ter comportamentos de segurança como condutores e peões.

Outro factor que pode incrementar comportamentos de risco é a presença e o número de passageiros que estão presentes no veículo, a idade dos passageiros, o comportamento dos passageiros e as distrações, tais como o álcool, a música e os telemóveis.

A diferença dos meios rurais e urbanos também vai criar diferentes tipos de riscos para os jovens condutores, tal como o ambiente social, político e económico da comunidade influencia a maneira como o adolescente vai responder quando presente na escolha do risco ou um comportamento de segurança. O ambiente social inclui, a comunicação social, as normas da comunidade, padrões culturais, presença do reforço do cumprimento da lei e a prática policial. Ao nível da comunidade, quando o adolescente tem acesso a um veículo, na maioria dos casos depende das circunstâncias financeiras da família. Em alguns estudos verificou-se que os adultos que começaram a ingerir álcool aos catorze anos são mais propícios de mais tarde virem a conduzir sobre o afeito de bebidas alcoólicas do que aqueles que apenas começaram a beber aos vinte e um anos de idade. Acrescentado mais um factor para que haja mais intervenções direccionadas para os jovens para minimizar a problemática da ingestão de álcool na tarefa de condução, ressaltando a necessidade de esforços educativos nos hábitos de ingestão de bebidas alcoólicas e no consumo de estupefacientes, uma vez que as medidas de punição não parecem surtir efeitos e a reeducação tem-se mostrado insuficiente.

Os esforços realizados para a prevenção rodoviária têm sido focalizados na mudança de comportamentos dos condutores através da educação, policiamento, modificações nos veículos a motor e alteração do ambiente rodoviário, nomeadamente das estradas e sinalizações (Juarez *et al*, 2006).

2.2 - Consumo de substâncias: caracterização das drogas

Existe uma grande variedade de factores que interagem entre si que torna o acto de conduzir numa tarefa complexa e, consequentemente, perigosa. O consumo de substâncias interfere, não raras as vezes, em muitos dos factores descritos principalmente os de natureza psicológica, o que produz diversos comportamentos imprevisíveis e desencadeia consequências graves no ambiente rodoviário.

O primeiro contacto do indivíduo com as drogas surgiu através do consumo de plantas e dos seus derivados, acompanhado ao longo dos séculos a história humana. Desta forma surgiram as drogas chamadas de naturais (coca e ópio) e também a cocaína e a morfina. Surge a partir do século XIX uma outra fase do fenómeno, onde o indivíduo consegue separar os princípios activos vegetais (alcalóides) no intuito de produzir novas drogas mais fortes, no entanto ainda se dependia das plantas. Com Wright (1874), através da morfina, aparece as drogas chamadas semi-sintéticas, por exemplo a heroína. A terceira fase é introduzida quando uma substância psicoactiva é sintetizada na sua totalidade em laboratório, não tendo antecipadores vegetais. Desta forma as primeiras experiências com este tipo de drogas surgiram a partir da segunda metade do século XIX mas cimentou-se no início do século XX e estão em desenvolvimento constante deste então. A anfetamina (Benzedrine) em 1887 foi a primeira droga sintetizada inteiramente em laboratório, sendo utilizada apenas em 1927 clinicamente. Em 1863 os barbitúricos, através da síntese do ácido barbitúrico, dando proveniência em 1903 à produção do barbitol. Mais tarde foram desenvolvidos muitos derivados destas substâncias. Nos anos oitenta, com a evolução desta terceira fase, surgiu a popularização do designer *drugs* (drogas de desenho). Estas substâncias ficaram conhecidas por serem consumidas em discotecas e *raves* num contexto colorido e de divertimento ao som da música electrónica, como é o exemplo do *ecstasy* (Ferreira – Borges & Filho, 2004). Os adolescentes são muitas vezes associados a este tipo de drogas, devido ao contexto onde as mesmas são consumidas.

Na realidade, a utilização das drogas pelo homem e pela mulher já advém desde á séculos, desde á muito que as substâncias que influenciam o equilíbrio biopsíquico do sujeito se tornaram uma fonte de fascínio na sua utilização, nos seus efeitos que permitem ao indivíduo sair de si próprio, na procura de vivências de deslumbramento sensorial, que a substância lhe trará alívio dos seus males, prazer imediato, paz e sucesso que ambiciona (Poiars, 1999; Ferreira – Borges & Filho, 2004). Os motivos argumentados para esta procura

diferem entre si, seja pelo desenvolvimento económico, religião, socialização, combate à solidão, etc. (Ferreira – Borges & Filho, 2004). Desta maneira, como refere Poiares (2001), o pensamento de uma sociedade livre de droga não é mais do que uma utopia.

O consumo de substâncias é um fenómeno complexo de grande extensão, os problemas relacionados a este fenómeno causam valores elevados de mortalidade e morbilidade em todo o mundo (Ferreira – Borges & Filho, 2004). No entanto, é essencial referir que o consumo de substâncias não significa nem é sinónimo de toxicodependência ou toxicomania. Toxicodependência é definida como uma perturbação do comportamento que se representa pelo desejo compulsivo da procura de um tóxico, não apenas pelos seus efeitos benéficos mas também por suprimir os efeitos desagradáveis da sua ausência (Angel & Angel, 2005).

O conceito de droga também é importante de ser definido, segundo a Organização Mundial de Saúde (Kramer & Cameron, 1975; citado por Moreira, 2005) é qualquer substância que quando introduzida num organismo vivo altera uma ou mais funções do mesmo. Desta forma não se pode excluir do termo droga o álcool e o tabaco.

No que concerne à sua prevalência, é importante dizer que apesar de este fenómeno não escolher idades ou classes sociais, a adolescência representa uma fase fundamental para o início do consumo de drogas, quer o seu consumo seja de experimentação, ocasional ou abusivo (Schenker & Minayo, 2005). Esta relação é explicada por Simões (2007) através das mudanças que ocorrem na fase da adolescência, sendo essas biológicas, sociais e cognitivas.

No entanto, é necessário desmistificar os tipos de droga, como os efeitos que cada um poderá provocar no adolescente, para não se cair no erro de os classificar a todos na mesma categoria.

Pretende-se caracterizar os tipos de drogas, os seus efeitos e as bases motivacionais para o início do consumo, no entanto, apesar de ser importante fazer referência a todos os tipos, para o estudo em causa, vamos aprofundar os tipos de drogas mais utilizados ou conhecidas como tendo maior prevalência entre os adolescentes.

Assim, segundo a divisão realizada por Ferreira – Borges & Filho (2004), as drogas naturais e as drogas semi-sintéticas são: Álcool; ópio e derivados; coca e derivados; efedra e derivados; *Quat* ou *Khat* e derivados; *Cannabis* e derivados; Cogumelos; Peiote; e Anticolinérgicos, as solanáceas e derivados. No que diz respeito as drogas sintéticas e as *designer drugs* estas são divididas em: Anfetaminas, metanfetaminas e *designer drugs*

(MDMA – *ecstasy* – e outras *designer drugs*); GHB; PCP e ketamina; LSD; inalantes; e ansiolíticos, sedativos e hipnóticos (barbitúricos, benzodiazepinas).

As drogas abordadas no estudo em causa são: o álcool, a *cannabis* e a cocaína. Pois, segundo Vicario & Romero (2007), são as drogas que mais prevalência tem na população escolar com idades compreendidas entre os 14 – 18 anos.

2.2.1 – Álcool

Quando fazemos referência a esta droga temos que ter em consideração que é uma droga lícita e a mais comercializada na sociedade, sendo uma das drogas mais bem aceites entre os indivíduos, pois o seu consumo é quase indispensável em diversos tipos de eventos sejam eles recreativos ou sociais. O principal componente das bebidas alcoólicas é o álcool etílico ou etanol cuja sua fórmula química é $\text{CH}_3\text{CH}_2\text{OH}$. As bebidas alcoólicas são consumidas por via oral na generalidade, sendo adquiridas através da destilação ou fermentação, conseguindo-se bebidas com diferentes graus de álcool, por exemplo, as cervejas que são originadas de cevada, arroz, milho, entre outros cereais a sua fermentação é parada artificialmente entre os 3 e os 6% de álcool, no entanto os vinhos podem ir entre os 10 e 14% de álcool, no caso da aguardente, rum vodka, gim, entre outros, recorre-se à destilação e desta forma estas bebidas podem conter entre 40 e 75% de álcool puro. Em alguns vinhos, como o Vinho do Porto, utilizam este álcool podendo no caso destes vinhos os valores serem entre 18 e 20% (Ferreira – Borges & Filho, 2004).

O consumo não moderado de álcool para além de acarretar graves consequências para a saúde do indivíduo, provoca danos financeiros, familiares, escolares e sociais. Mesmo em casos que não exista o consumo excessivo do álcool, este é uma das principais causas, directa ou indirecta, apontadas na generalidade dos acidentes rodoviários, de onde resultam milhares de vítimas e problemas de foro familiar, económico e social (Stoppard, 2000; Rodrigues et al, 2007; citado por Gonçalves, 2008). As bebidas alcoólicas devido aos efeitos que provocam na maioria dos consumidores são tidas como estimulantes que actuam activamente nos processos mentais e físicos, todavia a realidade é basicamente diferente, o álcool é na realidade um depressor que danifica as capacidades psicofisiológicas, mesmo consumido em pequenas quantidades (Gonçalves, 2008)

No que diz respeito ao álcool no organismo é de salientar que apenas cerca de 50% que é ingerido é expulso através da saliva, respiração, urina e transpiração, o resto vai

rapidamente para a corrente sanguínea através das paredes do estômago e parte superior do intestino delgado sem haver qualquer transformação química (Mello, Barrias & Breda, 2001; citado por Gonçalves, 2008). Quando já no sangue, é conduzido pelos vasos sanguíneos para todas as partes do corpo, quando chega ao cérebro afecta lentamente as capacidades sensoriais, cognitivas, perceptivas e motoras, abrangendo o equilíbrio e o controlo muscular (Stoppard, 2000; citado por Gonçalves, 2008). Assim, as capacidades do indivíduo ficam afectadas em pouco tempo após a ingestão do álcool, no entanto a sua eliminação do organismo processa-se de forma lenta. A taxa de alcoolemia no sangue (TAS) refere-se a medida habitualmente utilizada para avaliar a intensidade da concentração alcoólica num organismo num determinado momento, caracteriza-se por gramas de álcool puro por litro de sangue (Goodwin, 2000; citado por Gonçalves, 2008).

Perante isto, podemos afirmar que existe factores que intrometem-se na TAS, como exemplo, os factores pessoais, ou seja, um indivíduo com um Índice de Massa Corporal (IMC) superior, usualmente, apresenta TAS inferior em relação a indivíduos com menor peso que tenham ingerido a mesma quantidade da mesma bebida de igual forma e num contexto semelhante. A idade e o género também são factores individuais que interferem na TAS, desta maneira as crianças e adolescentes em comparação com os adultos tem uma menor capacidade metabólica face ao álcool, também as mulheres são menos dotadas de defesas ao álcool comparativamente aos homens. O aumento da sensibilidade ao álcool também esta associado a casos, como crianças filhas de pais alcoólicos, doentes do aparelho digestivo, epilépticos, indivíduos que tenham sofrido traumatismos cranianos, etc. Mas também a alguns estados emocionais, fadiga, alguns medicamentos, gravidez e mudanças repentinas de temperatura (Milam & Ketcham, 1991; citado por Gonçalves, 2008).

Outro factor que interfere na TAS é as maneiras de absorção, ou seja, a mesma porção de álcool pode ocasionar TAS bastante diferentes, no mesmo indivíduo ou em indivíduos diferentes, isto vai depender da maneira como o mesmo seja ingerido, por exemplo, em jejum ou às refeições, depressa ou em maiores intervalos temporais. O consumo de álcool com o estômago vazio apressa a sua absorção, aumentando instantaneamente cerca de 1/3 do valor da taxa, mas no entanto a existência de alimentos vai apenas retardar o processo, pois os seus efeitos ficam inalteráveis. A ingestão rápida do álcool aumenta a taxa em relação a ingestão, da mesma bebida e da mesma quantidade, entre intervalos temporais significativos. O tipo ou característica da bebida alcoólica também altera a TAS, pois não depende somente da

quantidade que é consumida mas também se o seu teor alcoólico é maior ou menor, tal como se a bebida é gaseificada ou aquecida (Gonçalves, 2008).

No que concerne ao álcool e jovens, é do conhecimento geral que o consumo deste tipo de droga em idades muito precoces acarreta diversos problemas, primeiro porque o sistema biológico do jovem não está preparado nem desenvolvido para a ingestão do mesmo o que pode provocar danos cerebrais e défices neurocognitivos (Zeigler *et al*, 2005; citado por Barroso *et al*, 2006), segundo porque está associado a comportamentos problemáticos na adolescência que inclui; a violência, a condução sobre o efeito do álcool e, consequentemente, a acidentes, absentismo escolar, probabilidade do aumento do risco do consumo de outras drogas (Komro, 2002; citado por Barroso *et al*, 2006).

Segundo os dados do “*Ministère de L’Éducation National de L’enseignement Supérieur et de la Recherche*” (MENESR, 2006; citado por Gonçalves, 2008) ao nível da União Europeia 70% dos rapazes e 63% das raparigas aos 12 anos já experimentaram álcool, estes dados prosperam até a idade dos 16 anos, estabelecendo nesta idade em que os valores estimam os 90%. No que se refere ao consumo regular, consumo pelo menos duas vezes mês, os dados apontam para uma evolução dos 14 aos 18 anos, em que nas raparigas vai dos 1% para os 7% e nos rapazes de 4% para os 22%.

Num estudo realizado entre 1994 – 1996 em Portugal no concelho de Matosinhos (Aragão & Sacadura, 2002; citado por Gonçalves, 2008) demonstrou que 47% dos jovens do 3º ciclo e do ensino secundário já tinham ingerido álcool, sendo a idade média do início do consumo entre os 13,1 anos. Ainda relativamente a este estudo, verificou-se que o consumo se realiza junto do grupo de pares na sua preferência (39,6%) e da família (25,6%). No ensino secundário, alunos com idades compreendidas entre os 16 anos ou mais, 79,1% destes jovens já tinham ingerido álcool pelo menos uma vez, sendo que o género masculino apresenta 80,2% no consumo de álcool ao longo da vida.

Os dados referidos foram confirmados em 1995, 1999 e 2003 pelo “*European School Survey Project on Alcohol and Drugs*” (ESPAD) publicado pelo Instituto Português da Droga e Toxicod dependência (Gonçalves, 2008), verificou-se através de inquéritos que uma percentagem de 78% dos jovens consumiu uma bebida alcoólica ao longo da vida e que 49% consumiu nos últimos trinta dias antes de serem inqueridos.

Relativamente aos dados da ESPAD (1999) ainda se verificou que 3% afirmaram ter tido experiencias de embriaguez umas vinte vezes ou mais ao longo da sua vida e 4% revelam terem estado embriagados três ou mais vezes nos trinta dias antes de inqueridos.

Relativamente às idades que iniciaram o consumo, constatou-se que 45% experimentaram cerveja, 30% vinho e 28% bebidas espirituosas, todos aos 13 anos.

Ao nível da União Europeia (UE) em 1994 relativamente à percentagem de consumidores semanais de álcool o país que liderava era a Itália na população entre os 11 aos 15 anos, no entanto Portugal encontrava-se em quarto lugar. Em 1995 Portugal passou para o terceiro lugar a nível europeu e mundial com uma ingestão de onze litros e manteve a sua posição em relação a variável vinho com 58,4 litros por indivíduo, aumentando em 1997 o consumo de álcool para 11,3 litros e o consumo de vinho para 61 litros passando a liderar o *ranking* a nível europeu e mundial. Em 2000 segundo os dados da Produção Industrial do Comércio, apesar de continuar a colocar Portugal no topo do consumo de bebidas alcoólicas posicionou - o em terceiro lugar com 10,8 litros atrás da Roménia (11,7 litros) e Luxemburgo (12,1 litros) (Aragão & Sacadura, 2002; citado por Gonçalves, 2008).

De acordo com os dados do Inquérito Nacional de Saúde em 1998/99 permitiu constatar uma redução das bebidas vinícolas em Portugal, no entanto também se verificou um aumento da ingestão da cerveja, passando a ser a bebida alcoólica mais consumida com 63,5 litros *per capita* ano (Dias, Vieira & Neto, 2003; Matias, 2007; citado por Gonçalves, 2008).

Em 2005 em Matosinhos no Encontro Internacional de Alcoologia (EIA) o Director do Centro Alcoologia da Região Norte (CARN) afirmou que apesar do alcoolismo ser um potenciador de graves problemas, por questões político – culturais, continua a não ser a ordem do dia na agenda política nacional, deixando bastante claro que o mesmo é um problema grave de saúde pública devido às percentagens de óbitos anuais, ou seja, em média vinte indivíduos morrem por dia devido aos problemas do alcoolismo, para além que corresponde a 60% dos homicídios, 40% dos suicídios, 22% dos acidentes mortais na estrada e 5% das ofensas corporais assinaladas nas instâncias judiciais e policiais (Gonçalves, 2008).

2.2.2 – *Cannabis*

Os canabinóides são um grupo de substâncias retiradas da planta *Cannabis Sativa*, em que a mais conhecida é o tetra – hidrocanabinol (THC). A *cannabis* é denominada de diversas formas na sociedade, tal como de charro, chamon, erva, ganza, liamba, hash, tablete, chocolate, óleo (óleo de haxixe), cânhamo ou boi.

Existem diferentes preparações em que os canabinóides podem ser consumidos: *Haxixe* – tem cerca de 20% de THC e é feito com a resina da planta fêmea; *Erva ou*

Marijuana – com cerca de 5% - 10% de THC sendo preparada com a planta seca (flores, ramos e folhas); e *Óleo de haxixe* – com cerca de 85% de THC e é preparado com resina e solventes (Esteves & Vieira – Coelho, 2007).

Este tipo de droga é muitas vezes visto pela sociedade actual como sendo uma droga leve em que os seus efeitos e consumo não são considerados como sendo um “grande mal” para a sociedade, como se a mesma não acarreta-se efeitos negativos (Silva & Deus, 2005).

É de salientar que quando maior for o teor de THC mais forte é o efeito psíquico. Depois do seu consumo por via de ingestão oral ou inalação do fumo, o THC é absorvido de uma maneira fácil no intestino ou pelos pulmões, passando para o cérebro rapidamente causando desinibição dos neurónios geradores de dopamina na zona ventro tegmental, com incremento de libertação de dopamina no *nucleo accumbens*. Após o seu consumo, os efeitos do THC sucedem em minutos, podendo durar no máximo uma a duas horas (Esteves & Vieira – Coelho, 2007).

O haxixe nos dias que correm é cada vez mais vulgar em contextos como as escolas, tornando-se igualmente como o álcool num modo de socialização do grupo de pares, estando presente nos hábitos do dia – a – dia de muitos adolescentes. Acarretando consequências no seu desenvolvimento e colocando em risco a saúde e o bem – estar dos mesmos (Silva & Deus, 2005). Por este motivo é importante descrever os efeitos deste tipo de droga nos indivíduos, sendo os principais efeitos e os mais evidentes a euforia, sensação de relaxamento, alteração da percepção temporal e sentimento de grandiosidade. Para além destes ainda ocorre lentificação, alteração da memória e complicações de coordenação motora. Em sujeitos com predisposição ou quando as doses são maiores poderá ocorrer alucinações visuais e/ou episódios psicóticos (Esteves & Vieira – Coelho, 2007), diversos estudos correlacionam o uso de *cannabis* e o desenvolvimento de esquizofrenia (Kristensen & Cadenhead, 2007; Di Forti *et al*, 2007; Linszen & Amelsvoort, 2007; citados por Esteves & Vieira – Coelho, 2007).

No entanto é de referir que em alguns sujeitos os efeitos em vez de serem de relaxamento e euforia são de ansiedade e de ataques de pânico. Também provoca analgesia, diminuição das náuseas e aumento do apetite, o que justifica por vezes o seu uso para fins terapêuticos como é o caso de utentes com sida ou oncológicos em fase terminal (Klein & Newton, 2007; citados por Esteves & Vieira – Coelho, 2007). De acordo com o relatório do MENESR (2006) a *cannabis* é das drogas ilícitas mais consumidas, principalmente pela camada mais jovem do sexo masculino, o seu consumo inicia-se por volta dos 12 anos (citado por Gonçalves, 2008).

No que concerne à condução os efeitos da *cannabis* e dos seus derivados influenciam muito o aumento dos acidentes rodoviários, pois prejudica o tempo de reacção, intervém e complica o controlo do percurso, bem como os reflexos em situações de emergência e dificulta e diminui a coordenação de movimentos. Quando consumida com álcool, mesmo em doses legais (TA <0,5g/l de sangue), amplia significativamente os riscos de ocorrer acidente (Gonçalves, 2008).

2.2.3 – Cocaína

A cocaína é um alcalóide existente nas folhas da *Erythoxylon coca*, uma planta indígena proveniente dos Andes. Este estupefaciente durante mais de cem anos foi utilizado na Medicina, como anestésico local e na oftalmologia com o intuito de dilatar a pupila. Sigmund Freud apontou o seu uso para tratar a depressão e a dependência alcoólica, no entanto esta ideia acabou pois a mesma provocava dependência (Esteves & Vieira – Coelho, 2007), o consumidor desta droga se não repetisse o seu consumo entrava em desespero. Sendo os seus efeitos mais usuais, quando existe a sua privação, a irritabilidade, desejo insaciável, modificações no sono e apetite, depressão, desmotivação e falta de energia mental e física (Gonçalves, 2008). Considerada como sendo uma droga ilícita “pesada”, pode ser injectada ou absorvida pela mucosa nasal. Quando injectada pode ser pura ou misturada com outras drogas, para além disso pode ser alterada com o intuito de aumentar o seu volume ou maximizar os seus efeitos, para isso é-lhe adicionada lactose, medicamentos como a procaina, lidocaína e benzocaína, estimulantes como anfetaminas e cafeína ou outras substâncias.

De acordo com o Relatório Semestral da Polícia Judiciária Portuguesa em 2005 (RSPJ, 2005; citado por Gonçalves, 2008) conclui-se que a cocaína é uma das drogas aditivas com efeitos mais prejudiciais, pois é responsável por inúmeros casos de detenções, internamentos com o intuito de tratamento ou desintoxicação, indivíduos a irem de urgência para o hospital e mortes. Os efeitos da cocaína no organismo são diversos e no cérebro a sua acção provoca graves alterações. Se houver um bloqueio no receptor *Neropinefrina* pode provocar no indivíduo, por exemplo, hipertensão e vasoconstrição, taquicardia e tremores discretos. Caso o receptor *Dopamina* seja afectado o indivíduo pode ter comportamentos estereotipados, hiperactividade e excitação sexual, no entanto o consumidor regular geralmente tem efeitos contrários como a incapacidade de ter orgasmos e impotência. Quando existe a acção desta droga no receptor da *Seretonina* o indivíduo sente uma redução na

necessidade de dormir. Esta droga pode provocar também perturbações alimentares tais como a bulimia e a anorexia nervosa, diminuição da concentração e memória. A cocaína também pode provocar o desenvolvimento de uma psicose, por vezes estes casos não são detectados e confundem com a psicose esquizofrénica, com alucinações visuais e/ou auditivas e ideias delirantes de tipo persecutório. Para além disso, os consumidores desta droga são conhecidos pelo seu comportamento arrogante, egoísta e prepotente.

Assim, apesar de a sua acção ser bastante intensa, o seu efeito tem a duração de mais ou menos trinta minutos (Gonçalves, 2008). Relativamente ao praticar a tarefa de condução sobre o efeito da cocaína é um risco bastante elevado, pois o condutor pode perder a total noção do que está a fazer colocando a sua vida e a dos outros em perigo, apesar de os efeitos serem diversos e variarem de indivíduo para indivíduo o seu uso na condução poderá sempre acarretar consequências bastante graves.

2.2.4 – Motivação base que leva ao início do consumo de drogas

Segundo alguns autores a base motivacional que leva ao início do uso de drogas e ao seu abuso deve-se aos estados emocionais os quais impulsionam a que os indivíduos procurem as drogas, de maneira a reduzirem ou atingirem diversos estados emocionais, podendo ser eles negativos, como é o caso da ansiedade, hostilidade e depressão, ou positivos como é o caso da procura do prazer, aventura ou companheirismo (Cohen, 1971; Barnes & Olson, 1987; Swisher & Hu, 1983; Negreiros, 1991; citados por Gonçalves, 2008).

As diferentes substâncias, na perspectiva de Barnes & Olson (1987) e Riccio *et al* (2001), são capazes de completar diversas necessidades psicológicas. Assim, de acordo com Swisher & Hu (1983), relacionado ao consumo de drogas como o álcool mais especificamente a cerveja, tabaco, haxixe, inalantes, depressores e estimulantes estão as acções de distração. No que diz respeito às actividades desportivas o álcool (cerveja) é o que tem mais destaque e as outras drogas aqui têm um baixo consumo. Relativamente ao nível social, ou seja, às actividades sociais existe uma relação de consumo elevado de todas as drogas, sendo que participação da camada jovem em actividades extra – curriculares tem ligado a um consumo maior de cigarros, estimulantes, depressores, cerveja e inalantes (citados por Gonçalves, 2008).

Todavia, segundo Cook (1985) & Feldman (1994), o uso/abuso do consumo de drogas advém das necessidades do indivíduo, ou seja, as necessidades que as drogas podem

satisfazer. Essas necessidades podem ser “ *necessidades psicológicas e comportamentais*” ou “*necessidades sócio – psicológicas*”. A primeira refere-se ao efeito das drogas no sistema nervoso, inserindo-se as necessidades de: fortalecimento das interações sociais, diminuição da tensão e inibição como é o caso do álcool e outros depressores e os sedativos e outros tranquilizantes; euforia relacionada com o consumo de álcool; estimulação como é o caso da cocaína e anfetaminas; e alteração dos estados de consciência que podem ser provocados pela *cannabis* e derivados e alucinogénicos. Relativamente à segunda as necessidades estão associadas a rebeldia e autonomia, aceitação pelo grupo de pares e auto – estima (Cook & Morse, 1980; citados por Gonçalves, 2008),

Desta forma, alguns autores confirmam a importância dos factores como as necessidades e os estados emocionais como sendo a base da iniciação do consumo e abuso de drogas, ressaltando que na generalidade é o meio social que favorece e fornece as circunstâncias necessárias para que tal aconteça, quer seja pelos valores e modelos ou pela facilidade de acesso que se tem ao produto (Murray & Pery, 1985; Jessor & Jessor, 1997; citados por Gonçalves, 2008).

2.3 - Risco e Situações de Risco

Quando se fala de sinistralidade rodoviária é importante referir o *risco* e os *comportamentos de risco*. Segundo McCrimmond & Werhrung (1986) citados por Schender & Minayo (2005) a definição de risco assenta em três pilares, o primeiro é a possibilidade de ocorrer perda, de seguida a possibilidade de ganho e a probabilidade de aumentar ou diminuir a perda ou os danos. Desde modo, por risco pode-se entender como sendo uma consequência da livre e consciente decisão de se colocar num determinado contexto na qual se procura a realização de um bem ou de um desejo, em que no seu seguimento se inclui a possibilidade de perda ou ferimento físico, podendo este ser material ou psicológico.

Para Giddens (1994) os conceitos de *risco* e *perigo* não são sinónimos embora o seu significado se aproxime. Assim, afirma: “*Perigo* diz respeito a ameaças que rondam busca dos resultados desejados. *Risco* constitui uma estimativa acerca do *perigo*”. Relativamente aos *factores de risco* estes designam-se como condições ou variáveis relacionadas à eventualidade de ocorrência de resultados negativos para o bem – estar, para o desempenho social e para a saúde. Certos factores podem-se referir as características dos sujeitos, outras as condições estruturais e socioculturais e, ainda ao seu meio microsocial (Zweig *et al.*, 2002; citado por Schender & Minayo, 2005); no entanto, estão relacionados na sua generalidade quando uma situação perigosa ao nível social, biológico e intrapsíquico se concretiza.

O conceito de *risco*, em principal quando se trabalha com adolescentes, poderá não ser suficiente quando apenas entendido pelas suas consequências negativas, pois quando o adolescente experiêcia as drogas á partida busca o prazer e não dor e sofrimento. Em geral é na procura de extroversão, novas sensações, prazer, autonomia, independência relativamente à família, diferenciação e partilha de grupo. Existe a necessidade dos profissionais que trabalham ao nível da prevenção saber este outro lado da questão, pois podem cair no erro de não compreenderem o fenómeno do uso de drogas na totalidade (Schender & Minayo, 2005).

O ponto negativo relativamente ao uso de drogas por parte dos adolescentes é a probabilidade de estes se tornarem dependentes, alguns estudos demonstram que quanto mais frequente o seu uso maior os factores de risco lhes são associados, no entanto diversos estudos mostram que o perigo difere de acordo com os sujeitos e o seu contexto. Para além disto, depende do estágio do adolescente e dos tipos de drogas que são consumidas, o consumo de drogas leves não leva necessariamente ao consumo de drogas mais pesadas. Neste sentido, é importante fazer uma distinção entre os tipos de drogas, efeitos e suas características.

A dependência da droga compromete a execução dos papéis sociais esperados, a aprendizagem de habilidades essenciais, execução de tarefas normais do desenvolvimento, sentido de adequação, competências e preparação adequada para a transição ao próximo estágio. Portanto, quando se fala de comportamentos de risco estamos a fazer referência aos tipos de ameaças que podem interferir no desenvolvimento bem – sucedido do adolescente (Schenker & Minayo, 2004).

No sentido de haver uma preocupação com os dois lados do uso de drogas, o do prazer e do dano, nasce a necessidade de discutir com os adolescentes os riscos desses comportamentos, no entanto, o uso de drogas nunca pode ser considerado um fenómeno isolado á que considerar diversos aspectos e ter em consideração a influência dos mesmos no percurso do adolescente. Um desses aspectos já foi referido anteriormente, que diz respeito aos efeitos cumulativos das drogas, ou seja, a duração e a incidência do uso das mesmas que aumenta a probabilidade de aparecimento de determinado distúrbio (Coie et al, 1993). Outro aspecto a ter em consideração é a família, que juntamente com outros factores pode ser um reforço para a iniciação do uso de drogas, ou seja, depende dos padrões de comportamento dos pais e as interacções familiares exercidas que vão ser importantes para as atitudes dos jovens. Em boa parte, o consumo de drogas pelos pais pode ser um dos factores responsáveis para que os filhos também eles sejam consumidores, uma vez que vão ser a referência ou o seu modelo de comportamento, no entanto, segundo Hawkins et al (1992) e Brown et al (1993), consideram que a atitude admissível por parte dos progenitores ou responsáveis pelo jovem é o que mais vai pesar para que este venha ou não a ser consumidor.

Outros estudos apontam a interacção de grupo como sendo um dos maiores factores para o uso de substâncias e álcool entre os adolescentes, o grupo de pares, quando visto como modelo de comportamentos, é considerado um factor de risco quando aprovam, toleram e consomem drogas. Diversos estudiosos verificaram que os adolescentes que querem iniciar ou aumentar o consumo de drogas têm a tendência de procurar indivíduos que tem hábitos e valores semelhantes ou seu. Contudo, esta questão não pode ser vista de uma maneira simplista, ou seja, alguns estudos indicam que existe uma dificuldade em separar os efeitos que o grupo de pares exerce sobre o adolescente (Schor, 1996; citado por Schenker & Minayo, 2004), embora se saiba que é relevante, está associado a diversos factores de natureza individuais, familiares e sociais desfavoráveis que combinados vão aumentar a probabilidade do uso abusivo de drogas ou álcool. Outros estudos também indicam que a sobrevalorização da influência dos pares pode-se dever a uma desresponsabilização,

principalmente por parte dos pais e dos educadores, dos problemas relacionados aos consumos do adolescente.

A comunidade de convivência, aspecto relevante a ter em consideração, pode ser um potenciador e facilitador no uso de substâncias e álcool, pois quanto mais oferta houver mais facilidade tem o adolescente ao seu acesso. Desta forma, ao juntar a oferta mais a desorganização social e os outros factores, alguns já descritos anteriormente, pode permitir correlaciona-los a factos como homicídios, suicídios, gravidez precoce, absentismo escolar e acidentes de carro (Kodjo & Klein, 2002; citado por Schenker & Minayo, 2004). Contudo, pode-se também considerar os meios de comunicação como sendo um factor de risco quando se fala de drogas lícitas e álcool, uma vez que estes muitas vezes associam, através de imagens e publicidade, ao *glamour* e as celebridades, representando as substâncias como referências ao sucesso e fama. No entanto, teoricamente, não se pode culpabilizar os meios de comunicação na generalidade, pois isso seria menosprezar as capacidades dos adolescentes relativamente as críticas, por isso, o facto dos meios de comunicação terem um peso como factor de risco está relacionado com os outros factores que vão influenciar a atitude crítica do jovem relativamente às mensagens que lhe são transmitidas.

Por último, a escola também poderá ser um potenciador de factores de risco, visto como agente transformador de comportamentos e atitudes a escola, muitas vezes, é escolhida como local preferencial para os traficantes e para o trespasse de substâncias ilícitas, através do aliciamento do grupo de pares. E porquê que a escola é um local de preferência para o aliciamento do uso das drogas? Isto deve-se a factores específicos, como exemplo, a desmotivação para os estudos; absentismo e mau desempenho escolar; a procura da independência e da novidade; desinteresse relativamente em investir na realização pessoal; rebeldia associada à baixa oposição de situações consideradas perigosas; e a falta de compromisso com a educação (Kandel et al., 1978; Friedman, 1989; Swadi, 1999; citado por Shenker & Minayo, 2004).

Desde modo, é importante referir que os aspectos referidos em cima levam a concluir que os factores de risco não podem ser repartidos e pensados de uma maneira isolada, ou seja, um factor de risco raramente é específico de um fenómeno único, a problemática deve ser percebida na sua globalidade, e quando se faz referência ao uso de drogas e álcool é indispensável fazer uma ligação a todos os factores que induzem o adolescente a ter comportamentos aditivos.

2.4 - Legitimação

Graça & Ramos (2000) afirmam que 23,2% dos acidentes rodoviários graves e muito graves envolvem condutores com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos e, por consequência, cerca de 3000 condutores jovens ficam feridos, mutilados, incapacitados ou morrem vítimas de atropelamento ou colisão.

Perante isto, o presente programa surge da necessidade de contribuir para uma redução da sinistralidade rodoviária que ainda hoje se faz sentir em Portugal. É sabido que uma das maiores causas deste fenómeno recai no consumo de álcool na condução, no entanto, poucos estudos revelam como causa da sinistralidade rodoviária outros tipos de drogas, daí nasceu a necessidade, não só fazer referência ao álcool mas também a outros dois tipos de drogas que muita prevalência têm entre os jovens, como é o caso da *cannabis* e a cocaína. Assim, o objectivo deste programa de prevenção é reduzir o consumo de substâncias – álcool, *cannabis* e cocaína - entre os adolescentes antes da tarefa de condução.

Desta forma, podemos afirmar que estas problemáticas, seja o consumo de drogas ou a sinistralidade rodoviária faz parte dos diversos campos em que os Psicólogos Forenses e da Exclusão Social podem e devem trabalhar. Pois estão dotados de ferramentas que permitem intervir com grupos que se encontram em situações de risco. A intervenção juspsicológica comporta uma metodologia compósita, isto é, emprega uma panóplia de metodologias das diversas áreas do saber, para que após a compreensão da problemática possa ser utilizada a metodologia que lhe pareça mais eficaz. Isto é conseguido através dos passos da intervenção juspsicológica (captar, descodificar, compreender e explicar) que possibilita o ajustamento a situações específicas devido a sua plasticidade (Poiars & Ramos, 2004). Por este motivo é cada vez urgente a aplicação deste tipo de intervenção para a problemática da sinistralidade rodoviária e o consumo de drogas de maneira a contribuir para a sua diminuição.

O presente programa de prevenção assenta na prevenção primária, refere-se a intervir antecipadamente na manifestação do problema com o intuito de evitar que o mesmo ocorra (Lima & Azevedo, s/d) criando condições para a adopção de comportamentos adequados, ou seja, tem como objectivo reduzir o consumo de drogas antes da tarefa da condução. O presente programa também é de prevenção selectiva pois assenta num grupo específico da população em geral que se julga estar em risco de abuso de substâncias (Ferreira - Borges & Filho, 2004), os adolescentes.

Uma vez conhecidos os comportamentos e situações de risco é praticável criar objectivos específicos para reduzir a problemática, através de uma equipa multidisciplinar, pois é sempre uma mais – valia, com formação específica para dar resposta à diversidade de problemas dos jovens, comunidade e famílias, é de salientar que as acções são dirigidas ao dia – a – dia dos jovens que participam, pois assim facilita as alterações esperadas (Ferreira – Borges & Filho, 2004)

Quando se fala de adolescência à que ter em consideração que apesar da maioria dos jovens saberem diferenciar comportamentos saudáveis de comportamentos prejudiciais, existe um distanciamento entre a informação e o ter determinado comportamento. O grupo de pares passa a ter um papel bastante relevante e com muita influência em comparação aos pais ou outros adultos, muitas vezes são pressionados socialmente ao uso de drogas, começam a ter acesso aos veículos a motor e também são pressionados à sua utilização. As causas dos jovens correrem riscos na condução pode prender-se às características da personalidade e da percepção do ambiente, como também pode estar ligada ao comportamento manifesto (não utilizar cinto de segurança) ou o facto de existir uma maior ou menor oportunidade de ter comportamentos de risco. Os comportamentos de risco também podem dever-se ao facto dos jovens; ansiarem pela admiração do seu grupo de pares, afirmação pessoal da sua maioridade, ir contra a autoridade do adulto, não ter mecanismos suficientemente bons para lidar com a ansiedade e frustração, ou aprendizagens erradas (Silva & Deus, 2005).

Assim é necessário fazer referência a algumas medidas que têm vindo a ser implementadas bem como programas de prevenção que façam alusão a esta problemática em Portugal e noutros países, para que assim possamos verificar a urgência da implementação do programa de prevenção proposto.

A reabilitação de condutores que exercem infracções na estrada, ao longo dos anos tem vindo a ser exercida em alguns países da Europa, nomeadamente na França, na Alemanha e recentemente em Portugal, sendo estes países uma referência indispensável na prevenção rodoviária. No intuito de se enquadrar numa medida geral de segurança rodoviária, estas acções junto dos condutores infractores tem em conta vertentes individuais e colectivas, com o objectivo de promover o desenvolvimento e alterar os comportamentos face à condução fazendo com que haja uma implementação de uma condução mais segura e, por outro lado, diminuir a sinistralidade com a promoção da prevenção no sistema rodoviário em geral (Silva, 2005).

Segundo Silva (2005), criou-se em 1994 o projecto de reabilitação de condutores infractores da PRP (Prevenção Rodoviária Portuguesa), seguindo a linha francesa, mas somente a partir 1995 se exerceu acções em condutores indiciados ou condenados por crimes. No entanto, foi implementado de uma maneira mais sistemática a partir de 1999. Este projecto abarcou a vertente criminal e a vertente contra - ordenacional. Sendo que a vertente criminal destina-se a condutores que tenham cometido crime de condução em estado de embriaguez (art. 292, do *Código Penal*) ou que tenham cometido o crime de homicídio por negligência, ou seja, envolvidos em acidente rodoviário resultante de uma ou mais mortes. A vertente contra – ordenacional destina-se a condutores que tenham cometido contra ordenações graves (art. 146 do *Código da Estrada*) ou muito graves (art. 147 do *Código da Estrada*), também se refere a infracções do *Código da Estrada* admitidas com coima e com sanção acessória de inibição de conduzir (art. 138).

O programa de reabilitação de condutores infractores surgiu da necessidade da implementação de medidas sólidas que viessem a diminuir o panorama nacional da sinistralidade rodoviária e, através do contacto com instituições internacionais relacionadas com a prevenção rodoviária verificou-se a implementação de medidas de reeducação de condutores em alguns países da Europa. Esta necessidade também adveio do factor que o Código da Estrada se revelou ineficaz no que diz respeito à educação cívica dos condutores e peões, tendo sido o meio elegido com o objectivo de intimidar através de sanções na esperança que às mesmas tivessem um efeito preventivo. Pode-se afirmar que a acção prevista pelo Código da Estrada não deixou espaço para a prevenção secundária nem para a reabilitação e muito menos para a prevenção primária, centrando-se mais no campo da penalização. Assim, a implementação destas acções de reabilitação veio no pressuposto que os condutores infractores do Código da Estrada tem conhecimento consciente da ilegalidade dos seus actos ou das suas acções, o que demonstra que as acções sancionatórias não têm o efeito previsto, pelos menos relativamente a alguns condutores. Este factor levou à procura de novas formas de conseguir “educar” os condutores, através de “Estágios de reeducação” como solução complementar às já existentes, no intuito das entidades judiciais e administrativas terem um instrumento complementar para a diminuição dos comportamentos de risco de maneira a que o condutor estivesse implicado activamente. No entanto, não existindo, na altura, uma legislação em Portugal que anteviesse este tipo de acções, a sua implementação só foi conseguida através da sensibilização das entidades competentes, no intuito de sugerir alternativas psicopedagógicas às penas que recaem sobre os infractores.

Perante isto, os princípios e objectivos gerais dos Estágios de Reeducação para condutores infractores centrou-se no sentido em que os condutores que cometem infracções e tem comportamentos de risco não o fazem pelo desconhecimento do Código da Estrada, nem pela sua incapacidade no domínio do veículo e, os comportamentos ao conduzir não resultam somente do conhecimento, experiências ou perícia, mas também das preocupações do momento, da personalidade, das atitudes relativamente às regras e aos riscos, entre outros. Neste sentido, existem múltiplas variáveis relativamente ao funcionamento mental do condutor que o levam a tomar uma decisão de risco ou de infracção da lei em maior ou menor grau. Os objectivos passam por haver uma ruptura dos comportamentos infractores ou de risco no sentido de favorecer atitudes positivas perante o Código da Estrada, ou seja, relativamente às regras, leis, tomada de decisão e atitudes face á realidade rodoviária, para elevar atitudes de preocupação pela segurança, através da caracterização, análise, tomada de consciência e motivações dessa mesma realidade rodoviária (Silva, 2005).

Em 2003, devido à elevada sinistralidade rodoviária em Portugal como referido anteriormente, foi aprovado o Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (PNPR), com o intuito de reduzir em 50% o número de vítimas mortais e feridos graves até 2010, sendo os principais alvos a redução dos acidentes que afectem os peões, os acidentes com veículos de duas rodas a motor e os acidentes dentro de localidades. As três áreas centrais de intervenção são: a educação contínua, a criação de um ambiente rodoviário seguro e modificações do quadro legal. No que diz respeito ainda a estas três áreas de intervenção estas subdividem-se em nove objectivos específicos que são: reduzir a velocidade; maior segurança para os peões; mais segurança para os condutores de duas rodas; combate à influência do álcool e estupefacientes; combate à fadiga; mais eficazes dispositivos de segurança; menor sinistralidade abrangendo veículos pesados; melhores infra-estruturas rodoviárias; e melhor assistência às vítimas de acidente (Reto & Sá, 2003).

Foi realizado uma análise a sete programas implementados em diferentes países, cinco nos Estados Unidos da América, um na Holanda e outro na Austrália efectuada por Barroso, Barbosa & Mendes (2006) todos direccionados para as drogas como o álcool, haxixe, entre outras:

- O programa LST (*Life Skills Training*) de Botvin *et al.* (1990) tem como principais objectivos o treino e desenvolvimento de competências sociais e pessoais e educar acerca dos costumes de consumos habituais, baseando-se no Modelo de Influência Social e o Modelo de Desenvolvimento de Competências Pessoais e Sociais. Este programa avalia atitudes e

crenças relativas as normas, conhecimentos, consumos, assertividade, auto – eficácia, auto – estima e ansiedade social. É aplicado ao longo de três anos incluindo doze unidades curriculares, no 7º ano são aplicadas quinze sessões, ao 8º ano dez sessões e ao 9º ano são cinco sessões;

- O *Project NORTHLAND* de Perry *et al.* (1996) baseia as intervenções numa perspectiva sócio – comportamental, actividades comunitárias e liderança pelos pares. São desenvolvidas em três anos e conta com a participação dos pais. No 6º ano as actividades são durante quatro semanas, no 7º ano, dirigidas pelos pares, são desenvolvidas oito sessões e, no 8º ano é desenvolvido uma produção teatral e tem oito sessões. Este programa avalia os consumos, a sua tendência, percepção pelos pares e da acessibilidade e a auto – eficácia;

- O programa DARE (*Drug Abuse Resistance Educations*) de Clayton *et al.* (1996) é uma intervenção de treino oposição ao consumo de drogas. Tem como base: a educação e informação acerca das drogas e respectivos efeitos; fomentar competências de resistência em relação ao grupo de pares; tomada de consciência da comunicação social relativamente ao consumo de drogas; aumentar as competências de tomada de decisão; reconhecimento da responsabilidade pessoal na segurança e aumento de auto – estima; e desenvolvimento da percepção dos consumos realizados pelo grupo de pares. O programa é aplicado no decorrer de dezassete semanas com uma sessão de uma hora. Avalia as atitudes, consumos, resistências e percepção;

- O *Project Towards No Drug Abuse* (TNDA) de Dent *et al.* (2001) é desenvolvido em 9 sessões cada de 50 minutos em três semanas ininterruptas. A primeira semana diz respeito à aprendizagem das competências de escuta eficaz, a segunda semana as consequências em relação à dependência de drogas e na terceira semana o desenvolvimento de competências fomentando a motivação e o desenvolvimento de condutas adequadas. Este programa usa o Modelo Motivacional de Competências e Tomada de Decisão (Sussnan, 1996). Fazendo apenas alusão à avaliação da frequência do consumo;

- O programa HSD (*Healthy School and Drugs*) de Cuijpers *et al.* (2002) é desenvolvido em três fases num período de três anos. No primeiro ano são realizadas três sessões direccionadas ao tabaco, no segundo ano três sessões para o álcool e no terceiro ano três sessões para a *cannabis* e *ecstasy*. Este programa tem por base a Teoria do Comportamento Planeado de Ajzen & Fishbein (1990), a Teoria de Aprendizagem Social de Bandura (1996) e no Modelo de Mudança Comportamental de McGuire (1985). Sendo avaliados os conhecimentos, consumos, auto – eficácia e atitudes;

- O *Project ALERT* de Ellickson *et al.* (2003) é sustentado por três teorias de mudança de comportamento, sendo elas: Modelo de Crenças de Saúde (Becker, 1974); Modelo de Aprendizagem Social (Bandura, 1985); e Teoria de Auto – eficácia Comportamental (Bandura, 1985). Com base nas teorias em que se apoia, avalia os consumos, as crenças negativas e positivas relativas ao álcool, influência do grupo de pares e a auto – eficácia de resistência ao consumo. No primeiro ano tem 11 sessões e no segundo ano tem 3 sessões;

- O programa SHAHRP (*School Health Alcohol Harm Reduction Project*) de MacBride *et al.* (2004) é realizado num período de dois anos, em que a primeira fase que é relativa ao primeiro ano tem 17 actividades ininterruptas ao longo de 8 a 10 aulas com a duração de 40 a 60 minutos. Na segunda fase, ou seja, no segundo ano, são aplicadas 12 actividades em 5 a 7 semanas. Neste programa são abordados treinos de competências, conhecimentos e reconhecimento de problemas relacionados com o álcool.

Apesar da maioria destes programas terem causado um efeito positivo, aqueles em que as intervenções são mais prolongadas, como é o caso do SHAHRP e HSD, revelaram segundo as autoras melhores resultados, apesar não exista pouca certeza da sua acção no decorrer do tempo (Barroso, Barbosa & Mendes, 2006). Verificamos também que a maioria dos programas não informa devidamente relativamente às drogas tal como muitos não trabalham as motivações, crenças e atitudes relativas às mesmas, é de pesar que relativamente as competências a desenvolver deveriam incluir, quando se fala de consumos, na globalidade a auto – estima, a tomada de decisão, assertividade, promoção da saúde e auto – controlo para aguentar as pressões exercidas pelo grupo de pares, para além de nenhum fazer referência à temática da sinistralidade rodoviária e ao consumo de álcool ou outras drogas na tarefa de condução.

No que diz respeito a Portugal, segundo a Direcção Geral de Saúde citada por Barroso, Barbosa & Mendes (2006) os programas realizados em particular nos centros de saúde, estão ainda numa fase inicial de planeamento, coordenação e avaliação.

Na pesquisa efectuada não foi encontrado nenhum programa que tenha como objectivo reduzir o consumo de substâncias na condução, nem mesmo relativos ao álcool. Embora tenham sido encontrados estudos para prevenir o consumo de álcool e outras drogas, todavia, estes programas são direccionados ou a universitários ou a crianças, não dando importância aos adolescentes, e não fazem referência à sinistralidade rodoviária, muito menos relativa ao consumo de drogas.

O que ainda podemos salientar é as campanhas publicitárias que são realizadas pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária denominada “Estrada Amiga” ou ainda a campanha realizada pela Prevenção Rodoviária Portuguesa com o *slogan* “ Se conduzir não beba”, no entanto estas campanhas apenas são dirigidas ao consumo de álcool não fazendo alusão a outro tipo de drogas, para além de as mesmas se basearem apenas divulgação de informação e que por vezes não surte o desejo pretendido (Negreiros, 1998).

Através da pesquisa realizada, nenhum dos programas analisados era de prevenção com o objectivo de reduzir o consumo de substâncias na tarefa da condução e mesmo as campanhas mencionadas apenas faziam alusão ao consumo de álcool, para além disso não foi encontrado nenhum programa de prevenção primária com adolescentes que aborda-se a temática da sinistralidade rodoviária. Por estes motivos, supõem-se que o programa de prevenção primária proposto será inovador nesta temática, através de um plano de actividades e cartografia organizados com o objectivo de contribuir para a redução do consumo de drogas quando se conduz.

Capítulo III – Prevenção e sensibilização da problemática

3.1 - Prevenção e sensibilização

A sinistralidade rodoviária constitui uma das principais preocupações da sociedade portuguesa, a prevenção primária assume deste modo uma extrema importância, devendo ser considerada pela sociedade como uma prioridade e uma responsabilidade no seu conjunto: poderes públicos, instituições privadas, comunidade escolar, famílias, empresas e meios de comunicação, numa competência partilhada. As suas consequências afectam a vida de outras pessoas, uma vez que quando existem comportamentos de risco na estrada toda a rede social sofre juntamente com o problema.

“Proteger é uma noção que faz parte do contexto das relações primárias e do universo semântico das políticas sociais. Significa, sobretudo, oferecer condições de crescimento e de desenvolvimento, de amparo e de fortalecimento da pessoa em formação”. (Shcenker & Minayo, 2004, p. 711)

No que concerne à prevenção do consumo de substâncias é importante fazer referência a três movimentos teóricos: o modelo informativo-comunicacional, o modelo humanista e a perspectiva neobehaviorista. O modelo informativo-comunicacional, décadas de 60 e 70, defende a comunicação de informação sobre o consumo de substâncias e as suas consequências destacando a importância dos factores cognitivos na tomada de atitude e na sua mudança. No entanto, esta corrente é substituída pelo modelo humanista que surge nos anos 70 mantendo-se até à década de 80. Segundo os defensores deste modelo, a transmissão de informação não é suficiente, para que a prevenção seja eficaz é também indispensável abordar a tomada de decisão, a participação activa dos indivíduos e a clarificação dos valores. Nas décadas de 80 e 90, a perspectiva neobehaviorista assume relevância, defendendo os comportamentos dependem de uma aprendizagem, razão pela qual a prevenção deve abordar as competências sociais do indivíduo e desenvolver a sua tolerância à frustração (Moreira, 2005). É importante não esquecer que a prevenção é conseguida a partir de programas baseados em teorias e não através das teorias por si só, embora estas sejam importantes. Assim, com o passar do tempo reconheceu-se a importância da prevenção em relação à intervenção, ou seja, trabalhar a problemática antes mesmo que a mesma surja e não apenas após a manifestação da mesma. Assim sendo, o papel do psicólogo forense e da exclusão

social nos dias de hoje é promover as capacidades do indivíduo, estimulando a sua participação activa na comunidade através da aquisição de competências pessoais e sociais, pois o indivíduo já não é encarado como um fracasso que exige protecção da sociedade, mas sim como uma pessoa vulnerável que pode atingir o sucesso (Matos, 2008).

No que concerne à tipologia da prevenção, existem duas abordagens diferentes. A tipologia clássica caracteriza a prevenção em três níveis: prevenção primária; prevenção secundária; e prevenção terciária (Moreira, 2006). A prevenção primária refere-se a intervir antecipadamente na manifestação do problema com o intuito de evitar que o mesmo ocorra criando condições para a adopção de comportamentos adequados, ou seja; segundo Van der Stel & Voordewind (1998) para que tal aconteça é necessário motivar o indivíduo para alterar o seu estilo de vida na direcção desejada por meio da educação e informação. A prevenção secundária tem como intuito tratar o problema depois do mesmo surgir e ser identificado, desta forma pretende controlar a sua evolução após a sua ocorrência, este tipo de prevenção é por vezes denominado de tratamento. A prevenção terciária tem como intuito minimizar a duração e o grau de intensidade de uma determinada perturbação através do seu tratamento e prevenção de recaídas (Moreira, 2006). Ao analisarmos cada um dos níveis de prevenção citados, conclui-se que tanto a tipologia secundária como a terciária são mais direccionadas para o tratamento do que na prevenção em si, pois ocorrem após a manifestação da problemática (Matos, 2008).

Gordon (1987) citado por Moreira (2006) introduz uma nova tipologia caracterizando três níveis diferentes de prevenção: a prevenção universal, a indicada e a selectiva. A diferença é que enquanto os tipos de prevenção descritos anteriormente na perspectiva clássica se relacionam com o momento de aplicação, estes inserem-se na população alvo a que se destina e as suas características (Moreira, 2006).

Desta maneira, a prevenção universal é dirigida à população em geral, como exemplo, todos os estudantes de uma escola, com o objectivo de prevenir ou adiar o abuso de substâncias (Ferreira – Borges & Filho, 2004). A prevenção selectiva, a utilizada neste estudo, tem como grupo alvo subgrupos da população em geral que poderá estar em risco de abuso de substâncias, mas não é usual avaliar o grau de vulnerabilidade de cada indivíduo. Os objectivos deste tipo de prevenção assentam nos mesmos que na prevenção universal, no entanto comparativamente à prevenção universal, o facto de se conhecer os factores de risco dos indivíduos faz com que seja possível criar objectivos específicos para diminuir a problemática do respectivo programa, para além que este tipo de prevenção carece de uma

maior disponibilidade por parte dos participantes e a sua duração é superior. Relativamente à formação da equipa, esta tem que ser mais específica do que na prevenção universal, devido à diversidade de problemas que terão de ser trabalhados, desta forma requer maiores despesas a nível monetário também. As actividades desenvolvidas são mais direccionadas para o dia – a – dia dos indivíduos de maneira a simplificar a ocorrência de alterações específicas (Ferreira – Borges & Filho, 2004). A prevenção selectiva tem como intuito prevenir comportamentos problemáticos de consumo de substâncias e de exclusão social antes de existir a necessidade de tratamento, concedendo a formação e competências necessárias para a prevenção da problemática (Crunchinho *et al*, s/d). Por fim, a prevenção indicada destina-se a sujeitos de alto risco, por exemplo, que já tenham iniciado o consumo de álcool no entanto ainda não existe dependência (Ferreira – Borges & Filho, 2004; NIDA 2003).

O conceito de prevenção baseia-se num conjunto de estratégia que são perspectivadas com o intuito de evitar a ocorrência de determinadas situações ou problemas que acarretem consequências negativas para o sujeito e os diversos contexto com que se relaciona (Richard & Senon, 2002; citado por Gonçalves 2008). Podemos afirmar que durante muito tempo a prevenção no que concerne a comportamentos aditivos baseou-se em teorias centradas na prevenção de doenças e as acções eram basicamente realizadas pelo poder médico (Thombs, 1994; citado por Gonçalves, 2008). Nos dias que correm já se tem a noção da importância das acções incorporarem os saberes de uma equipa multidisciplinar pronta não apenas a intervir quando já existe o problema mas a evitar que o mesmo ocorra, promovendo as competências dos indivíduos (Gonçalves, 2008).

Moreira (2005) define programa de prevenção, na mesma linha descrita anteriormente, como sendo um conjunto de actividades planeadas com o objectivo de impedir que determinado acontecimento ocorra ou conseguir minimizar as suas consequências. Desta forma e relativamente ao estudo em causa, os principais objectivos dos programas preventivos deste tipo é evitar ou reduzir pelo menos a exposição dos adolescentes aos diversos factores de risco e o seu impacto através do fortalecimento de competências pessoais e sociais. Alguns autores também fazem referência aos factores de protecção relacionados com as capacidades cognitivas, ou seja, boas capacidades de comunicação que permite minimizar as suas frustrações ao ajudar o processo de socialização com os pais e familiares, capacidade de resolução de problemas que permite uma avaliação ponderada das situações que facilita a procura de soluções alternativas à transgressão (Lahey, Waldman & McBurnett., 1999; citados por Matos, Negreiros, Simões & Gaspar, 2009).

Martim (1995) afirma que a prevenção do consumo de drogas deve ser um processo activo com a implementação de iniciativas com o intuito de melhorar e alterar a formação e a qualidade de vida dos sujeitos, estimulando o auto – controlo e a resistência aos consumos (citado por Moreira, 2005). Para além de desencorajar o início dos consumos vai tentar impedir o uso mais frequente e regular (Ferreira – Borges & Filho, 2004)

Morel, Boulanger, Hervé & Tonnelet (2001) referem também a melhoria da saúde dos sujeitos, o seu bem-estar e das suas condições de existência, como objectivo de qualquer prevenção. Numa perspectiva mais abrangente, Matos (2008) afirma que um dos objectivos dos programas de prevenção se relaciona com a redução do impacto, da influência dos factores de risco através da aquisição de competências pessoais, sociais, parentais, competências dos docentes, técnicos de saúde e solidariedade social.

Jaccard, Turrisi & Wan (1990) citado por Simões (2007) referem que a elaboração de todo o programa preventivo deve passar pela identificação e isolamentos dos factores associados aos comportamentos a que se dirige, razão pela qual os factores de risco e de protecção têm assumido tamanha importância. Não esquecendo que os efeitos de um determinado factor podem variar de pessoa para pessoa. Também é importante ressaltar que a prevenção deve abordar o sujeito na sua totalidade, perante isto à que ter em consideração o próprio individuo, o grupo de pares, a família e a comunidade (Ferreira – Borges & Filho, 2004); pois todos vão influenciar a vulnerabilidade ou resiliência dos sujeitos, aumentando ou diminuindo a possibilidade de ocorrer determinados comportamentos.

Assim, apesar de existir alguns programas de prevenção que podem ser semelhantes e terem objectivos comuns, no entanto é necessário considerar cada um deles como único e original, pois cada um foi criado perante as condições específicas do grupo a que se destina (Morel, Boulanger, Hervé & Tonnelet, 2001).

No que diz respeito as etapas consideradas importantes para o planeamento e implementação de um programa de prevenção, a Organização Mundial de Saúde (OMS) citada por Matos *et al* (2009) define: identificação do problema; planificação do programa, ou seja, definição dos objectivos, indicadores e estratégias a utilizar; implementação do programa; recolha dos resultados e apreciação dos mesmos. Assim, segundo alguns autores, podem-se destacar quatro aptidões no processo de adaptação do sujeito e na promoção de um comportamento adequado, sendo elas as competências sociais, as de resolução de problemas, de tomada de perspectiva, as de regulação emocional e auto – controlo (Matos *et al*, 2009).

Relativamente ao termo competência social este engloba dois conjuntos vastos de competências, ou seja, as competências que têm a ver com o comportamento interpessoal, que estão relacionadas, como por exemplo, a empatia, gestão da raiva e ansiedade, assertividade e com capacidades que beneficiem a eficácia na comunicação e, por outro lado, competência relacionadas ao desenvolvimento do sujeito e à manutenção das relações íntimas que cria, tais como aptidões de resolução de conflitos e de comunicação (Epps, 1996; citado por Matos *et al*, 2009). Ainda é importante afirmar que estas variam conforme as características dos sujeitos e que desempenha um papel importante no ajustamento social. Assim, a utilização de um programa que desenvolva as competências sociais, talhado directamente sobre o sujeito e o seu contexto, pode ser bastante útil para ultrapassar dificuldades comportamentais (Matos, 1998; 2005; citado por Matos *et al*, 2009).

A resolução de problemas baseia-se em modificar os processos cognitivos que levam à transgressão apesar do conteúdo do problema (Negreiros 2001). Possibilitando que o jovem obtenha uma melhor avaliação da situação, antecipando as consequências da sua conduta e opte por soluções alternativas ao desvio (Lahey, Waldman & McBurnett, 1999; citado por Matos *et al*, 2009). Assim, Spivack & Shure (1982), enumeraram competências relevantes para a resolução de problemas interpessoais e ajustamento social: aptidão de relacionar as consequências com os actos; soluções alternativas; pensamento causal e meios – fins; sensibilidade aos problemas interpessoais; aptidão de ter em consideração a perspectiva dos outros na realização da análise das situações (citado por Matos *et al*, 2009).

A tomada de perspectiva prende-se a capacidade de apreciar o ponto de vista do outro indivíduo, precipitando as suas reacções. O auto – controlo pode ser determinado como sendo a capacidade que possibilita o controlo do comportamento de maneira a conseguir atingir determinados objectivos. Em determinados fenómenos complexos deve-se optar por programas preventivos que não abordem apenas um certo comportamento de maneira isolada mas dando importância aos que lhe estão associados, tal como é o caso do consumo de substâncias na adolescência e outras acções transgressivas (Negreiros, 2001).

O *National Institute on Drug Abuse* (2003), com o intuito de aumentar a eficácia e a qualidade dos programas preventivos relacionados ao consumo de substâncias, apontou alguns princípios na elaboração de um programa que devem ser tidos em conta, sendo eles: Incrementar os factores de protecção e minimizar ou reverter os factores de risco (Hawkins *et al*, 2002); Alcançar todas as maneiras de abuso de drogas, sejam elas combinadas ou isoladas, não excluindo o consumo de drogas legais ou o uso inapropriado de drogas obtidas

legalmente e medicamentos prescritos (Johnston *et al*, 2002); Devem fazer referência ao tipo de droga problemático na comunidade local (Hawkins *et al*, 2002); Devem ser construídos de forma a atender aos riscos específicos da população bem como as suas características (idade, género, etnia) com o intuito de aumentar a sua eficácia (Oetting *et al*, 1997); Para os estudantes do 1º e 2º ciclo é importante aumentar as competências sociais e académicas através da aquisição de hábitos de estudo, suporte, comunicação, assertividade, auto – eficácia, relação de pares, aumento da resistência à oferta de drogas e reforço de atitudes anti – drogas (Botvin *et al*, 1995; Scheier *et al*, 1999); Programas de prevenção que abordem a transição escolar ou pontos de transição são benéficos para as crianças e famílias de alto risco (Botvin *et al*, 1995; Dishion *et al*, 2002); Programas de prevenção que utilizem técnicas de interacção tal como a discussão e a dramatização tendem a ser mais eficazes (Botvin *et al*, 1995).

Ainda em relação a eficácia dos programas de prevenção, Jessor (1991) defende três factores essenciais: que os mesmos devem ter em consideração os diversos aspectos da vida do individuo; devem ao mesmo tempo reduzir o risco e fomentar a protecção; e devem ser direccionados para diversos comportamentos de risco e não apenas se focarem num comportamento específico.

A relevância da prevenção primária de certas problemáticas comuns na adolescência, como é o caso do consumo de drogas é reconhecida por organismos tais como as Nações Unidas (1982; 1994), o Conselho da Europa (1992; 2003) e pela Organização Mundial de Saúde (2002). O Conselho da Europa (1992) citado por Simões (2004) refere que a prevenção deve ser iniciada o mais cedo possível e que os principais alvos dessas intervenções são jovens em idade escolar.

O Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência citado por Moreira (2005) afirmou em 2000 no relatório anual que a prevenção relativamente ao consumo de substâncias nas escolas ou espaços recreativos deveria ser uma prioridade considerada pelos estados membros da União Europeia.

Apesar de ser importante uma prevenção do consumo de substâncias deste cedo, a adolescência tem sido a mais privilegiada ao nível deste tipo de prevenção, isto deve-se ao facto de ser a fase de vida do sujeito em que usualmente se inicia o consumo de drogas, existindo por vezes uma espécie de escalada que vai do consumo de drogas legais, tais como o tabaco e o álcool, para o consumo das drogas ilegais (Becoña, 1999; citado por Moreira, 2005). O consumo de drogas na adolescência tem consequências a longo prazo, não

afectando apenas o indivíduo, mas todas as pessoas que o rodeiam e a sociedade. Desta forma, ao prevenir o uso de substâncias para além de prevenir danos psicológicos, físicos e sociais (Moreira, 2005), contribui-se para o bem – estar geral da população e sociedade.

No que concerne a estratégias de prevenção dirigidas a jovens, os autores do *Office for Substance Abuse Prevention* (OSAP) nos Estados Unidos classificaram-nas em estratégias dirigidas aos sujeitos, dirigidas a pares, dirigidas aos pais e dirigidas às escolas (OSAP, 1989; citados por Van der Stel & Voordewind, 1998). O objectivo das estratégias dirigidas a indivíduos é desenvolver o conhecimento, a atitude e comportamento dos jovens face ao álcool e às drogas, sendo a mais perpetuada actualmente. As abordagens aqui utilizadas são as tácticas de medo que objectiva que um certo grupo-alvo não demonstre determinados comportamentos desenvolvendo-lhe sentimentos de ansiedade; a transmissão da mensagem do uso sensato e a abordagem afectiva e interpessoal. Nesta última é fortalecida a auto-imagem, o poder de decisão, competências de comunicação e a clarificação de valores. Esta estratégia oferece também actividades alternativas uma vez que defende que através do crescimento pessoal e da criação de desafios combate-se o aborrecimento que é por vezes o facilitador da entrada dos sujeitos nos consumos. No entanto, uma vez que o resultado final destas estratégias não alcançou os objectivos esperados houve a necessidade de se desenvolverem novas estratégias, com maior fundamentação científica, e como tal surgiram a abordagem informativa, a abordagem “Podia-Ser-Eu”, a abordagem aprender a lidar com as emoções, a abordagem melhorar as competências sociais e a abordagem reconhecer precocemente comportamentos transgressivos.

A abordagem informativa refere que as pessoas utilizam as substâncias por falta de informação relativa aos efeitos negativos destas. A abordagem “Podia-Ser-Eu” situa-se do típico pensamento de que os acontecimentos negativos apenas acontecem aos outros. Aqui os jovens são consciencializados de que também lhes pode acontecer o mesmo tipo de situação, recorre-se à consciencialização e à utilização de mensagens com dados científicos pois demonstram mais resultados. A abordagem de aprender a lidar com as emoções defende o consumo dos sujeitos como fruto de reacção a problemas emocionais e tem como base o aumento da resistência ao stress e a identificação dos grupos de risco antes do início dos consumos. A abordagem de melhorar as competências sociais promove o fortalecimento do poder de decisão, da assertividade, das competências de comunicação e da resistência à pressão social. Por último, a abordagem de reconhecer precocemente os comportamentos transgressivos indica; a agressividade, a rebelião, a impaciência e a timidez como sendo

possíveis indicadores de problemas de comportamento. Os programas são elaborados de forma a ser efectuada uma identificação dessas crianças o mais precocemente possível de forma a orientá-las para um caminho mais socialmente aceite e saudável.

As estratégias dirigidas a pares têm em ponderação a influência exercida pelos grupos de pares no sujeito. Neste caso as escolas podem pedir a outros jovens que se exponham diante os alunos descrevendo a razão pela qual não consomem álcool ou outras drogas. No entanto para este tipo de estratégia surtir efeito é indispensável que os alunos respeitem o jovem que se vai expor. Por vezes, os programas combinam esta estratégia com sessões para a aquisição de competências sócias através de exercícios de *role – playing*. Sendo programas eficazes para delongar os consumos.

No que diz respeito às estratégias dirigidas aos pais, estas têm em consideração que os mesmos devem ser participativos e auxiliar a prevenção, desta forma para que tal seja conseguido é facultado sugestões para os auxiliar. Este tipo de estratégia contrária a ideia que a prevenção é apenas uma responsabilidade da escola e do Estado. As estratégias dirigidas às escolas centram-se no envolvimento dos encarregados de educação, em material pedagógico referente às drogas, normas e regulamentos relativos ao consumo de drogas, para que haja uma base de apoio mais alargada (OSAP, 1989; citados por Van der Stel & Voordewind, 1998).

Capítulo IV - Metodologia

4 - Metodologia

O presente programa de prevenção insere-se no domínio da Psicologia Forense e da Exclusão Social através de aplicação de técnicas devidamente validadas que diversificam desde os “métodos de terreno” tais como a observação e as etnometodologias, passando à análise dos discursos, possibilitando uma diversidade de técnicas e métodos prontos a serem empregados e, se necessário, socorrer a outros métodos como os quantitativos (Poiares, 2004).

A intervenção juspsicológica é contemplada de plasticidade de maneira a permitir uma adaptação ao terreno enquanto o desenvolvimento das sessões ou actividades, daí ressalta a importância das constantes avaliações e reuniões durante o decorrer deste programa com o objectivo de identificar possíveis falhas que possam ocorrer e estar a melhorar constantemente a aplicação das sessões ou actividades, também permite o contacto entre cenários e os actores que neles coabitam e que desencadeiam funções na concretização dos actos transgressivos, desta forma, afirma-se que a intervenção juspsicológica comporta uma metodologia compósita, isto é, emprega uma panóplia de metodologias das diversas áreas do saber, para que após a compreensão da problemática possa ser utilizada a metodologia que lhe pareça mais eficaz (Poiares & Ramos, 2004). Por este motivo é cada vez mais necessário a aplicação deste género de intervenção para a problemática da sinistralidade rodoviária e o consumo de drogas de maneira a contribuir para a sua diminuição.

A intervenção juspsicológica na Psicologia Forense e da Exclusão social é composta por uma metodologia que segue quatro passos, sendo eles: Captar/assimilar; decodificar; compreender; e explicar. O psicólogo forense na primeira fase, captar/assimilar, vai averiguar e perceber se existe algum tipo de perturbação ou não, vai observar, ler, ouvir e conhecer a realidade que pretende estudar. Na segunda fase, decodificação, vai apreender as mensagens dos actores sociais e as suas representações. De seguida passa para a compreensão, nesta fase o psicólogo forense vai aprofundar todos os prismas e intervenientes da problemática para assim as compreender melhor. Por último, a explicação, transmite todo o conhecimento recebido e explica as fases que a antecedem a outros actores sociais intervenientes (Poiares, 2004).

Desta maneira, seguindo as fases do processo de intervenção juspsicológica, na primeira fase captação/assimilação, observou-se os comportamentos dos adolescentes em situações de consumo de substâncias, falamos com os mesmos para saber opiniões acerca da problemática de conduzirem sobre o efeito de drogas, fez-se um levantamento de informações e estatísticas junto de entidades competentes e pesquisa bibliográfica da literatura existente

acerca da temática. Assim, através da informação recolhida foi possível descodificar e compreender a problemática e assim conseguir explicá-la de maneira a elaborar um plano de prevenção mais eficaz e que preencha as falhas existentes.

Apesar de os jovens iniciarem os consumos por volta dos 12 – 13 anos, principalmente a ingestão de álcool (Sousa *et al*, 2008), a população alvo do programa de prevenção incide nas idades entre os 15 e os 18 anos, pois nestas idades os adolescentes já estão mais cientes da problemática do consumo de substâncias e da sinistralidade rodoviária, para além disso alguns jovens começam a tirar a carta aos 17 anos e aos 18 anos muitos deles já são condutores activos pois já possuem um veículo.

O programa proposto é de prevenção primária, pois tem como objectivo que os adolescentes não venham a consumir drogas na tarefa de condução. Como incide sobre um grupo específico da população em geral, os adolescentes, o programa também é de prevenção selectiva.

Umas das tarefas a ter em conta, quando falamos de adolescentes que tem comportamentos aditivos, é determinar que factores de protecção podem ser relevantes para o desenvolvimento de competências do indivíduo, através de acções e programas, no sentido de fortalecer o crescimento e obter da maneira mais eficaz o desenvolvimento de habilidades sociais e pessoais sempre com vista a promover o bem-estar do adolescente perante as adversidades trabalhando os elementos positivos de forma a gerar mudanças de comportamentos e atitudes perante a problemática, neste caso, a condução sobre o efeito de substâncias (álcool e drogas).

Ressalta assim de imediato que é indispensável, quando falamos de comportamentos aditivos e condução, fazer referência aos aspectos individuais do adolescente (auto-imagem, autoconfiança e auto-estima, etc.), sociais (grupo de pares), meio familiar (relações e atitudes parentais), escola e comunidade (organização ou desorganização).

Prevenir é necessariamente tentar transformar. É tentar mudar atitudes e comportamentos, é tentar educar no sentido de liberdade de escolha e da capacidade de dizer não e, sobretudo a aquisição de um sentido de cidadania activa e participativa (Maia, 1997). Nesse sentido, qualquer programa de prevenção deve ter como objectivo quebrar um ou mais dos elos que determinam um problema (Van der Stel & Voordewind, 1998), tendo em conta a importância da influência dos factores de risco e de protecção do mesmo. Entende-se como factores de risco “ *um conjunto de factores individuais, sociais e/ou ambientais que podem facilitar e incrementar a probabilidade de desenvolvimento de desordens emocionais ou de*

conduta” (Garrido & López, p.54, citado por Delgado, 2006). Pelo contrário, o factor protector é entendido como “ *um atributo ou característica individual, condição situacional e/ou de contexto/ambiental, que diminui a probabilidade da ocorrência da problemática*” (Garrido & López, p.54, citado por Delgado, 2006). Os factores de risco e de protecção devem ser percepcionados em concomitância, pois é da combinação de ambos que surge uma maior ou menor capacidade do indivíduo se adaptar ao seu meio com sucesso, ter um funcionamento positivo ou desenvolver/usar competências na presença de situações adversas (Moreira, 2004).

O que se pretende, de maneira geral, é motivar as pessoas ou induzi-las a mudar o seu estilo de vida na direcção desejada, ou ensinar as aptidões necessárias, de acordo com o seu nível de desenvolvimento (Gerne & Gerne, 1986), no intuito de evitar comportamentos indesejados no futuro. Assim, pretende-se reunir em torno do indivíduo um conjunto de condições necessárias para que o problema não surja e uma educação para a cidadania mais eficaz

Na elaboração de um programa de prevenção é importante ter em consideração os intervenientes ou contextos sociais que podem funcionar como agentes preventivos. Um dos intervenientes a ter em conta nos projectos de prevenção é a família. Isto é tanto mais importante quanto mais novas forem as crianças. Mas mesmo na adolescência, o distanciamento reactivo dos jovens face à família é um indicador do papel que a mesma assume no seu desenvolvimento.

Outro dos intervenientes normalmente incluídos num projecto é a escola, nomeadamente a comunidade escolar, que é vista por alguns autores como um dos principais pilares básicos da prevenção. A escola deve, então, ser um espaço promotor e facilitador de ambientes saudáveis e fortalecedores de boas condutas, importante quando se pretende que exista uma alteração nos comportamentos e atitudes dos adolescentes como futuros condutores responsáveis e cientes dos perigos existentes na estrada.

A comunidade também deve ser um dos elementos habitualmente tidos em conta nos programas de prevenção, particularmente quando falamos de um fenómeno que é fortemente influenciado pela sociedade e na cultura que o indivíduo está inserido (Juarez *et al*, 2006).

Em particular neste estudo que tem como objectivo minimizar comportamentos aditivos com adolescentes na prática da condução, pretende-se com a abordagem preventiva: (1) Difusão de informação sobre o tema da sinistralidade rodoviária; (2) Formação cívica; (3) Conhecer e analisar a importância dada pelos adolescentes ao consumo de estupefacientes na

condução; (4) Avaliar os conhecimentos que têm sobre as consequências do uso de drogas na condução; (5) Conhecer os padrões de consumo dos adolescentes, tipos de drogas e circunstâncias de consumo; (6) Perceber as influências mais importantes para os adolescentes para o uso de estupefacientes.

O programa “Estrada 0%” terá a duração de dois anos lectivos, no decorrer do primeiro ano serão trabalhados a aquisição das competências pessoais e sociais no intuito de lhes dar a aptidão necessária que lhes permita resistir à influência do grupo de pares bem como a sociedade no que respeita aos hábitos de consumo de drogas. Desta maneira, no primeiro ano o programa será dividido em seis módulos/temas em que cada módulo/tema será subdividido em sessões. Os seis módulos/temas serão: auto - estima; gestão de conflitos/emoções (assertividade); regulação comportamental (auto – controlo/tomada de decisão); promoção da saúde; relações familiares; e comportamentos de risco. É de salientar que após cada módulo/tema os adolescentes farão uma auto e hetero avaliação, enquanto as técnicas terão de avaliar todas as sessões e dinâmicas desenvolvidas através de uma ficha de avaliação prática (FAP), onde irão pontuar a adesão e participação dos jovens à sessão em geral, adequação da linguagem utilizada, compreensão dos jovens relativamente aos conteúdos abordados, adequação das actividades desenvolvidas, adequação dos materiais utilizados e fazer um pequeno texto acerca da avaliação geral da sessão. Isto é importante pois é uma forma das técnicas conseguirem fazer uma avaliação constante do programa, podendo transmitir de uma maneira mais fácil a eficácia do programa mas também os pontos que se podem melhorar, para além disso é uma maneira de poder quantificar o programa. Os resultados esperados desta primeira fase do programa são que os adolescentes fiquem munidos de ferramentas que lhes permita dizer “não” às pressões exercidas pelo grupo de pares e sociedade no que concerne ao consumo de drogas.

Na segunda fase do programa, ou seja, no segundo ano lectivo, será trabalhado apenas um módulo/ tema geral, pretende-se abordar a sinistralidade rodoviária e o abuso de substâncias no acto de conduzir. As primeiras cinco sessões são para sensibilizar e informar os adolescentes acerca da problemática da sinistralidade rodoviária em geral. Nas restantes sessões espera-se que os adolescentes tenham uma participação mais directa e activa na problemática, desta forma e com a ajuda das técnicas os adolescentes ao longo desta segunda fase terão que ser capazes de fazer um teatro acerca da problemática bem como uma publicidade e cartazes para difundir na escola e comunidade, desta forma não só estarão a lidar mais directamente com a problemática como terão que trabalhar em grupo o que

fortalece a coesão de grupo, criatividade e educação para a cidadania. Esta segunda fase também ela terá o mesmo sistema de avaliação descrito na primeira fase.

Parte C – Cartografia do Programa

Cartografia do Programa

1. Identificação do Consórcio

Câmara Municipal do Barreiro;
Junta de Freguesia

2. Apresentação do Programa

2.1. Enquadramento geral da problemática

A sinistralidade rodoviária é um dos problemas que afecta o indivíduo e toda a sociedade, para além de ser um problema de saúde pública devido às elevadas taxas de acidentes que se verificam diariamente, em particular nas idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos (Graça e Ramos, 2000). Uma das principais causas relacionadas a isto é o consumo de álcool, no entanto e apesar das poucas investigações acerca do assunto à que ter em consideração que não é apenas o álcool que é consumido quando se conduz e fazer menção a outros tipos de consumos, como o *cannabis* e a cocaína, os poucos ou a quase inexistência de dados relativos ao consumo destas drogas na condução prende-se ao facto de serem de difícil análise, pois, ou contrário do álcool, não existe um aparelho eficaz para a mediação momentânea das mesmas.

Este programa será aplicado nas escolas secundárias do Barreiro de maneira a reduzir o consumo de drogas, em especial o álcool, o *cannabis* e a cocaína quando relacionado à condução.

2.2. Área geográfica de implementação

A implementação do programa será concretizada nas escolas secundárias das diversas freguesias do Barreiro.

2.3. População alvo/destinatários

A aplicação do programa destina-se a alunos do secundário com idades compreendidas dos 15 aos 18 anos prováveis consumidores de drogas, nomeadamente álcool, *cannabis* e cocaína.

3. Planificação do Programa

3.1. Objectivos Gerais

O objectivo geral deste programa de prevenção primária com adolescentes é contribuir para a redução do consumo de drogas, mais propriamente do álcool, *cannabis* e cocaína, na tarefa da condução e, consequentemente diminuir as estatísticas da sinistralidade rodoviária.

3.2. Objectivos Específicos

Este programa tem dois objectivos específicos.

O primeiro objectivo específico é aquisição das competências pessoais e sociais no intuito de lhes dar a aptidão necessária que lhes permita resistir à influência do grupo de pares bem como a sociedade no que respeita aos hábitos de consumo de drogas, desta forma serão trabalhados seis módulos: auto - estima; gestão de conflitos/emoções (assertividade); regulação comportamental (auto – controlo/tomada de decisão); promoção da saúde; relações familiares; e comportamentos de risco.

O segundo objectivo específico é informar e sensibilizar os jovens acerca da problemática da sinistralidade rodoviária e os perigos do consumo de substâncias no acto de conduzir, esperando que os mesmos sejam os agentes divulgadores destas problemáticas na escola e comunidade e desta forma trabalhar a coesão de grupo, criatividade e responsabilidade cívica.

3.3. Indicadores

Indicador do objectivo específico 1: o número de jovens que aumentam cada uma das competências pessoais e sociais.

Indicador do objectivo específico 2: o número de jovens envolvidos nas sessões e a motivação para uma participação activa na problemática, aumento das expectativas relativas ao programa.

3.4. Instrumentos de avaliação

Instrumentos do objectivo específico 1: Questionário de avaliação inicial para avaliar a motivação e consumos dos jovens; Questionário intermédio de avaliação; plano de actividades; Ficha de Avaliação Prática (FAP) das sessões; fichas de auto e hetero avaliação; Questionário de avaliação final.

Instrumentos do objectivo específico 2: Ficha de Avaliação Prática (FAP) das sessões; Questionário intermédio de avaliação; fichas de auto e hetero avaliação; Questionário de avaliação final.

3.5. Acções a desenvolver

Primeiramente será necessário a divulgação do início do programa de prevenção “Estrada 0%” nas escolas que vai ser aplicado e á comunidade, para que tal aconteça serão expostos *posters* onde conterà sucintamente os objectivos do programa, a quem se destina e as principais actividades que decorrerão ao longo do programa.

Antes do início das acções com os adolescentes, pretende-se fazer duas sessões expressamente direccionadas aos encarregados de educação dos mesmos, para divulgar os objectivos, sensibilizar para a problemática e mostrar a importância que os próprios exercem para o êxito do programa, ou seja, demonstrar que eles devem não só motivar o jovem mas também terem condutas adequadas na tarefa de condução com intuito de incentivar os jovens também eles a terem comportamentos adequados e fomentar a responsabilidade cívica. Estas duas acções terão a duração cada de 50 minutos. Também será realizada uma sessão direccionada para a comunidade escolar com o objectivo de sensibilizar para a problemática, a sessão terá a duração de 60 minutos.

As acções serão realizadas durante dois anos lectivos, duas vezes por semana cada uma com a duração de 60 minutos. O programa será dividido em dois anos lectivos com o início das acções em Setembro de 2011 e o seu término no final de Maio de 2013. É de salientar que as actividades planeadas correspondem apenas à primeira fase do programa (anexo II), ou seja, ao primeiro ano lectivo do projecto (Setembro 2011 ao final de Maio de 2012), onde serão trabalhadas as competências sociais e pessoais. A primeira fase do programa será dividida em seis módulos, todos os módulos terão como última sessão uma avaliação final do módulo e uma dinâmica de descontração. É importante salientar que o número de sessões de cada módulo vai sempre depender das necessidades que a equipa técnica possa encontrar em cada grupo/ turma. Serão demonstradas algumas sessões que poderão ser aplicadas nos diversos módulos do programa (anexo II) mas sempre sublinhado que as mesmas podem sofrer alterações ou serem substituídas sempre que haja essa necessidade, bem como aumentar ou diminuir as sessões de cada módulo de acordo com as necessidades que são sentidas e sempre com visão de uma melhor eficácia na aplicação do

programa para que assim se possa alcançar melhores resultados. Não se pretende que o programa seja estático mas sim que tenha a capacidade de se moldar.

As duas primeiras sessões serão dinâmicas de apresentação com o objectivo de dar a conhecer a equipa aos jovens e os jovens à equipa, também tem como objectivo que os participantes se fiquem a conhecer melhor uns aos outros, ou seja, conhecimento recíproco e facilitar a comunicação entre eles, também nestas sessões vai ser explicado o porquê do programa se chamar “Estrada 0%”, explicando aos jovens que o que se pretende no geral é que haja 0% de condutores na estrada com algum tipo de droga quando pratica o acto de condução, para que assim se consiga 0% de vítimas, acidentes ou mortes na estrada devido a embriaguez ou devido ao efeito de drogas como a *cannabis* e a cocaína.

No módulo I o tema que será trabalhado é a auto – estima com o objectivo de aumentar a auto-estima de cada um e de evidenciar aspectos positivos da personalidade.

No módulo II o tema será a gestão de conflitos/ emoções, pretende-se com este módulo a promoção e desenvolvimento de estratégias de resolução de problemas, promover e desenvolver a assertividade, saber lidar com diferentes sentimentos, tais como medo, raiva, tristeza, etc.

No módulo III o tema será a regulação comportamental com o objectivo de promover e desenvolver o auto – controlo e a tomada de decisão para se saber lidar com situações de frustração e provocação.

No módulo IV o tema é a promoção da saúde, pretende-se com este tema que os jovens tenham hábitos saudáveis para que assim o adolescente consiga arranjar estratégias saudáveis para lidar com a ansiedade, angústia e fragilização, por exemplo, através da prática física e actividades que desenvolvam as capacidades cognitivas em alternativa ao uso de drogas e práticas transgressivas.

No módulo V o tema é as relações familiares, aqui pretende-se que o jovem consiga exprimir os seus sentimentos, sejam positivos ou negativos, através de uma comunicação saudável com os seus familiares, também pretende-se que o jovem consiga lidar com os problemas que possam ocorrer no seio familiar através de estratégias adequadas e que estejam informados acerca de instituições que possam recorrer para pedir ajuda em determinadas situações.

Por fim, no módulo IV o tema é os comportamentos de risco, neste tema pretende-se fazer a ponte para a segunda fase do programa, aqui serão realizadas sessões direccionadas para o uso de drogas em que ocorrerá três sessões direccionadas ou álcool e três sessões

direccionadas para o *cannabis* e cocaína, outras suas sessões são especificamente direccionada para as motivações que levam aos indivíduos consumirem estupefacientes e explicar quais as estratégias alternativas ao consumo de drogas, espera-se que os adolescentes nestas sessões consigam ser eles a darem essas alternativas.

Neste tema também haverá sessões direccionadas à sinistralidade rodoviária, as primeiras sessões serão para sensibilizar e informar os adolescentes acerca da problemática e as restantes sessões vão ser mais especificamente para os jovens arranjam alternativas para minimizar a problemática. No final realiza-se um debate entre o grupo acerca de todo o decorrer do ano lectivo.

Na segunda fase do programa, as primeiras quatro sessões são para sensibilizar e informar os jovens acerca da problemática de conduzir sobre o efeito de drogas, nas restantes sessões pretende-se que os jovens consigam realizar ao longo do ano um teatro (dramatização) acerca de comportamentos aditivos na tarefa de condução, pretende-se com isto trabalhar a criatividade, cooperação de grupo e responsabilização cívica. Também pretende-se que os mesmos realizem cartazes ou *posters* acerca da problemática para serem expostos nas escolas e na comunidade, para que eles sejam os agentes divulgadores da problemática. E ainda se pretende que ao longo desta segunda fase consigam organizar um convívio para o final do programa para professores, encarregados de educação, auxiliares educativos e comunidade, onde irão apresentar a dramatização e fazer um discurso acerca da problemática que ao longo do ano estiveram a trabalhar. Aqui o número de sessões não será definido pois dependerá sempre do trabalho que o grupo de participantes realiza e da sua motivação e disponibilidade para o fazer.

4. Estrutura organizativa e Gestão do Programa

4. 1. Constituição da Equipa

O programa deverá incorporar os saberes de uma equipa multidisciplinar. Assim a equipa será constituída por duas Psicólogas Forenses e da Exclusão Social, em que uma será a coordenadora do programa, que para além de desenvolver e implementar as acções será responsável pelos relatórios semanais, reuniões a desenvolver com a restante equipa e relatórios finais. A segunda psicóloga ficará responsável também pelo desenvolvimento e implementação das acções e pelo preenchimento diversas das avaliações ao longo do programa.

Os outros elementos serão um advogado que irá transmitir a legislação acerca da temática do código da estrada e das drogas, um agente da Polícia de Segurança Pública para enquadrar as acções no contexto do policiamento relativamente a sinistralidade rodoviária, métodos e sanções relativamente ao consumo de drogas na tarefa da condução. Um médico que para além de esclarecer acerca dos danos à saúde provocados pelo consumo de drogas, conseguir estabelecer um contacto directo com vítimas de acidente de viação. E um instrutor de condução com o intuito de fazer sessões de esclarecimento acerca de como ter uma condução defensiva e não intrusiva ou agressiva.

4.2. Parcerias

É relevante referir a importância de um trabalho em rede, pois é através dele que é possível existir a cedência de transportes e materiais, de supervisão, de apoio técnico e orientação. Desta forma o programa conta com a articulação e contacto com diversas instituições e parcerias:

- Câmara Municipal do Barreiro – disponibilização de transportes sempre que necessário;
- Junta de Freguesia – disponibilização de materiais necessário a realização das sessões do programa;
- Centro Hospitalar do Barreiro e Montijo – permitir uma visita a vítimas de acidente de aviação, bem como disponibilizar um médico para sessões de esclarecimento;
- Escola de condução – disponibilizar um instrutor para sessões de esclarecimento acerca de condução segura e defensiva;
- Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa – disponibilizar um advogado para sessões de esclarecimento;
- PSP do Barreiro – disponibilizar um agente para sessões de sensibilização e esclarecimento;
- Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias – disponibilizar um docente para a realização da supervisão técnica do programa;
- PSIJUS – Associação para a Intervenção Jusp psicológica, será encarregue a avaliação do programa.

È através da colaboração com estes parceiros que se pretende alcançar os objectivos deste programa, além de contribuir para o seu reconhecimento entre a população alvo e a comunidade. Não era de todo possível alcançar os objectivos propostos sem a colaboração e

auxílio de entidades competentes, para além de ser inviável a realização de um programa de prevenção sem os recursos, conhecimentos, competências e meios necessários e indispensáveis ao mesmo.

4. 2. Duração/Calendarização

Prevê-se que o programa seja desenvolvido em dois anos lectivos, com a possibilidade de realizar a calendarização, planificação, concretização e avaliação das actividades/ sessões. A primeira fase do programa que corresponde ao primeiro ano lectivo terá início em Setembro de 2011 e terminará no final de Maio de 2012. A segunda fase do programa correspondente ao segundo ano lectivo inicia-se na primeira semana de Setembro de 2012 e terminará no final de Maio de 2013, onde será incluída uma festa final nas escolas onde todos os participantes irão apresentar o teatro e irão realizar um pequeno discurso acerca de todo o seu percurso ao longo do programa.

5. Supervisão técnica

A supervisão técnica ficará sobre a cargo de um docente da Faculdade de Psicologia da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, a nomear pelo Director da Faculdade de Psicologia desta Universidade.

6. Avaliação Interna

A avaliação geral do programa é realizada em três momentos específicos: a avaliação inicial que é feita através de um questionário passado juntos dos alunos no intuito de avaliar os seus conhecimentos acerca da problemática bem como a sua motivação para o início do programa e adquirir informação pormenorizada acerca das suas crenças, atitudes e tipos de consumos de drogas; a avaliação intermédia é realizada a meio do programa com o objectivo de verificar a eficácia até então do programa, neste momento também será avaliado a motivação dos alunos perante o programa para comparar com a sua motivação inicial, esta avaliação também será realizada através de um questionário; a avaliação final do programa será realizada também ela através de um questionário, onde serão avaliados todos os aspectos relativos ao programa, tais como a sua eficácia, motivação e aquisição de competências e conhecimentos a nível pessoal e social dos alunos, também nesta avaliação final será tido em conta aspectos quantitativos e qualitativos, através da comparação com os dados iniciais.

A equipa técnica é a responsável por estas avaliações, no entanto para além da avaliação geral do programa a mesma também é responsável pelas avaliações das sessões e dos módulos trabalhados bem como encarregue de realizar relatórios semanais do que está a ser desenvolvido no programa. A equipa técnica também tem como objectivo adequar as actividades desenvolvidas e detectar a necessidade de possíveis alterações, para que isso seja feito de uma forma mais rápida e eficaz decorrerá todas as semanas uma reunião entre a equipa, onde serão analisados e discutidos a eficácia do programa.

As reuniões com o consórcio e parcerias decorrerão uma vez por mês com o intuito de ser transmitida a informação acerca da maneira como o programa está a ser implementado, os resultados obtidos e, se necessário, possíveis adaptações do programa.

7. Avaliação Externa

A avaliação externa do programa será assegurada pela PSIJUS – Associação para a Intervenção Jusp psicológica.

Conclusão Geral

A importância da existência de programas para reduzir o consumo de drogas na tarefa de condução e da necessidade cada vez maior dos Psicólogos Forenses e da Exclusão Social intervirem nesta problemática através de parcerias com outros profissionais e instituições deve-se ao facto dos acidentes rodoviários serem umas das principais causas de morte em Portugal, atingindo sobretudo a camada mais jovem (Traffic Safety on Two Continents, 1999), sendo urgente o sucesso destas medidas.

Segundo Graça & Ramos (2000) cerca de 23,2% dos acidentes rodoviários graves e muito graves envolvem condutores com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos e, por consequência, cerca de 3000 condutores jovens ficam feridos, mutilados, incapacitados ou morrem vítimas de atropelamento ou colisão. Desta forma, a avaliação da situação requer especial atenção em relação à sinistralidade rodoviária, pois estes números devem ser reflectidos e começar a combater esta problemática, uma vez que é um problema de saúde pública, manifestando-se na defesa do direito à vida, da dignidade humana, dos direitos e das graves consequências a nível pessoal e material.

Sendo a sinistralidade rodoviária um fenómeno complexo que necessita de uma enorme diversidade de áreas de intervenção é fundamental que qualquer acção realizada tenha em conta um plano bem estruturado, bem fundamentado e com objectivos definidos e que possam ser realizáveis.

O objectivo do programa “Estrada 0%” é contribuir para que não exista o consumo de álcool, *cannabis* e cocaína na prática da condução. Na primeira parte do programa são trabalhadas as competências sociais e pessoais de maneira a proporcionar ferramentas para combater a pressão dos consumos. Os programas que trabalham as competências têm produzido mais efeitos do que aqueles que se baseiam apenas na transmissão de informação, pois os mesmos ou não alcançam o efeito desejado ou as alterações provocadas não são suficientes (Stuart, 1974; Barresi & Gigliotti, 1975; Morgan & Hayward, 1976; citados por Negreiros, 2001). Na segunda parte o programa vai basear-se mais no tema da sinistralidade rodoviária e o consumo de drogas, os jovens primeiramente serão sensibilizados para estas problemáticas e depois o objectivo é trabalhar a criatividade, a coesão de grupo e responsabilidade cívica através da dramatização (realização de um teatro), realização de *posters* ou cartazes e realização de um convívio acerca da problemática de conduzir sobre o efeito de drogas. Pretende-se que os jovens sejam os divulgadores na comunidade e escola.

Através de uma equipa multidisciplinar e uma boa adaptação e flexibilidade sempre que necessário é esperado poder-se alcançar os melhores resultados, tendo sempre em consideração a importância das avaliações realizadas ao longo do programa de maneira a que o mesmo seja aplicado de uma forma eficaz e com êxito, dando sempre atenção as necessidades dos jovens perante a problemática.

Aqui ressalta importância da educação para a cidadania quando falamos de condução, pois passa pelo reconhecimento dos adolescentes como agentes da mudança social não apenas no futuro mas no presente. A necessidade de projectos e iniciativas que motivem e potencializem competências estabelecendo uma ligação entre a vida e a aprendizagem, nunca esquecendo os interesses dos jovens e os assuntos que os afectam (Romão, 2005).

Todavia, para além dos programas e iniciativas seria necessária a implementação de outras medidas, nomeadamente o aumento do policiamento e supervisão bem como alteração da legislação. Também dar uma maior importância a outros tipos de drogas quando se faz menção à sinistralidade rodoviária para além do álcool, seja em campanhas, iniciativas ou programas, pois pouco se associa os acidentes na estrada a drogas como a *cannabis* ou a cocaína, no entanto sabemos que é muito comum principalmente em condutores mais jovens. A necessidade de haver uma abordagem integrada neste contexto deve-se também ao facto que durante muito tempo só houve preocupação com as drogas ilícitas. Assim, uma intervenção precoce é essencial para a prevenção das transgressionalidades e comportamentos de risco.

Foram encontradas, ao longo da execução deste estudo, algumas dificuldades, nomeadamente a falta de material e bibliografia acerca do consumo de drogas na condução e sobretudo relacionar a adolescência à sinistralidade rodoviária, pois poucos são os estudos científicos relacionados à temática, ressaltando a importância e a necessidade da realização de mais estudos nesta matéria.

Acredita-se que o programa poderá alcançar os seus objectivos depois de alguns aperfeiçoamentos das técnicas e sessões, com análise dos primeiros resultados e discussão dos mesmos, partilha de experiências e a continuação da aplicação do programa.

Referências Bibliográficas

- 201 Dinâmicas de grupo. *DNA/Herança Genética*. Retirado a 16 de Maio de 2011 de <http://www.smecc.salvador.ba.gov.br/site/documentos/espaco-virtual/espaco-jornada-pedagogica/dinamicas-de-grupo/din%C3%A2micas-de-grupo-I.pdf>.
- Abrams, D. & Hogg, M. A. (1988). *Comments on the motivational status of self esteem in social identity and intergroup discrimination*. *European Journal of Social Psychology*, 18, 317-334.
- Abreu, W. (2003) – *Saúde, Doença e Diversidade Cultural*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Agra, C. & Queirós, C.L. (2004). *O comportamento de condução oculta a delinquência?* Estudos empíricos da Escola de Criminologia da FDUP. *Revista da FDUP*, 1, pp.59-81.
- Alcántara, J. (2003). *Como educar a auto-estima*. Lisboa: Plátano Edições Técnicas
- Almeida, A. (2004). *A avaliação do risco suicidário em adolescentes candidatos à licença especial de condução de ciclomotores: estudo das diferenças masculino/feminino*. Dissertação de Mestrado. Lisboa: Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação, Universidade de Lisboa.
- Angel, S. & Angel, P. (2005). *Os toxicómanos e suas famílias*. Lisboa: Climepsi
- Askevis-Leherpeux, F. (2001). *Testemunho*. In Doron, R. & Parot, F. (orgs). *Dicionário de Psicologia*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Assis, S. & Constantino, P. (2005). *Perspectivas de prevenção da infracção juvenil masculina*. *Ciência e Saúde Colectiva* 10 (1), 81-90
- Assis, S., Avanci, J., Silva, C., Malaquias, J., Santos, N., Oliveira, R. (2003) *A representação social do ser adolescente: um passo decisivo na promoção da saúde*. *Ciência e Saúde Colectiva* 8(3), 669-679
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR]. (2009). *Maio 2009 Principais Indicadores de Sinistralidade, Continente*. <http://www.ansr.pt/default.aspx?tabid=273>
Acedido a 5 de Janeiro, 2010 em www.ansr.pt.
- Barbier, J.M. (1996). *Elaboração de Projectos de Acção e Planificação*. Porto: Porto Editora.
- Barros, A. & Loureiro, C. (1997). *Determinantes dos comportamentos de transgressão na condução rodoviária*. *Revista Portuguesa de Educação*, 10 (1), 165-174.
- Barroso, T., Barbosa, A. & Mendes, A. (2006). *Programas de prevenção do consumo de álcool em jovens estudantes – Revisão sistemática. Referência, IIª Série, n.3*. Portugal.
- Barroso, T., Mendes, A. & Barbosa, A. (2009). *Análise do fenómeno do consumo de álcool em adolescentes: estudo realizado com adolescentes do 3º ciclo de escolas públicas*. *Rev*

- Latino-am Enfermagem*, Maio- Junho; 17 (3). Consultado a 2 de Novembro de 2010 em www.eerp.usp.br/rlae.
- Bartholomeu, D. (2008) *Traços de personalidade e comportamentos de risco no trânsito: Um estudo correlacional*. *Psicol. Argum.* 26 (54), pp. 193-206.
- Bartilotti, C.; Scopel, E. & Gamba, P. (2006). *Avaliação psicológica de condutores de veículos terrestres no Brasil*. Retirado a 27 de Outubro de 2010 de www.psicologia.com.pt.
- Becattini, A. (2005). *Como é que me vêem... e eu, como é que me vejo?* In Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 31)*. Apelação: Paulus Editora.
- Becattini, A. (2005). *O encontro*. In Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 29)*. Apelação: Paulus Editora.
- Becattini, A. (2005). *O meu retrato* In Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 39)*. Apelação: Paulus Editora.
- Bell, J. (2008). *Como realizar um Projecto de Investigação*. Lisboa: Gradiva.
- Benavente, R. (2002) *Delinquência juvenil: Da disfunção social à psicopatologia*. *Análise Psicológica*, 4 (XX): 637-645
- Bento, J. (1997) *Conferência Internacional - Traffic Safety on Two Continents .Custos da Sinistralidade Rodoviária*. In.: Laboratório Nacional de Engenharia Civil (2008). *Jornada Segurança Rodoviária - Avaliação e Redução da Sinistralidade*. Lisboa: 2008. ISBN 972- 49- 1744- 4.
- Berman, M., Shagrin, B., Evert, D. & Epstein, C. (1997). *Impairments of Brain and behavior? The neurological effects of alcohol*. *Alcohol Health & ResearchWorld*. Vol. 21, n. 1. Cedido a 20 de Outubro de 2010 de <http://www.niaaa.nih.gov/publications/arh21-/65.pdf>.
- Born, M. (2005). *Psicologia da Delinquência*. Lisboa: Climepsi
- Bracobbier, A. & Marcelli, D. (2000). *As mil faces da adolescência*. Lisboa: Climepsi Editores
- Breda, J. (2000) – *Bebidas Alcoólicas e Jovens Escolares: Um Estudo sobre Consumos, Conhecimentos e Atitudes*. Boletim do Centro Regional de Alcoologia de Coimbra.

- Breda, J. (2003). *Álcool e Saúde – Implicações para a Saúde Pública*. In.: Clímaco, M. & Ramos, L. (Coord.) *Álcool, Tabaco e Jogo – Do lazer aos consumos de risco*. (sec. II, pp.77-81). Coimbra: Quarteto Editora.
- Brites, J., Baptista, A. (2010). *Comportamentos agressivos ao volante*. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias. Actas do VII Simpósio Nacional de Investigação em Psicologia, Universidade do Minho, p. 3500 – 3503.
- Buckley, M.; Storino, M. & Saarni, C. (2003) Promoting Emotional Competence in Children and Adolescents: Implications for School Psychologists. *School Psychology Quarterly*, Vol. 18, n°2, pp. 177-191.
- Buzzi, C. (1993). *Transgressão, desvio e droga*. Retirado a 21 de Junho de 2011 de http://www.anped.org.br/rbe/rbedigital/RBDE05_6/RBDE05_6_15_CARLO_BUZZI.pdf
- Cabral, L. (2007). *Consumo de bebidas alcoólicas em rituais/praxes académicas*. Dissertação de Candidatura ao grau de Doutor em Ciências Biomédicas (Saúde Mental) submetida ao Instituto de Ciências Biomédicas de Abel Salazar da Universidade do Porto, orientada por Professor Doutor Carlos Farate. Porto.
- Cabral, L. (s/d). *Alcoolismo Juvenil*. Retirado a 24 de Outubro de 2010 de www.ipv.pt.
- Caldas, A. (1999) *A herança de Franz Joseph Gall: o cérebro ao serviço do comportamento humano*. Amadora: McGraw-Hill.
- Campos, B. (1990) *Psicologia do desenvolvimento e educação de jovens*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Cantarini, C. (2005). *Entra na conversa in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 127)*. Apelação: Paulus Editora
- Cantarini, C. (2005). *Exprime desconfiança in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológico para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 131)*. Apelação: Paulus Editora
- Cantarini, C. (2005). *Exprimir-se e escutar in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 119)*. Apelação: Paulus Editora
- Cantarini, C. (2005). *Opõe-te ao poder in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 135)*. Apelação: Paulus Editora

- Cantarini, C. (2005). *Reconhece como te exprimes globalmente in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 115)*. Apelação: Paulus Editora.
- Carvalho, A., Lemos, E., Raimundo, F., Costa, M. & Cardoso, F. (2007). Caracterização do consumo de substâncias psicoactivas numa população escolar. *Toxicodependências*, vol. 13, n. 3, pp. 31-36.
- Cialdini, R. B. & Trost, M. R. (1998). *Social influence: Social norms, conformity, and compliance*. In D.T. Gilbert, S.T. Fiske, & G. Lindzey, (Eds.). *The Handbook of Social Psychology*^a (4 Ed., Vol 2, pp. 151-193). Nova Iorque: McGraw-Hill.
- Cialdini, R. B., Kallgren, C. A., & Reno, R. R. (1991). *A focus theory of normative conduct: A theoretical refinement and réévaluation of the role of norms in human behavior*. *Advances in Experimental Social Psychology*, 24, 201-234.
<http://psp.sagepub.com/content/26/8/1002.full.pdf+html>
- Coll, C., Palacios, J. & Marchesi, A. (2004) *Desenvolvimento Psicológico e Educação – Psicologia Evolutiva*, Vol. 1. Brasil: ARTMED
- Cordeiro, M. (1997). *Dos 10 aos 15 – Adolescentes e adolescência*. 2º Volume. Lisboa: Quatro Margens Editora
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto: Legis Editora, Livpsic.
- Correia, J.P., Queirós, C.L., Horta, P. (2008). *Traços de personalidade e factores de influência no comportamento da condução*. In *Acta Psiquiátrica Portuguesa*, Vol. 54, pp. 1951-1964.
- Coslin, G.P. (2002). *Psicologia do adolescente*. Instituto Piaget. Epigénese, Desenvolvimento e Psicologia.
- Cruchinho, M.; Silva, M.; Sampaio, M.; Carvalho, S. & Silva, F. (s/d) . *Eixos de intervenção: componente técnica e financeira*. Consultado a 30 de Novembro de 2010 em http://www.idt.pt/PT/IDT/ConcursoFinanciamento/Documents/PORI_2009/Eixos_de_intervencao.pdf
- Cunha, G; Brito, B; Leal, A.; Torgal, J. *Sinistralidade rodoviária: contextualização e análise*, Instituto Nacional de Estatística. *Revista de Estudos Demográficos*, Lisboa (2007).
- Cunha, O. & Gonçalves, R. (2009). *Consumos Recreativos e (In) Segurança Rodoviária*. *Toxicodependências*, vol. 15, n. 2, pp. 35-42.
- Cusson, M. (2006). *Criminologia*. (1º edição.) Cruz Quebrada: Casa das letras

- Da Agra, C. (1998). *Entre droga e crime*. Casa das letras, 2º Edição (2008).
- DEUS, A.A. (2002). *Perfis de personalidade, sintomas depressivos e risco suicidário nos alcoólicos*. *Análise Psicológica*, 3 (XX): 479-494
- Dias J, Andrade M (1992). *Criminologia*. Coimbra: Coimbra Editora
- Dias, A. (2008). *Prevenção do consumo de álcool em jovens escolarizados de Cabeceiras de Basto: Um estudo efectuado com professores e com manuais escolares de Ciências Naturais*. Tese de Mestrado em Educação, área de especialização em Supervisão Pedagógica em Ensino, Universidade do Minho, Instituto de Educação e Psicologia, Minho.
- Dias, J.F. & Andrade, M.C. (1997). *Criminologia. O homem delinquente e a sociedade criminógena*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Dias, M. (2006). *Substâncias Psicotrópicas e Sinistralidade Rodoviária: prevalência de álcool, drogas e benzodiazepinas em condutores envolvidos em acidentes de viação*. Tese de Mestrado em Medicina legal e Ciências Forenses apresentada na Faculdade de Medicina na Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Dicionário de língua portuguesa* (2009). Acordo ortográfico. Porto: Porto Editora, p. 672.
- Dotta - Panichi, R.D.; Wagner, A (2006). *Comportamento de risco no trânsito: Revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil*. *Revista Interamericana de Psicologia*, Vol. 40, Num. 2 pp. 159 – 166.
- Emídio, R., Santos, A., Maia, J., Monteiro, L. & Veríssimo, M. (2008) Auto-conceito e aceitação pelos pares no final do período pré-escolar. *Análise Psicológica*, 3(XXVI): 491-499.
- Feijão, F. (2007) *Adolescentes e consumo de substâncias psicoactivas: o tempo e o território enquanto factores subjacentes às dinâmicas de consumo em Portugal e na Europa*. *Toxicodependências*, vol. 13, n. 1, pp. 59-80.
- Feijão, F. (2010). *Epidemiologia do consumo de álcool entre os adolescentes escolarizados a nível nacional e nas diferentes regiões geográficas*. *Toxicodependências*, vol. 16, n. 1, pp. 29-46.
- Feijó, R.B.; Oliveira, E.A. *Comportamento de risco na adolescência*. Jornal de Pediatria (2001), vol.77, supl.2, p. 125 – 134.
- Ferreira, S. (2002). *Caracterização da sinistralidade rodoviária em meio urbano*. Tese de Mestrado em Vias de Comunicação, Porto. Universidade do Porto, Faculdade de Engenharia.

- Ferreira-Borges, C. & Filho, H. (2004). *Alcoolismo e toxicodependência*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Gerne, T. & Gerne, P. (1986). *Substance Abuse Prevention Activities For elementary children*. Englewood Cliffs: Prentice – Hall.
- Giddens, A. (2004) *Sociologia*. (4ª edição.) Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- Girão, R. & Oliveira, R. (2005) *Condução de risco: Um estudo exploratório sobre os aspectos psicológicos do risco na tarefa de condução*. *Análise Psicológica*, 1 (XXIII): 59-66.
- Gleitman, H. (1993). *Psicologia*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- Gleitman, H.; Fridlund, A. & Reisberg, D. (2003). *Psicologia*. 6ª Edição. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa.
- Global Road Safety Partnership. (2007). *Beber e Dirigir: manual de segurança viária para profissionais de trânsito e saúde*. Genebra.
- Gonçalves, A. (2008). *Álcool, tabaco e outras drogas: concepções de professores e alunos do ensino básico e secundário e análise de programas e manuais escolares*. Tese de Doutoramento em Estudos da Criança, área de especialização em Saúde Infantil. Universidade do Minho, Instituto de Estudos da Criança.
- Graça, J. M. & Ramos, M. J. (2000). *Insegurança Rodoviária e a gestão da Impunidade*. Actas do I Congresso Rodoviário Português ESTRADAS 2000 – A Qualidade Rodoviária na Viragem do Século – LNEC, 28-30 de Novembro de 2000. Vol.3, Lisboa.
- Hidalgo Vicario MI, Redondo Romero A (2007). *Adolescentes y drogas. Un reto para los profesionales sanitarios*. *Evid Pediatr*; 3: 60.
- Hoffmann, M., Cruz, R. & Alchieri, J. (2003). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo Livraria e Editora Ltda. Retirado a 9 de Janeiro de 2011 de http://books.google.pt/books?id=Mm7KEjD5tFgC&pg=PA377&lpg=PA377&dq=Aci+entesde+transito+e+factor+humano.+Hoffmann&source=bl&ots=T0HtJQgNYO&sig=5BeGp90OQcDxrOFBVWAXl6DCzE&hl=tPT&ei=c_E6TMfRL9aWOOzN5YkK&sa=X&oi=bookresult&ct=result&resnum=1&ved=0CBcQ6AEwAA#v=onepage&q&f=false
- Hogg, M. A. (2001). *A social identity theory of leadership*. *Personality and Social Psychology Review*, 5, 184-200. Retirado a 8 de Fevereiro de 2011 de <http://home.ubalt.edu/tmitch/642/E%20articles/judge%20bono%20erez%20locke%20C>

[ore%20self%20eval%20and%20job%20sat%202005_files/hogg%20social%20id%20theory%20ldrship%20JPSP.pdf](http://www.imperial.ac.uk/chemicalengineering/common_room/files/hogg%20social%20id%20theory%20ldrship%20JPSP.pdf)

- Hogg, M.A., Vaughan, G.M., (1998). *Social Psychology*. Prentice Hall, Glasgow. In Alpay. E.,(s/d) *To what extent do different explanations of prejudice suggest that it can be reduced?* Retirado a 11 de Fevereiro de 2011 de http://www.imperial.ac.uk/chemicalengineering/common_room/files/PsychEd_7.pdf
- Horta, M.; Mendes ,R.;Oliveira ,R.(2009) *Condução, Risco e Segurança – Introdução à Psicologia do Tráfego* .Coleção DFP ISPA, Competências Humanizadas.
- Igra, V., & Irwin, C. E., Jr. (1996). *Theories of adolescent risk-taking behavior*. In R. J. DiClemente, W.B. Hansen e L.E. Ponton (Eds.), *Handbook of Adolescent Health Risk Behavior*. New York; Plenum Press, 35-51
- Jardim, J. & Pereira, A. (2006) *Competências Pessoais e Sociais: Guia prático para a mudança positiva*. Porto: Edições ASA
- Jessor, R. (1991). *Risk behavior in adolescence: A psychosocial framework for understanding and action*. *Journal of adolescence*, 21(3), 305-322
- Jessor, R. (s/d). *Problem-Behavior Theory – A Brief Overview*. Retirado a 20 de Abril de 2011 de http://www.colorado.edu/ibs/jessor/pb_theory.html.
- Juarez, P., Schlundt, D. G., Goldzweig, I., Stinson, N. (2006). *A conceptual framework for reducing risky teen driving behaviors among minority youth*. *Inj. Prev* 2006; 12:i49-i55:10.1136/ip.2006.012872.
- Keating, D.P.; Halpern – Felsher. *Adolescent drivers: A developmental Perspective on Risk, Proficiency, and Safety*. *American Journal of Preventive Medicine* (2008), Volume 35, Number 3S p. 272 – 277.
- Laboratório Nacional de Engenharia Civil (2008). *Jornada Segurança Rodoviária - Avaliação e Redução da Sinistralidade*. Lisboa: 2008. ISBN 972- 49- 1744- 4.
- Le Blanc, M., Ouimet, M., Szabo., Denis. (2008) *Tratado de Criminologia Empirica*. Lisboa: Climepsi.
- Leal, A. (2009). *Modelação do Sistema Rodoviário: na perspectiva do conflito emergente*. Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Ciências da Complexidade. Lisboa. ISCTE, Departamento de Ciências e Tecnologias da Informação.
- Léger, D. (1994). *The cost of sleep-related accidents: A report for the National Commission on Sleep Disorders Research*. *Sleep*. 17:84-93.

- Lima, E. & Azevedo, R. (s/d). *Programa de prevenção ao uso de substâncias psicoativas lícitas e ilícitas na UNICAMP*. Brasil.
- Lima, R. (2001). *Sociologia do desvio e interacionismo*. Tempo Social; Rev. Sociol. USP, S. Paulo, 13(1): 185-201. Retirado a 26 de Maio de 2011 de <http://www.scielo.br/pdf/ts/v13n1/v13n1a12.pdf>
- Lipovetsky, G. (1983). *A Era do Vazio – Ensaio sobre individualismo contemporâneo*. Lisboa: Relógio D'água.
- Magalhães, P. (2007) *Os factores potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*.
- Maia, A. (1997). *Prevenção primária da Toxicodependência e Modelos Sociais*. Toxicodependências, 2, 3 – 6.
- Manes, S. (2005). *83 jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – um manual para psicólogos, professores e animadores socioculturais*. Lisboa: Paulus Editora.
- Manes, S. (2009). *83 jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – um manual para psicólogos, professores e animadores socioculturais*. Lisboa: Paulus Editora.
- Marín, L., Queiroz, S.M. (2000). *A actualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 16(1): 7-21.
- Martins, M.J. (2005). *Condutas agressivas na adolescência: Factores de risco e protecção*. Análise Psicológica, 2 (XXIII): 129-135.
- Matos, A. C. (2002). *Adolescência*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Matos, I. (1991). *Factores de risco psicológico em jovens condutores de motorizada e a sua influência relativa na ocorrência dos acidentes*. Tese de Doutoramento em Psicologia, Universidade de Lisboa, Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação da Universidade de Lisboa, Lisboa.
- Matos, M. G., Simões, C., Carvalhosa, S. F., Reis, C., & Canha, L. (2000). *A saúde dos adolescentes portugueses: Estudo nacional da rede europeia HBSC/OMS (1998)*. Lisboa: Faculdade de Motricidade Humana.
- Matos, M.(1998) *Acidentes de moto nos adolescentes e algumas configurações psíquicas*. Análise Psicológica, 4 (XVI): 647-653.
- Matos, M., Carvalhosa, S., Reis, C. & Dias, S. (2002). *Os jovens portugueses e o álcool*. 7, 1. FMH/PEPT/GPT.
- Mello, M., Barrias, J. & Breda, J. (2001). *Álcool e Problemas Ligados ao Álcool em Portugal*. Lisboa: Direcção Geral de Saúde. Consultado a 9 de Abril de 2010 em <http://www.scribd.com/doc/3875064/Alcool-e-problemas-ligados-ao-lcoolemPortugal>

- Mendes, R. (2005) *Ansiedade nos motociclistas*. *Análise Psicológica*, 1 (XXIII): 43-47, Lisboa.
- Mendes, V. & Lopes, P. (2007). *Hábitos de consumo de álcool em adolescentes*. *Toxicodependências*, vol. 13, n. 2, pp.25-40.
- Menin, M. (2007). *O aspecto normativo das representações sociais: comparando concepções*. *Revista de Educação Pública*, Cuiabá/MT, v. 16, n. 30, p. 121-135, jan.-abr. 2007. Retirado a 26 de Maio de 2011 de http://www.ie.ufmt.br/revista/arquivos/ED_30/14_o%20aspecto%20norm%20das%20represent.pdf
- Merli, D. (2005). *Os partidos políticos in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 77)*. Apelação: Paulus Editora
- Merli, D. (2005). *Variações coloridas. in* Manes, S. (2005). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 41)*. Apelação: Paulus Editora
- Miranda, S. (2003). *Novas dinâmicas para grupos – A aprendizagem do conviver*. Lisboa: Edições ASA.
- Monteiro, C. (2006). *Agressividade, raiva e comportamento de motorista*. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, volume 2, nº 1, 9-17
- Monteiro, M. B. (2000). *Conflito e negociação entre grupos*. In J. Vala, & M. B. Monteiro (Eds.). *Psicologia social* (4^a Ed., pp. 411-450). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Moreira (2004). *Para uma prevenção que previna*. (3^o ed.). Coimbra: Quarteto.
- Moreira, P. (2006) *Para uma prevenção que previna*. Coimbra: Quarteto Editora.
- Morel, A.; Boulanger, M.; Hervé, F. & Tonnelet, G. (2001) *Prevenção das toxicomanias* Lisboa: Climepsi Editores
- Negreiros, J. (1998). *Prevenção do abuso de álcool e droga nos jovens*. Porto: Radicário.
- Negreiros, J. (2000). *Prevenção de comportamentos de consumo de drogas e anti-sociais nos jovens: uma proposta de intervenção em meio escolar*. *Revista Portuguesa de Pedagogia* 34 (1,2 e 3), 458-468
- Negreiros, J. (2001). *Delinquências Juvenis. Trajectórias, intervenções e prevenção*. Lisboa: Notícias Editorial
- Negreiros, J. (2001). *Prevenção do consumo de drogas*. Teoria, investigação e prática. In Torres, N. Ribeiro, J. (Eds). *A Pedra e o Charco*. Almada: Iman Edições.

- Negreiros, J. (2001). *Prevenção do consumo de drogas: Teoria, investigação e prática*. In: Torres e J. P. Ribeiro (editores), *A Pedra e o Charco: Sobre o Conhecimento e Intervenção nas Drogas*, Lisboa, Ímanedições.
- Newby & Snyder. *Teen Risk Behavior. Fact Sheet: Family and Consumer Sciences* (2009). The Ohio State University.
- Nunes, L. (2010). *Crime e comportamentos criminosos*. Porto: Edições Universidade Fernando Pessoa.
- Oliveira, P. (2007). *Os factores potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade*.
- Oliveira, P.(2009). Colóquio “Risco e trauma rodoviário em Portugal: Perspectivas de Análise”.
- Panichi, R. & Wagner, A. (2006) *Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil*. Revista Interamericana de Psicologia/ Interamerican Journal of Psychology, Vol. 40, Num. 2pp. 59-166.
- Patrício, L. (2002). *Droga para que se Saiba*. Lisboa: Editora Livraria Figueiredo
- Pimentão, C. *Análise do comportamento de risco ao volante de jovens condutores com base na teoria do comportamento planeado de Ajzen*. Revista da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. Porto: Edições Universidade Fernando Pessoa. ISSN 1646-0502. 5 (2008) 202-217.
- Pinto, C. (2006) *Autorepresentação e Heterorepresentação dos condutores de veículos automóveis ligeiros: Contributo para a compreensão da guerra civil rodoviária em Portugal*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Poiares, C. & Ramos, S. (2004). *Intervenção juspsicológica aplicada à delinquência juvenil*. In: *Themis*, ano V, n.º 8, Coimbra: Livraria Almedina, 5-21.
- Poiares, C. (2001). *Da Justiça à Psicologia: razões & trajectória*. Sub Judice 22/23 – *Psicologia e Justiça: razões e trajectos*. Coimbra: DocJuris: 25-35.
- Poiares, C. (2004). *Programa de Intervenção Comunitária e Juspsicológica na zona histórica de Lisboa*. Manuscrito não publicado, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Poiares, C. (2009) *Justiça, exclusão social e psicologia ou estranhas formas de vida*. In.: Dias, J. (Org.), *ARSIVDICANDI – Estudos em homenagem ao Prof. Doutor António*

- Castanheira Neves, vol. I: Filosofia, teoria e metodologia, pp. 967-981. Coimbra: Coimbra Editora.
- Poiars, C. (s/d) *Epistemologia das ciências do comportamento desviante*.
- Poiars, C.A. (2000). *Descriminalização construtiva e intervenção juspsicológica no consumo das drogas ou recuperar o tempo perdido.... Revista Toxicodependências. Vol.6, n°2,pp.7-18.*
- Ramos, M.; Branco, J. (2003) *Estrada viva? Aspectos de motorização na sociedade portuguesa*. Lisboa: Lisboa e autores.
- Rebello, E. & Passos, J. (s/d) *Erikson e a Teoria Psicossocial do Desenvolvimento*. Consultado a 20 de Dezembro de 2010 em www.josesilveira.com.
- Reto, I.& Sá, J.(2003) *Porque nos matamos na estrada e como o evitar?* Lisboa: Editorial Notícias
- Revista Adolescer. *A Árvore do Prazer*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Cartões informativos*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Dentro e Fora*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Jogo dos balões*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Levantamento de motivações*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Lidando com Situações – Problema*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Revista Adolescer. *Mímica*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Negociando a gente se entende*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Revista Adolescer. *Pirâmide*. <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>
- Reymond, M. & Metselaar, J. (2003). *Juventude contemporânea e adopção de comportamentos de risco*. Infância e Juventude, 2, 61-87.
- Romão, I. *O desenvolvimento de competências para a participação cívica e política* Seminário Inaugural do Programa de Mentoring com vista ao fomento da participação cívica e política das jovens mulheres “De Mulher para Mulher”. Casa de Serralves. Porto. 22 de Outubro de 2005 Retirado em 8 de Maio de 2011 de <http://www.redejovensigualdade.org.pt/dmpm1/docs/mentoring-IR.pdf>
- Rozestraten, R. (1981). *Psicologia do Transito; o que é e para que serve*. Psicologia: Ciência e Profissão, vol. 1 N.º 1.

- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/ EPUSP
- Rozestraten, R. (2001) *Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito*. Arquivos Brasileiros de Psicologia, 53, 7-22.
- Santos, B. S. (2004). *Os caminhos difíceis da “nova” justiça Tutelar Educativa – Uma avaliação de dois anos de aplicação da Lei Tutelar Educativa*. Observatório Permanente de Justiça Portuguesa. Centro de Estudos Sociais da Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.
- Sayanda, I. (2006). *Idoso e Condução*. Revista Portuguesa de Clínica Geral; 22: 755-760. Retirado de <http://www.apmcg.pt/files/54/documentos/20070525191916260556.pdf>.
- Sayanda, I.(2003) *Idoso e Condução Portugal*. Rev Port Clin Geral 2006; 22:755-60.
- Schender, M.; Minayo, M. (2004) *Factores de risco e de protecção para o uso de drogas na adolescência*. Ciência & Saúde Coletiva , 10(3): 707 – 717.
- Schenker, M. & Minayo, M. C. S. (2004). *A importância da família no tratamento do uso abusivo de drogas: uma revisão da literatura*. Cad. Saúde Pública, 20(3).
- Schreer, G. (2002). *Narcissism and aggression: is inflated self-esteem related to aggressive driving?* North American Journal of Psychology, 4, 333-341.
- Schuckit, M. (1998). *Abuso de álcool e drogas*. Lisboa: Climepsi Editora.
- Sette, P. (2005). *A tua postura na relação com os outros* in Manes, S. (2005). 83 *Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 117). Apelação: Paulus Editora
- Sette, P. (2005). *Aquilo que realmente queres* in Manes, S. (2005). 83 *Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 121). Apelação: Paulus Editora
- Sette, P. (2005). *Bloquear as invasões do outro* in Manes, S. (2005). 83 *Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 129). Apelação: Paulus Editora
- Sette, P. (2005). *Exprime-te nas situações de dificuldade* in Manes, S. (2005). 83 *Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 125). Apelação: Paulus Editora
- Sette, P. (2005). *Reagir às críticas* in Manes, S. (2005). 83 *Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 133). Apelação: Paulus Editora

- Silva, S.(2005) *Reabilitação de condutores: Aspectos históricos e aplicação em Portugal*.
Análise Psicológica, 1 (XXIII): 37-41.
- Simões, C. M. (2007) *Comportamentos de Riscos na Adolescência*. Coimbra: Fundação
Calouste Gulbenkian.
- Simpósio (1996) *A Segurança no Ambiente Rodoviário*. Lisboa: Sector de Edições do CDIT.
ISBN: 972- 49- 1681- 2.
- Sousa, E.(1992). *O Problema Rodoviário – Actas do Seminário Multidisciplinar Sobre
Segurança e Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia
Aplicada (1993). ISBN: 972- 95486- 8- 4.
- Sousa, S. (2005) *Intervenção na formação geral de condução. Carro para que te quero?*
Análise Psicológica, 1 (XXIII): 55-58
- Stouthamer-Loeber, M., Loeber, R., Homish, L., e Wey, E., (2001) *Maltreatment of boys and
development of disruptive and delinquent behavior*. Development and psychopathology
13, 941-955
- Stretch, P. (2006). *Olha por mim. Reflexões sobre temas da infância e adolescência*. Lisboa:
Assírio e Alvim
- Sub Judice – Justiça e sociedade (2000) *Direito rodoviário: responsabilizar e reparar*. ISSN
0872 – 2137 Nº 17.
- Tajfel, H. and Turner, J. C. (1986). The social identity theory of inter-group behavior. In S.
Worchel and L. W. Austin (eds.), *Psychology of Intergroup Relations*. Chigago:
Nelson-Hall. Retirado a 10 de Fevereiro 2011 de
<http://www.stanford.edu/~apadilla/PadillaPerez03a.pdf>
- Taradel, L. (2009). O relaxamento in Manes, S. (2009). 83 *Jogos psicológicos para a
dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais,
animadores... (p. 47)*. Apelação: Paulus Editora
- Teixeira, C.C.S.B (2008). *O jovem delinquente em contexto escolar*. Porto: Universidade
Portucalense.
- Teixeira, J. (2006). *Consumos de Álcool na Adolescência Início, percursos e prevenção*.
Monografia para a obtenção do Grau de Licenciatura em Enfermagem. Porto:
Universidade Fernando Pessoa.
- Trindade, I. & Correia, R. (1999). Adolescentes e álcool: Estudo do comportamento de
consumo de álcool na adolescência. *Análise Psicológica*, vol. 17, n. 3, pp. 591-598.
ISSN 0870-8231.

- Vala, J. & Monteiro, M. B. (1993). *Psicologia Social*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Van der Stel, J.; Voordewind, D. (1998). *Manual prevenção álcool, drogas e tabaco*. Grupo Pompidou. Lisboa: Instituto Português da Droga e da Toxicodependência.
- Veríssimo, L, L. (2001). *Papel do Desviante no Sistema Normativo do Grupo*. Dissertação de Mestrado em Psicologia Social. Faculdade de Psicologia e de Ciências da Educação Universidade do Porto.
- Vieira, D., Ribeiro, M., Romano, M. & Laranjeira, R. (2007). *Álcool e adolescentes: estudo para implementar políticas municipais*. Saúde Pública; 41 (3): 396-403
- Wilde, G. (1994) *Extract from Target Risk*. Retirado a 26 de Abril de 2011 http://www.engr.mun.ca/~cdaley/7002/Target%20Risk_Wilde.pdf
- Wilson, G. & Lodge, D. (1993). *Resolução de problemas e tomada de decisão*. Lisboa: Clássica Editora
- Xavier, G.(1993). *Modularidade da Memória e o Sistema Nervoso*. Psicol. USP, vol. 4, n. 1-2, pp.61-115. ISSN 1678-5177. Retirado a 20 de Novembro de 2010 de http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=scl_arttext&pId=s167851771993000100005&lng=es&nrm=iso&tlng=es
- Zappi, T. (2009). *A careta in Manes*, S. (2009). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 177). Apelação: Paulus Editora

APÊNDICES

Apêndice I

Questionário para verificar o tipo de consumos dos adolescentes antes da aplicação do programa

Este questionário foi elaborado com o objectivo de verificar o tipo de drogas mais consumidas entre os jovens com idades compreendidas entre os 15 e os 18 anos que frequentem a escola.

Para que este questionário seja válido responda a cada questão de maneira cuidadosa e sincera.

Todas as respostas são confidenciais, sendo o seu preenchimento anónimo. A sua participação é de extrema importância para conseguir dados mais próximos da realidade.

Obrigada.

Escola_____Ano_____

Idade____ Género (Feminino/Masculino)

Já alguma vez ficaste embriagado («apanhaste uma bebedeira»)?

- A: Não, nunca;
- B: Sim, uma vez;
- C: Sim, 2-10 vezes;
- D: Sim, mais de 10 vezes.

Quantas vezes consumiram drogas ilegais no último mês?

- A: Nenhuma;
- B: 1 vez;
- C: Mais do que uma vez;
- D: Consumo regularmente.

Já alguma vez experimentaste algum destes produtos? Se sim, assina-la quais.

- A: Bebida alcoólica;
- B: Haxixe ou erva;
- C: Medicamentos geralmente usados como drogas;
- D: Heroína;
- E: Cocaína;
- F: Ecstasy;
- G: LSD;
- H: Nunca experimentei nenhum dos produtos referidos

Se consumis-te algum dos produtos mencionados, indica a idade em que inicias-te o seu consumo.

- A: Bebida alcoólica _____
- B: Haxixe ou erva _____
- C: Medicamentos geralmente usados como drogas _____
- D: Heroína _____
- E: Cocaína _____
- F: Ecstasy _____
- G: LSD _____

Apêndice II

**Ficha de Avaliação Prática (FAP) para cada sessão realizada no
programa “Estrada 0%”.**

Programa Estrada 0%

Ano Lectivo ____/____

Ficha de Avaliação Prática

Instituição: _____ **Turma:** _____

Sessão ____	Data: ____/____/____					Tempo Duração: ____
Módulo ____ Temas Trabalhados						
	1 Muito Fraca	2 Fraca	3 Razoável	4 Boa	5 Muito Boa	Observações
Adesão e Participação dos jovens à sessão em geral						
Adequação da Linguagem utilizada						
Compreensão dos jovens relativamente aos conteúdos abordados						
Adequação dos Materiais utilizados						
Adequação das Actividades						

desenvolvidas						
Outros _____						
Avaliação geral da Sessão (Observações)						
Técnicos Presentes	_____ (Técnico)			_____ (Técnico)		

Apêndice III

Acção de sensibilização dirigida aos encarregados de educação e comunidade escolar

Titulo: Acção de sensibilização relativamente ao consumo de drogas dos adolescentes e as suas consequências na tarefa da condução.

Locais: Escolas secundárias do Barreiro.

Objectivo geral: Informar e alertar os encarregados de educação e comunidade escolar para a problemática.

Formadores: Equipa técnica do Programa “Estrada 0%”

Destinatários: Encarregados de educação; professores; e auxiliares de acção educativa.

Para um desenvolvimento mais eficaz do programa de prevenção é necessário sensibilizar e informar acerca da problemática e demonstrar que os próprios exercem uma grande importância para o êxito dos objectivos do programa, através da motivação e incentivo ao jovem para o mesmo optar por comportamentos adequados como futuros condutores, no entanto, também se espera através das acções de sensibilização aos encarregados de educação e comunidade escolar que os mesmos passem a adoptar essas mesmas condutas como condutores, pois a melhor forma de transmitir responsabilidade cívica e bons comportamentos aos jovens é se os adultos também o fizerem.

Ao longo destas acções serão transmitidos os objectivos do programa, temas que serão trabalhados e a sua importância para a problemática.

Apêndice IV

Objectivos para as sessões de promoção da saúde

Objectivos:

- 1 – Reflexão sobre uma alimentação saudável e equilibrada
- 2 – Motivação para hábitos alimentares mais saudáveis
- 3 – Reflexão da importância da prática física
- 4 - Motivação para a prática desportiva /física
- 5 - Demonstrar a importância de actividades que estimulem a parte cognitiva
- 6 - Reflexão acerca do álcool e outros tipos de drogas – as suas consequências para a saúde

Apêndice V

**Objectivos da segunda parte (segundo ano lectivo) do Programa “Estrada 0%” -
Dramatização**

Objectivos:

- 1- Criar condições: espaço e materiais necessários
- 2- Pesquisa do assunto e apresentá-lo
- 3- Discussão saudável entre os membros acerca do assunto
- 4- Facilitar a comunicação, não apenas falando mas também através de demonstrações
- 5- Dar calor e vida ao problema que foi pesquisado
- 6- Criar alternativas da situação – problema
- 7- Desenvolver a sensibilidade, criatividade e bom trabalho em equipa
- 8 – Preparar textos para a dramatização
- 9 - Definir as personagens e suas características
- 10 – Preparar cenários, roupas e adereços
- 11 – Os membros serem capazes de avaliar a apresentação, dando impressões
- 12 – Serem capazes de exprimir as suas dificuldades

ANEXOS

Anexo I

Anexo 1:

	Geral		Dentro das localidades		Peões		Utentes veículos de duas rodas	
	Vítimas mortais	Feridos graves	Vítimas mortais	Feridos graves	Vítimas mortais	Feridos graves	Vítimas mortais	Feridos graves
1998	1865	8177	762	5177	356	1711	488	2558
1999	1750	7697	759	4804	345	1537	444	2218
2000	1629	6918	634	4163	337	1365	383	1905
Média 98/00	1748	7597	718	4715	346	1538	438	2227
2001	1466	5797	632	3365	296	1098	362	1522
2002	1469	4770	613	2739	297	906	324	1141
2003	1356	4659	578	2734	246	902	325	1213
2004	1135	4190	488	2587	204	766	265	1092
2005	1094	3762	471	2280	188	714	258	985
2006	850	3483	393	2064	137	617	205	881
2007	854	3116	341	1793	137	619	189	808
2008	776	2606	366	1619	136	529	164	634
2009	737	2624	339	1500	130	501	152	627
Valor pretendido para 2009	874	3799	287	1886	138	615	175	891

Tabela 1: Dados referentes ao Plano Nacional de Prevenção Rodoviária (ANSR, 2009)

Anexo 2:

	Acidentes c/ vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas		Índice de gravidade	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Jan	2488	2471	51	60	185	173	2998	3023	3234	3256	2.0	2.4
Fev	2530	2381	53	42	189	171	3088	2894	3330	3107	2.1	1,8
Mar	2660	2725	64	52	212	233	3214	3242	3490	3527	2.4	1.9
Abr	2702	2881	69	59	218	197	3332	3543	3619	3799	2.6	2.0
Mai	2628	2992	55	56	166	234	3287	3673	3508	3963	2.1	1.9
Jun	2707	3078	56	56	213	184	3309	3914	3578	4154	2.1	1.8
Jul	2995	3157	62	79	245	269	3743	3893	4050	4241	2.1	2,5
Ago	2996	3189	90	74	269	270	3823	4063	4182	4407	3.0	2.3
Set	2864	3003	71	75	209	192	3470	3735	3750	4002	2.5	2.5
Out	3160	3363	51	69	234	245	3847	4107	4132	4421	1.6	2.1
Nov	2980	3065	85	58	253	227	3593	3730	3931	4015	2.9	1.9
Dez	2903	3179	69	57	213	229	3673	3973	3905	4259	2.4	1.8
Total	33613	35484	776	737	2606	2624	41327	43790	44709	47151	2.3	2.1

Tabela 2: Dados relativos a acidentes e vítimas por mês (ANSR, 2009)

Anexo 3:

2009: Sinistralidade por mês

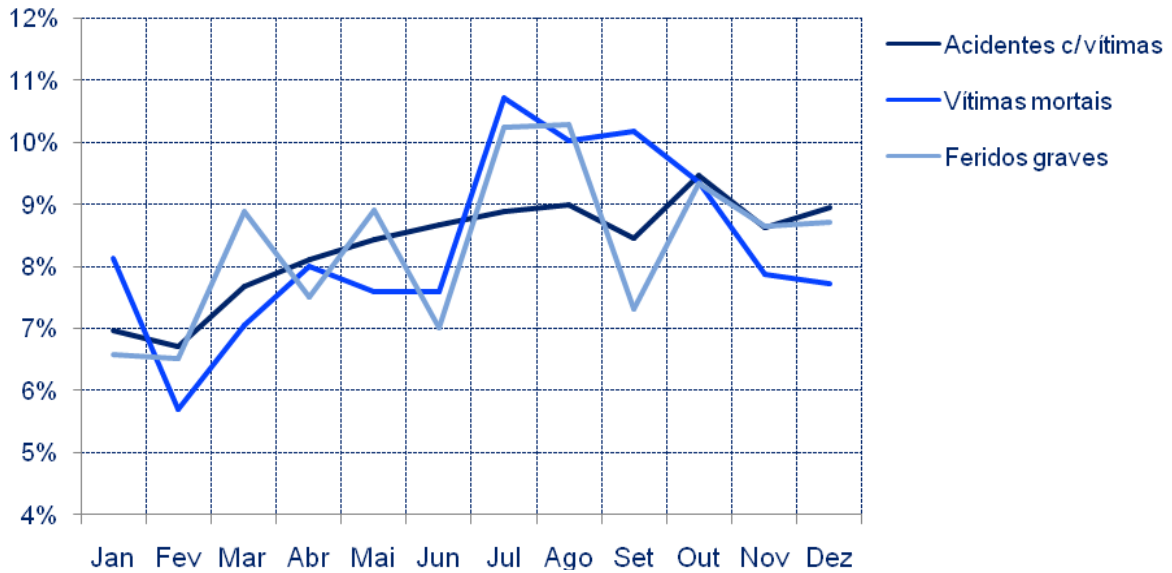


Figura 1: Percentagem de acidentes e vítimas por mês relativas ao ano de 2009
(ANSR, 2009)

Anexo 4:

	Acidentes c/ vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas		Índice de gravidade	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
2ª feira	4971	5182	103	110	315	322	5995	6291	6413	6723	2.1	2.1
3ª feira	4574	4886	114	106	326	342	5445	5776	5885	6224	2.5	2.2
4ª feira	4466	5255	80	90	330	311	5247	6317	5657	6718	1.8	1.7
5ª feira	4875	5158	93	92	363	357	5803	6118	6259	6567	1.9	1.8
6ª feira	5448	5386	104	102	392	399	6723	6501	7219	7002	1.9	1.9
Sábado	4837	5048	128	133	449	462	6147	6506	6724	7101	2.6	2,6
Domingo	4442	4569	154	104	431	431	5967	6281	6552	6816	3.5	2.3
Total	33613	35484	776	737	2606	2624	41327	43790	44709	47151	2.3	2.1

Tabela 3: Dados referentes a acidentes e vitimas segundo o dia da semana (ANSR, 2009)

Anexo 5:

2009: Sinistralidade por dia da semana

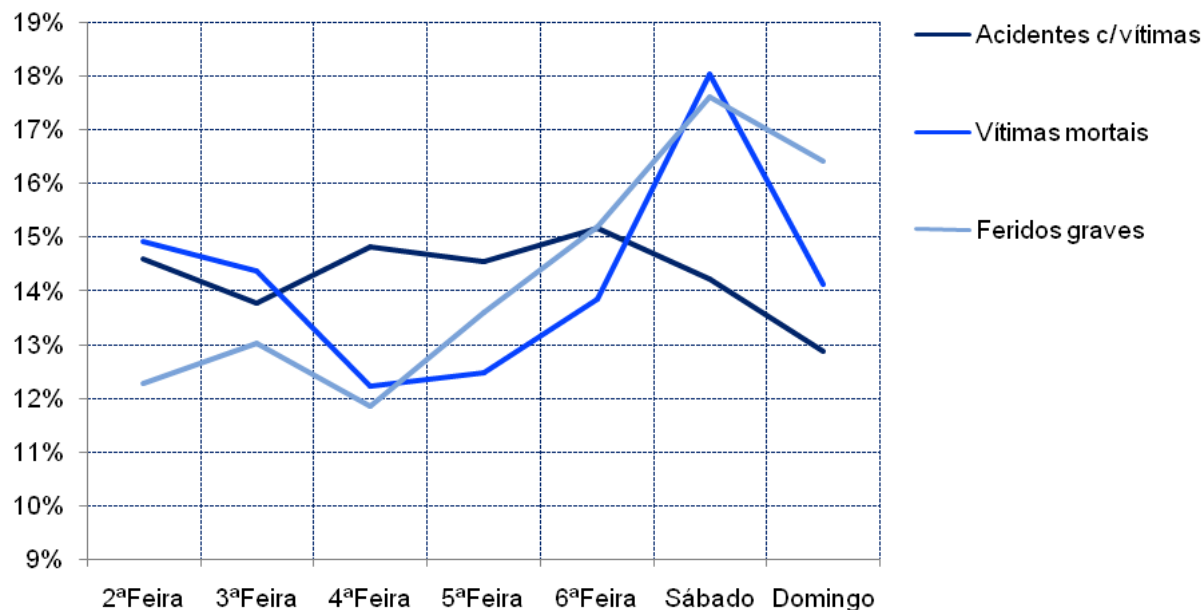


Figura 2: Percentagem de acidentes e vítimas segundo o dia da semana (ANSR, 2009)

Anexo 6:

	Acidentes c/ vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas		Índice de gravidade	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Dia	23641	24811	424	419	1615	1581	28913	30596	30952	32596	1.8	1.7
Noite	8909	9304	318	274	898	925	11120	11561	12336	12760	3.6	2.9
Aurora ou crep.	1035	1158	34	44	91	117	1260	1384	1385	1545	3.3	3.8
Total	33613	35484	776	737	2606	2624	41327	43790	44709	47151	2.3	2.1

Tabela 4: Dados referentes a acidentes e vítimas segundo as condições de luminosidade (ANSR, 2009)

Anexo 7:

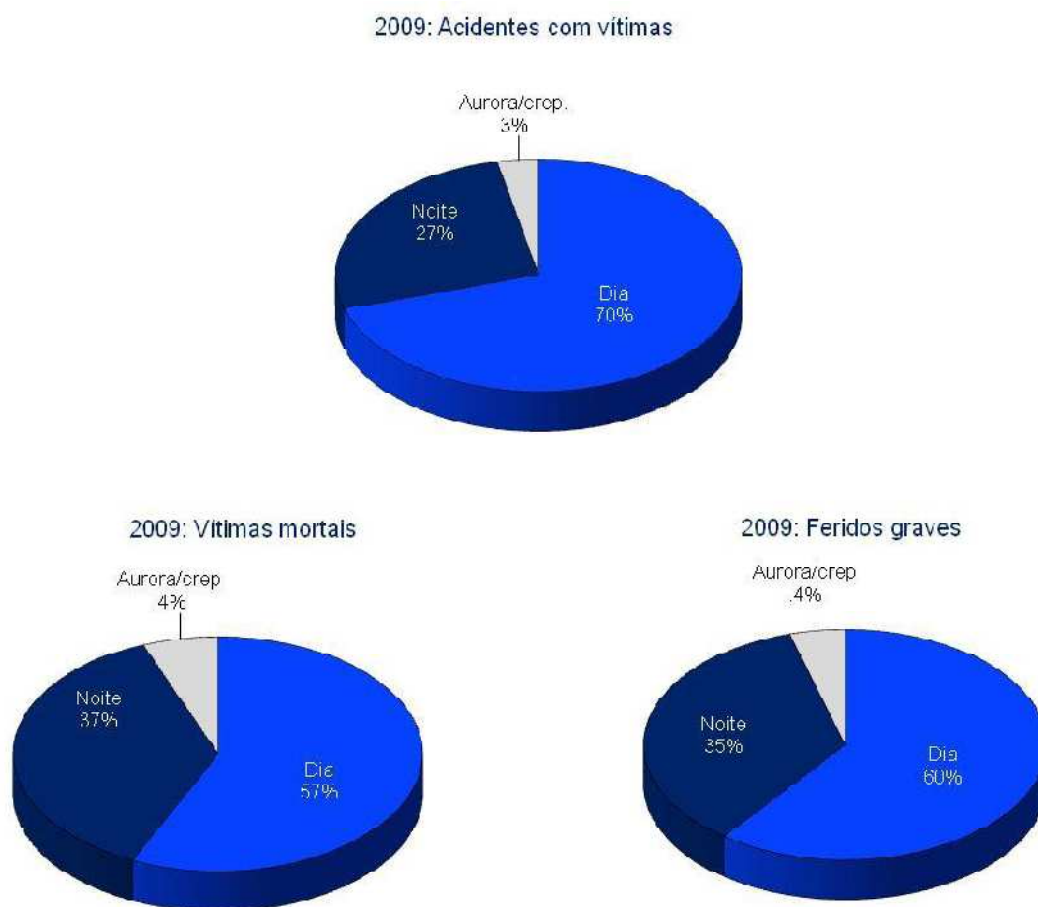


Figura 3: Percentagem de acidentes e vítimas segundo as condições de luminosidade (ANSR, 2009)

Anexo 8:

	Acidentes c/ vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas		Índice de gravidade	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
00 - 03	1578	1680	67	58	186	202	2054	2098	2307	2358	4.2	3.5
03 - 06	1030	1089	59	65	148	116	1330	1357	1537	1538	5.7	6.0
06 - 09	3739	3999	80	91	252	307	4642	4938	4974	5336	2.1	2.3
09 - 12	5251	5590	89	101	300	280	6236	6753	6625	7134	1.7	1.8
12 - 15	5689	5997	99	91	404	326	6937	7387	7440	7804	1.7	1.5
15 - 18	6689	7118	132	113	482	540	8377	8850	8991	9503	2.0	1.6
18 - 21	6670	6885	151	129	545	528	8048	8512	8744	9169	2.3	1.9
21 - 24	2967	3126	99	89	289	325	3703	3895	4091	4309	3.3	2.8
Total	33613	35484	776	737	2606	2624	41327	43790	44709	47151	2.3	2.1

Tabela 5: Dados relativos a acidentes e vítimas segundo o período horário (ANSR, 2009)

Anexo 9:

	Acidentes c/ vítimas		Vítimas mortais		Feridos graves		Feridos leves		Total de vítimas		Índice de gravidade	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Bom tempo	26774	27214	634	589	2148	2112	32446	33217	35228	35918	2.4	2.2
Chuva	6319	7705	126	137	422	475	8228	9864	8776	10476	2.0	1.8
Outros	355	314	12	10	33	31	465	418	510	459	3.4	3.2
Total	33613	35484	776	737	2606	2624	41327	43790	44709	47151	2.3	2.1

Tabela 6: Dados referentes a acidentes e vítimas segundo o período horário (ANSR, 2009)

Anexo 10:

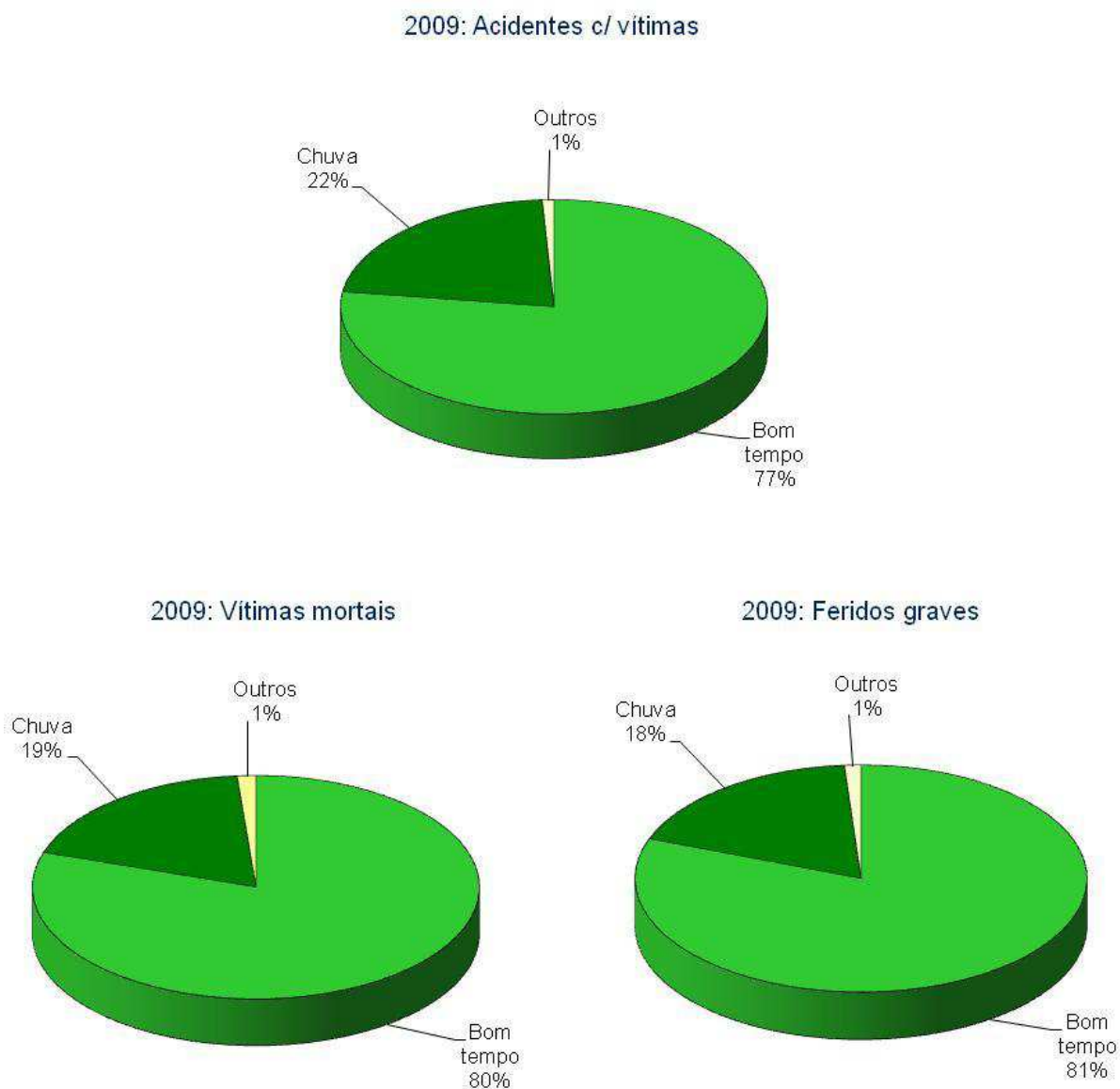


Figura 4: Percentagem de acidentes e vítimas segundo o período horário (ANSR, 2009)

Anexo 11:



Figura 5: Vítimas mortais /1 milhão de habitantes segundo o grupo etário (ANSR, 2009)

Anexo 12:

2009: Sinistralidade segundo a localização

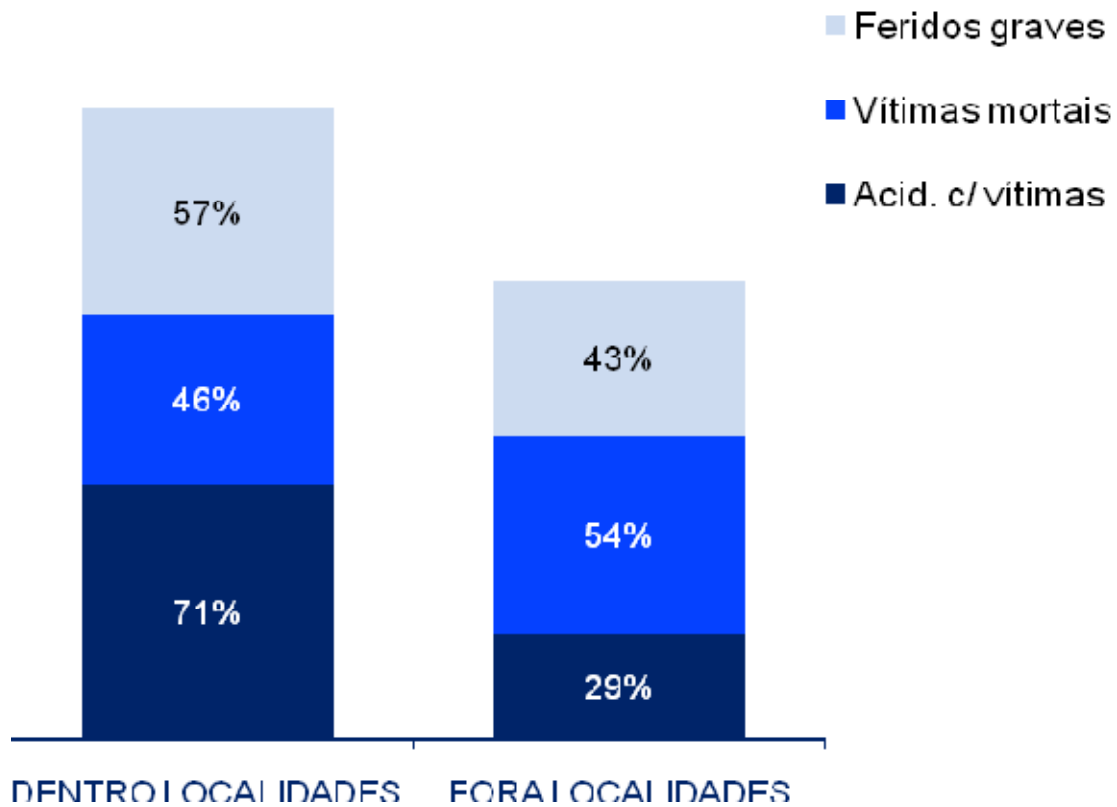


Figura 6: Percentagem de sinistralidade segundo a localização (ANSR, 2009)

Anexo II

Programa de prevenção “*Estrada 0%*” para reduzir o consumo de substâncias na tarefa da condução

Índice do programa de prevenção “Estrada 0%” – primeira fase

1. Plano de actividades
 - 1.1 – Dinâmicas de apresentação
 - 1.2 – Módulo I: auto – estima
 - 1.3 – Módulo II: gestão de conflitos /emoções
 - 1.4 - Módulo III: regulação comportamental
 - 1.5 – Módulo V: relações familiares
 - 1.6 – Módulo VI: comportamentos de risco

Sessão de Apresentação (2 Sessões)

Auto apresentação (Manes, 2005, p.23)

Material: Nenhum

Objectivo: Conhecimento recíproco no primeiro encontro do grupo.

Desenvolvimento: Devem sentar-se todos em círculo. O animador da sessão é o primeiro a apresentar-se convidando os restantes elementos a seguir o seu exemplo. É pretendido que digam o respectivo nome e toda a restante informação que desejem. Finda a apresentação, exploram-se as expectativas de cada participante quanto ao trabalho que vai ser realizado e também as fantasias, pensamentos ou preocupação tidas antes do começo da sessão.

O animador deve ir anotando todas as informações relativas a cada sujeito.

A partilha dos pensamentos e expectativas presentes antes desta primeira sessão, diminui a tensão e a ansiedade e predispõe os sujeitos para o trabalho em grupo.

O encontro (Becattini, 2005, p.29)

Material: 40 cadeiras

Objectivo: Estimular o diálogo e a comunicação do grupo.

Desenvolvimento: O animador dispõe as cadeiras em forma de cruz, uma de frente para a outra, e faz grupos de quatro participantes, que se vão sentar nas respectivas cadeiras. De seguida faculta as seguintes instruções: *Vou fazer perguntas ao grupo, às quais, porém, responde só um membro de cada vez, começando numa ponta e acabando na outra. Se a pessoa designada não conseguir responder, quando chegar a sua vez, pode dizer “PASSO” e assim, terá mais tempo para reflectir. A resposta deve ser imediata e espontânea. Os participantes devem observar também as expressões e os gestos uns dos outros conforme vão intervindo. Os participantes não devem debater as opiniões mas somente escutá-las.*

As questões feitas podem ser as seguintes e outras que o animador pretenda formular.

1. Como te chamas?
2. Que trabalho fazes?
3. Qual é o título do último livro que leste?

4. Qual é o programa de televisão que preferes?
5. Qual é a Ceia de Natal que recordas com maior prazer?
6. Qual é o teu prato preferido?
7. Qual é o *hobby* que mais praticas?
8. Qual é a melhor qualidade do teu pai e da tua mãe?
9. Identifica um episódio da tua vida que te fez rir imenso.
10. Identifica um episódio da tua vida que te fez chorar.
11. Qual é a viagem dos teus sonhos?
12. O que farias se ganhasses 50 milhões de euros no totoloto?
13. Qual foi o presente que mais gostaste de receber?
14. Qual o desejo que gostarias de ver realizado?
15. Qual é a coisa que, a teu ver, os outros mais gostam de ti?
16. Qual é a coisa que, a teu ver, os outros menos gostam de ti?
17. Que coisa gostarias de ser capaz de fazer?
18. Como passas o teu tempo livre?

Terminadas as questões o animador pode questionar todos os intervenientes sobre:

- Qual foi a pergunta de que mais gostaram?
- Após o exercício, qual é a pessoa que, a vosso ver, ficaram a conhecer melhor?
- Com quem gostariam de ter continuado o diálogo?

Sessões para a promoção da auto – estima (8 sessões)

Auto – retrato
(Manes, 2009, p.27)

Material: Lápis e folhas de papel A5

Objectivo: Conhecimento recíproco

Desenvolvimento: O animador convida os participantes a sentarem-se em círculo e fornece a cada um lápis e uma folha de papel. Diz para desenharem ou escreverem uma frase representativa de si próprio, da sua forma de ser ou sentir. Pode ser o título de um filme, poesia, o refrão de uma canção, algo que mostre a percepção que tem do próprio. Depois, anonimamente, entregam os trabalhos e o animador fá-los rodar o grupo, passando por todos os membros. Cada participante depois de analisar o trabalho dá a sua opinião relativamente ao carácter e personalidade do autor. Após todos os trabalhos terem sido analisados o autor denuncia-se ao grupo e expõe o porquê deste.

No final todos partilham as suas experiências.

Como é que me vêem... e eu, como é que me vejo?
(Bacattini, 2005, p.31)

Material: Lápis e folhas de papel

Objectivo: Observação e tomada de consciência dos aspectos negativos e positivos da sua personalidade e da dos outros

Desenvolvimento: O animador indica aos participantes para se sentarem em círculo e atribui a cada um lápis e uma folha de papel. Cada participante tem um número representativo, na folha é colocada uma sequência progressiva de números de acordo com os envolvidos na actividade. Os sujeitos, no espaço depois do número fazer uma apreciação resumida, colocam um adjectivo ou característica dessa pessoa e assinam escrevendo o próprio número. O animador reúne as folhas e lê todas as informações relacionadas com cada sujeito de modo a haver uma visão de como o sujeito é visto aos olhos dos outros. Este procedimento é repetido relativamente a todos. No final de cada “caracterização” o animador incita o participante a comentar, aceitar ou não o que foi mencionado a seu respeito.

O meu retrato
(Becattini, 2005, p.39)

Material: Papel, folhas de cartolina e canetas de filtro

Objectivo: Enfraquecer a dificuldade de auto-análise, de fazer avaliações sobre si e relativas aos outros, aceitar críticas e reflectir sobre as mesmas.

Desenvolvimento: O animador distribui por cada sujeito uma folha de cartolina e uma caneta e cada um vai personalizar essa folha com o seu nome e todas as informações que quer dar a conhecer a seu respeito, resumindo, o seu retrato.

Após terminada a cartolina, esta é colocada na parede e os sujeitos vão ler as informações sobre todos.

No fim o animador incita o grupo a comentar cada retrato. Cada um exhibe características do seu autor como de diz muito sobre si ou tem dificuldade, se apresenta vergonha em expor as suas emoções, se a escrita é grande ou pequena e se ocupou muito ou pouco espaço.

O animador deve anotar quem apresentou mais dificuldade em se descobrir e convidar esses sujeitos a exporem-se mais profundamente, enaltecendo as suas características positivas a as informações sobre si próprio.

E tu, que animal és?
(Manes, 2005, p.43)

Material: Folhas de papel e lápis

Objectivo: Entender a relação entre a forma como os outros nos vêm e como nos percebemos.

Desenvolvimento: O animador escreve os nomes dos participantes nas folhas e distribui-as de forma a cada sujeito ficar com a folha que contém o nome de outro.

A seguir o animador vai indicar para cada sujeito tem que desenhar na folha um animal que apresente as características psicológicas e comportamentais da pessoa cujo nome

está escrito na sua folha. O desenho deve ser claro, caso contrário deve escrever por baixo qual é o animal, não assina o trabalho.

Uma vez entregues todos os desenhos o animador fâ-los circular pelo grupo e numa folha são anotadas todas as observações sobre o desenho e as características do animal - pessoa.

Terminada esta fase o animador distribui novamente uma folha por participante e convida-os a desenhar o animal que melhor o define ao próprio.

No fim cada um tem dois desenhos feitos. O animador lê em voz alta os atributos dados pelo grupo ao animal de cada um. Depois disto discutem em grupo se o animal escolhido pelo colega para si é apropriado à visão que o próprio tem de si mesmo e vice - versa.

Também se debate se o animal desenhado por cada um para se simbolizar é apropriado. O resultado esperado é o auto-conhecimento moldado pelas percepções do grupo e do próprio.

Os partidos políticos (Merli, 2005, p.77)

Material: Nenhum

Objectivo: Fortalecer a auto-estima e a auto-afirmação

Desenvolvimento: O animador sugere aos participantes que reflectam num partido político, dar-lhe um nome, projectar-se secretário-geral do partido e criar as linhas programáticas. Dá-se cerca de 5 minutos para este processo, de seguida cada um tem 2 minutos para se expor ao grupo.

Na fase seguinte, vão pensar que estão numa tribuna e cada um vai argumentar para se apoiar confrontando-se com os outros. São cedidos 15 minutos.

Depois o animador sugere ao grupo que partilhem como se sentiram ao fundar um novo partido político e defenderem e confrontarem as suas ideias e ideais, qual dos opositores o impressionou notoriamente, qual o mais original, bizarro e colorido.

A careta (Zappi, 2009, p.177)

Material: Espelho

Objectivo: Promover a auto-estima, o equilíbrio do corpo, a agilidade e a confiança.

Desenvolvimento: O exercício é constituído por três fases.

Na primeira Fase – O animador sugere aos participantes que se sentem e exploram com as mãos a sua face, as suas linhas, o volume e que a massagem levemente como desejar. Esta fase, em que exploram a percepção da sua face, dura cerca de 10 minutos.

Segunda Fase – Os sujeitos sentam-se, em pares, frente a frente. Um sujeito faz caretas e o outro vai esforçar-se por as reproduzir na íntegra. Após três caretas trocam de papéis. Esta fase tem a duração aproximada de quinze minutos. Terceira Fase – O animador sugere que escolham duas caretas entre as realizadas e que se aproximem do espelho, as reproduzam e se observem. O animador explica que devem fasear a passagem da primeira à segunda careta e também depois a inversão da segunda novamente para a primeira o mais morosamente possível. Esta fase dura cerca de quinze minutos.

No fim todos reflectem sobre o sucedido. O animador analisa as escolhas das caretas na terceira fase de modo a perceber se se inserem no carácter do sujeito ou ao seu estado de espírito nesse dia.

Sou como sou

(Jardim & Pereira, 2006)

Material: Cd com a música “Sou como sou” de Lídio Araújo, fotocópias da letra da música e fotocópias do texto “ A descoberta do jovem poeta”

Objectivo: Desenvolver a auto-estima

Desenvolvimento: O animador sugere que os participantes se sentem em círculo. De seguida explica que vão ouvir uma música à qual irão prestar especial atenção à letra.

No final da audição do tema discutem a sua interpretação.

De seguida pede-se um voluntário, este vai ler em voz alta o texto. No final da leitura fazem a interpretação da narrativa e partilham as suas vivências.

A descoberta do jovem poeta

Um jovem poeta vivia sozinho, numa torre de marfim. Nessa torre havia uma única janela, mas estava sempre fechada e tapada com cortinas negras. O poeta vivia muito triste e todos os dias se questionava, sem obter resposta, sobre a Vida, as Pessoas, e a Sociedade. Para fugir destas desesperadas lucubrações, o jovem refugiava-se no mundo irreal e maravilhoso da fantasia. Imaginava espectáculos de beleza ou crueldade e divertia-se a sonhar com projectos audaciosos até então jamais realizados. Mas, mais cedo ou mais tarde, também este mundo fantástico o aborrecia e o poeta sentia-se cada vez mais triste e disposto a escrever apenas versos horríveis.

Um dia, enquanto se dedicava a enxugar as lágrimas, o poeta reparou que, na cândida página intacta que tinha na sua frente, estava um ponto negro. Observou-o de perto, mas este... movia-se! Seguiu-o para além da margem da folha, quis pegar nele... mas fugiu-lhe dos dedos, correndo para a janela tapada com cortinas negras.

Cheio de curiosidade, o poeta abriu a janela, como que em resposta a um apelo de um desconhecido! Seguiu o ponto negro com o olhar até que este desapareceu. Quando se deu conta da linda paisagem natural que o rodeava, o poeta ficou fascinado e pensou que a melhor coisa que fizera na sua vida foi ter decidido abrir a sua janela para o mundo.

Sou como sou

Sou como sou

Nos becos e vielas da vida

Nas ruas avenidas da urbe

No passo apressado

A ganhar tempo sem tempo

Sou como sou

Na mágoa na pena na solidão

No escuro invisível da minha visão

Na sombra assombrada

No riso brotado do medo

Sou como sou

Lavrando meu ego meu bem viver

Cobrando o prazer de saber sentir

Só sei ser assim
E só assim eu vou crescer
Sou como sou
O sonho sofrido da minha imagem
Verdade ou não da minha existência
E vou descobrir
O génio latente que há em mim

Sou como sou
Na prima viagem da vontade
No grito luzente do optimismo
No laço lançado
Às asas aladas do voo
Sou como sou
No fundo da alma do meu querer
Na força que tenho para te dar
No grito de esperança
Soando além do universo.

(Lídio Araújo)

Sinto-me satisfeito de ser

(Alcátara, 2000)

Material: Nenhum

Objectivo: Desenvolver a auto-estima

Desenvolvimento: O animador incita os participantes a sentarem-se em círculo e que no decorrer dos próximos dois minutos reflectam sobre uma ou duas qualidades marcantes do seu carácter.

Posteriormente indicamos que partilhem em voz alta, com segurança e decisão: “*Sinto-me satisfeito de ser...*” (referem a qualidade). Devem ser abertos e comunicativos.

Após cada comunicação o animador motiva os restantes participantes a negarem ou reforçarem a veracidade da declaração efectuada indicando o facto ou conduta para avaliar o

colega. Caso ninguém se manifeste o animador motiva o grupo dando ele próprio o exemplo. O animador também participa quando se tratar de um sujeito com a auto-estima mais baixa.

No fim o animador agradece a cordialidade e sinceridade dos participantes e partilham entre si o que experienciaram no decorrer do exercício.

Sessões para a gestão de conflitos/ emoções - assertividade (10 sessões)

O palco (Manes, 2005, p.33)

Material: Cadeiras

Objectivo: Tomar consciência da postura que se tem na vida, na capacidade de exposição e das inibições

Desenvolvimento: O animador sugere ao grupo que imaginem que a sala é um teatro e que se sentem nas cadeiras como se situassem por trás do palco.

O animador distancia-se a três quartos da sala e gesticulando simula o fechar do pano que tapa as pessoas na plateia. Em seguida exhibe a área do palco, para o qual tem de se subir três degraus (simula a sua subida). O jogo inicial consiste em cada um subir os degraus e deslocar-se para o outro lado do palco, tendo em conta que o pano está fechado.

Sem palavras cada participante pode gesticular ou realizar a acção que pretender. No fim todos descem do palco, pelo lado oposto ao que subiram, descendo os três degraus.

Na fase posterior o animador dirige-se ao pano e abre-o, daí em diante que entrar no palco vai interagir com o público, sendo que inibido de usar linguagem verbal.

Por último, quem subir a palco pode usar linguagem verbal com o público e dizer o que pretender.

No fim da actividade partilham as emoções, sentimentos e ansiedades sentidas no decorrer do exercício. Aqui são muito importantes as opiniões dos que estavam sentados na plateia.

Variações coloridas (Merli, 2005, p.41)

Material: Folhas de papel branco e lápis de cera

Objectivo: Potencializar a auto-percepção, a identificação das emoções e sua aceitação.

Desenvolvimento: O animador indica aos participantes que se sentem em círculo, coloca o material no centro do grupo e diz-lhes para pintarem um desenho com a cor que demonstre o seu estado de espírito. Depois pede-lhes que escolham a cor oposta e em seguida diz-lhes para usar todas cores intermédias em relação às anteriores. Após isto sugere aos participantes que

percepcionem as alterações de sensação consoante as diferentes tonalidades e que em seguida repitam o procedimento com as tonalidades em ordem inversa.

No final discutem em conjunto o exercício.

Reconhece como te exprimes globalmente (Cantarini, 2005, p.115)

Material: Lápis, folhas de papel e cadeiras

Objectivo: Identificar as modalidades pessoais de comunicação através da mímica facial, da expressão do olhar, do tom de voz, da atitude do corporal.

Desenvolvimento: As cadeiras devem ser dispostas em semi-círculo, a cada participante é facultado um lápis e uma folha de papel. Ordenadamente, os participantes vão-se localizar no espaço vazio proporcionado pelo semi-círculo. O animador diz a cada participante, ao ouvido, qual a emoção que é pretendido que tenha num diálogo banal ou absurdo (ex: falar alegremente sobre a chave de parafusos).

Antes de iniciado o exercício, o animador deve referir que apenas interessam os modos de expressão ao invés da conversa.

Durante a representação da emoção feita por cada participante, os restantes vão escrever na folha de papel qual é o tipo de emoção demonstrada, a possível discrepância entre a atitude corporal, o tom de voz, a mímica facial e a expressão do olhar. Finalizado o exercício, cada participante partilha as sensações experimentadas no decorrer da representação.

Depois de terminadas todas as representações, o grupo lê as notas realizadas relativamente ao reconhecimento das emoções e da possível disparidade entre a comunicação verbal e não verbal.

Aquilo que realmente queres (Sette, 2005, p.121)

Material: Nenhum

Objectivo: Saber distinguir entre “quero” e “devo”.

Desenvolvimento: O animador sugere aos participantes que pensem numa situação que normalmente os leve a sentir a obrigação de agir de uma dada forma. Cede-se tempo para os participantes reflectirem numa situação adequada.

Ordenadamente usando o verbo “devo” partilham a situação com o resto do grupo. No fim referem o que sentiram ao empregar a palavra “devo”. Depois de todos terem realizado esta parte do exercício são convidados agora a utilizar o verbo “quero”.

Pensam agora numa outra situação em que este verbo se adequa. Mais uma vez, no fim partilham com o restante grupo o que sentiram.

De forma a concluir o exercício, cada um vai procurar perceber quais as diferenças emotivas entre os verbos e em qual foi mais espontâneo e livre.

É importante o animador questionar cada sujeito sobre se o “devo” é algo mesmo do próprio ou se algo aprendido pelos condicionantes externos.

Bloquear as invasões do outro (Sette, 2005, p.129)

Material: Nenhum

Objectivo: Aprender a reconhecer e bloquear as invasões de outro sujeito

Desenvolvimento: O animador sugere ao grupo que reflectam sobre algo para pedirem ou exigirem a outro sujeito do grupo de modo invasor e atormentador.

Cede-se algum tempo para cada um definir o seu plano e cada um escolhe um outro sujeito para fazer par consigo.

Os participantes, cada um na sua vez, vão ser a pessoa que invade e atormenta e o outro vai responder de forma a bloquear tal invasão. Depois trocam de papéis.

Findo o exercício o animador pede ao grupo para um a um partilharem o modo como se sentiram em ambas as situações. Quanto à situação em que bloquearam a invasão do outro o animador questiona se estão satisfeitos com o seu desempenho ou se gostariam de ter feito melhor.

Feito isto, debatem-se experiências e vivências pessoais de cada um sobre este tipo de situação.

A tua postura na relação com os outros (Sette, 2005, p.117)

Material: Nenhum

Objectivo: Consciencialização das modalidades usadas no relacionamento com os outros

Desenvolvimento: O animador diz aos participantes para se sentarem de forma a adquirirem uma posição relaxada: a cabeça inclinada para a frente, pernas separadas, mãos e braços apoiados nas pernas. Devem ser removidos acessórios, calçado ou vestuário que dificulte o relaxamento. Se o desejarem podem fechar os olhos. Inicia-se o relaxamento: «Faz uma grande inspiração e deita fora todo o ar. Procura libertar a tua mente de todo o tipo de pensamentos, concentra a tua atenção em cada músculo do corpo... estão a distender-se e a relaxar-se. Visualiza a tua frente..., os músculos do pescoço..., dos ombros..., deixa-te levar. Relaxa os braços..., as mãos..., visualiza os músculos do tórax e do abdómen... estão a distender-se e a relaxar-se. Procura sentir todos os músculos do corpo completamente relaxados. A respiração é regular, inspira e expira. Quanto expiras, o ar sai e libertas-te de toda a tensão. Em cada expiração repete a palavra “calma”».

O animador dá quatro minutos para relaxamento dos participantes.

Em seguida continua: «Agora, recorda um encontro que tenhas tido com um amigo, em que experimentaste um determinado estado emotivo. Procura observar-te exteriormente visualizando a tua atitude corpórea, a expressão do teu rosto, o contacto ocular e a distância entre os dois». Faculta-se o tempo preciso para a recordação. Depois o animador comanda os exercícios para findar o estado de relaxamento: «Agora, mexe os pés, abre e fecha a palma das mãos, flexa os braços, mexe as pernas, faz uma longa inspiração e deita fora todo o ar. Podes abrir os olhos». No fim do exercício cada um partilha a ocasião visualizada, a emoção sentida e as dificuldades. Acima de tudo o importante é partilhar o tipo de postura tida relativamente ao amigo e que reconheça se gostaria de ter uma postura diferenciada da que visualizou.

Ao animador compete anotar as dificuldades expressas e observar a existência de problemas no decorrer da visualização.

Exprimir-se e escutar
(Cantarini, 2005, p.119)

Material: Nenhum

Objectivo: Aprender a reconhecer a maneira como cada um exprime os seus problemas, e a capacidade de acolher os problemas dos outros.

Desenvolvimento: Solicita-se aos participantes que se sentem em círculo e que se recordem de um problema que tenham necessidade de partilhar. Elaboram-se grupos de dois sujeitos, sentados juntos.

Um dos sujeitos inicia o diálogo, falando sobre o seu problema e o outro sujeito vai procurar responder-lhe espontaneamente. O animador decorrido algum tempo indica que troquem de papéis.

No fim de ambas as exposições cada um indica o que sentiu ao falar sobre o seu problema e ao ser escutado e também quando ouviu o outro. Também referem qual dos papéis se sentiu melhor.

No término de cada interacção o grupo pode comentar.

No decorrer do exercício o animador deve verificar se há dificuldades na expressão dos aspectos pessoais ou na recepção e resposta ao problema do outro sujeito.

Entra na conversa
(Cantarini, 2005, p.127)

Material: Nenhum

Objectivo: Aprender a integrar-se numa conversa que já está a decorrer.

Desenvolvimento: O animador explica o jogo aos participantes referindo que deve retirar-se da sala um participante de cada vez, os restantes vão começando uma conversa sobre um dado tema. A ordem com que saem é arbitrária.

Retira-se o primeiro sujeito e o grupo junta-se de forma a formar um círculo apertado de forma a recriar uma situação em que o sujeito que saiu vai ter de se integrar no grupo. Começa a conversa. Assim que esta estiver animada, o sujeito que saiu é convidado a entrar e a integrar-se no grupo e na conversa que se está a desenrolar, situa-se no espaço recriando uma ocasião em que desconhece os restantes sujeitos.

O animador deve detectar as dificuldades de cada um em se integrar no grupo, que membros dificultam essa integração e também os mais disponíveis. Se houver alguém com particular dificuldade em resolver o exercício com êxito pode repeti-lo até se sentir mais satisfeito.

A duração do exercício é a necessária de modo a permitir a realização da actividade por cada sujeito.

Terminado o exercício o animador solicita ao sujeito que entrou em último lugar para partilhar como se sentiu quando saiu da sala e quais os seus maiores obstáculos para conseguir entrar na conversa. O animador pede ao grupo para referirem como se sentiram quando tiveram de aceitar este novo elemento.

Reagir às críticas
(Sette, 2005, p.133)

Material: Nenhum

Objectivo: Aprender a identificar os modos pessoais de reacção às críticas

Desenvolvimento: O animador indica para se observarem mutuamente, que pensem em algo que não gostem em outro sujeito e que gostariam de dizer.

Organizam-se em pares e dispõem-se de frente um para o outro. Um inicia o exercício referindo ao outro o que pensa e sente dele. O outro reage às críticas dentro da sua forma de reagir habitual.

No fim o primeiro sujeito partilha como se sentiu ao dizer ao outro em relação a este e o segundo refere como se sentiu ao ser criticado e quais foram os seus obstáculos ao reagir.

Depois de todos os pares terem executado o exercício, divulgam ao resto do grupo as suas vivências.

Opõe-te ao poder
(Cantarini, 2005, p.135)

Material: Nenhum

Objectivo: Aprender a opor-se a ordens com as quais discorda

Desenvolvimento: O animador indica aos participantes que reflectam sobre uma ordem que sentissem o desejo de impor a outro sujeito do grupo. Os sujeitos dispõem-se dois a dois de frente um para o outro.

Um dos sujeitos impõe ao outro o que pensou anteriormente e o outro vai arranjar forma de o contestar.

O grupo visualiza os modos de interacção de cada par e avalia a capacidade de se expressar de cada membro.

Terminado o exercício cada indivíduo partilha a forma como se sentiu no momento em que estava a impor as suas ordens ao outro e este se lhe oponha, e também quando se encontrou na situação contrária.

No fim cada um verbaliza as observações efectuadas ao longo do exercício e também podem debater as dificuldades no quotidiano quanto a obedecer e dar ordens.

Sessões para a regulação comportamental – auto – controlo/ tomada de decisão (10 sessões)

Exprime desconfiança (Cantarini, 2005, p.131)

Material: Nenhum

Objectivo: Promoção do auto-controle, reagir às críticas

Desenvolvimento: O animador convida os participantes a sentarem-se no chão em círculo e pede um voluntário. Este vai ter de se descolar no interior do círculo apresentando um comportamento de bastante desconfiança para com o restante grupo. Pode, caso desejar, escolher alguém em específico para lhe demonstrar a sua desconfiança. O voluntário desloca-se lentamente, no interior do grupo, parando por instantes em frente de cada participante e se for de sua vontade verbalizar “Não confio em ti porque...”.

Após este voluntário, todos os participantes, um a um, vão concretizar o mesmo exercício.

No final o animador convida os participantes a partilharem como se sentiram no decorrer do exercício, se notação diversas reacções por parte dos restantes sujeitos e se tiveram particular dificuldade em confessar a sua desconfiança a algum membro.

Questiona também como se sentiram quando lhes foi exprimida desconfiança e se sentiu-o da parte de alguém, mesmo que não lho tenha demonstrado.

Animais na floresta (Manes, 2005, p.56)

Material: Roupa confortável

Objectivos: Potencializar a auto-consciência do próprio, da sua maneira de ser, e do modo de interagir com os outros. Trabalhar o auto-controle, a capacidade de gerir os próprios sentimentos e medos.

Desenvolvimento: Os participantes devem encontrar-se em roupa cómoda e desprovidos de acessórios que os possam magoar.

O animador solicita aos participantes que se desloquem pela sala e que se visualizem numa floresta com árvores, arbustos, tocas e outros componentes.

Passados alguns minutos cada um vai escolher um animal para posteriormente representar, gesticulando e emitindo sons, para que os outros adivinhem o que é.

Após todos terem o seu animal o animador solicita-lhes que o representem mas relativamente aos restantes participantes. O tigre tenta alcançar o esquilo ou o cão. A águia tenta continuar em voo (ex: usando uma cadeira). Os animais ferozes agridem-se mutuamente.

E ainda mais situações que podem ser criadas no momento segundo a criatividade do animador. O exercício tem a durabilidade de 10 minutos, durante os quais o animador vai observar e analisar as dinâmicas, mais propriamente as fugas, os ataques, a inactividade, etc.

Depois o animador indica que a noite abate-se sobre a floresta e que têm de encontrar um abrigo para pernoitar.

É concedido algum tempo.

Assim que todos se encontrem em descanso o animador desloca-se junto de cada um, a cada um de sua vez, vai gesticular simulando o fecho de uma jaula e indicar que foram presos no desenrolar da noite.

De seguida nasce o dia e vão aperceber-se que se encontram enjaulados.

O animador vai observar e analisar a reacção de cada um, nomeadamente quanto ao facto de quem se encontra agitado, quem força as grades e quem permanece calmamente.

Passados alguns minutos o animador liberta um animal e indica-lhe para se deslocar junto dos outros e libertá-los para que possam interagir de novo.

Acabados os 5 minutos o animador conclui o exercício e convida os participantes a partilhar as suas experiências e como se sentiram.

O que é que você viu?

(Miranda, 2003)

Material: Nenhum

Objectivo: Trabalhar a tomada de decisão, resolução de problemas, tomada de iniciativa e comunicação

Desenvolvimento: Os participantes dispõem-se em círculo e o animador pede um voluntário. Pede-se aos restantes que estejam com atenção.

O voluntário é incitado a pensar numa pessoa, animal ou objecto que tenha avistado proximamente. Os outros participantes vão colocar-lhe questões a fim de adivinhar no que

pensou. Cada um apenas pode questionar uma vez por rodada até percorrido o círculo e apenas pode receber por resposta “sim” ou “não”. Não é permitido perguntar se se trata de uma pessoa, animal ou objecto.

O desafio é identificar o pensamento do colega tendo como base as características, físicas ou não, pormenorizadamente.

Assim que um participante pense saber a resposta pede a palavra e refere o que pensa que seja. Caso acerte toma o lugar do voluntário, caso contrário, é retirado do jogo.

O navio está a chegar

(Miranda, 2003)

Material: Nenhum

Objectivo: Trabalhar a tomada de decisão, a resolução de problemas, a tomada de iniciativa, a resolução de problemas e a criatividade.

Desenvolvimento: Indica-se aos participantes que se sentem em círculo e solicita-se um voluntário. Este sujeito do seu lugar vai dizer a frase “*Está a chegar um navio carregado de...*”, preenchendo-a com o nome de outro participante e com um produto que possa constar numa embarcação. Posteriormente outro colega vai repetir a frase e citar um outro produto cujo nome comece com a mesma letra do anterior, incluindo também o nome de outro participante. Assim prossegue até que todos tenham participado. Se alguém não conseguir o solicitado pode reiniciar o exercício, citando a frase e referindo outro produto.

No final todos partilham o que vivenciaram durante a actividade.

Duelo no quadrilátero

(Miranda, 2003)

Material: Canetas esferográficas com cores ou traços de diferentes espessuras e papel quadriculado.

Objectivo: Trabalhar a tomada de decisão, tomada de iniciativa, realizar planeamento, negociar, revelar competitividade, observar conflitos e relações de poder, afinar a comunicação.

Desenvolvimento: O animador diz aos participantes para se sentarem aos pares. São facultadas por par duas canetas e uma folha de papel quadriculado. Entre os dois decidem quem começa o exercício. Este vai traçar a lateral de um quadrado à sua escolha na folha, o outro, por sua vez, faz o mesmo numa outra lateral. Vão dando seguimento à linha, sequencialmente, não é permitido ultrapassar o campo de jogo nem cruzar a linha do outro participante.

Esta actividade tem como objectivo cercar o contentor de forma a impossibilitar o continuar do traço.

No final todos comentam o que vivenciaram.

A detonação

(Miranda, 2003)

Material: Uma bola e uma venda para olhos

Objectivo: Fomentar a tomada de decisão, promover a consciência de grupo, a liderança, revelar a lealdade/deslealdade e competitividade, exercitar a gestão do tempo, perceber o outro.

Desenvolvimento: O animador solicita ao grupo que se sentem em círculo, pede um voluntário, este será o “chefe da detonação”, é-lhe colocada a venda e este é situado no centro do círculo. É entregue uma bola, como símbolo da “bomba”, a um outro participante que a fará rodar pelo grupo, enquanto isto o chefe da detonação vai contando de vinte até zero, em voz alta, quando chegar aos zero vai gritar “buuummm” como simbolismo do rebentar da bomba.

O participante a quem a bomba explodiu em mãos é tido como eliminado. No entanto mantém-se no círculo, executando *bluff* ao recepcionar a bomba. Como segundo as regras não pode receber a bomba, vai ter de se mover para a entregar ao jogador seguinte.

A bomba não pode ser atirada, mas sim entregue em mãos e caso algum participante o faça deve apanha-la e entrega-la devidamente, a contagem nunca é interrompida.

O chefe da detonação sempre que desejar pode ordenar em voz alta “Direcção contrária!” e o sentido em que é deslocada a bomba é invertido.

É definido o limite de tempo para a duração do exercício e no fim todos ordenadamente verbalizam a sua vivência.

Quem integrará a missão?

(Miranda, 2003)

Material: Nenhum

Objectivo: Trabalhar a tomada de decisão, a negociação, a comunicação verbal, a consciência de grupo, perceber o outro, o contexto, expressar crítica e autocrítica, observar conflitos e relações de poder.

Desenvolvimento: O animador solicita ao grupo que se sentem em círculo e que reflectam na ocupação profissional que possuiriam caso não tivessem a actual. É cedido algum tempo e cada um vai comunicar qual a sua actividade ao grupo, pode haver repetição das actividades.

O animador indica que no centro do círculo vai aterrar uma nave alienígena que necessita de auxílio. O planeta destes visitantes enfrentou conflitos e uma vez extintos os seus habitantes têm de leccionar os valores e princípios básicos aos sobreviventes de modo a terem um bom futuro. Os alienígenas acreditam que os terráqueos podem cooperar e como tal pedem a colaboração de múltiplos profissionais. A nave apenas tem capacidade para metade dos presentes.

Facultada a explicação vão ter de discutir entre si, com base nas respectivas profissões, quem vai integrar esta missão.

É atribuído um tempo limite e o animador observa e reforça o consenso. Findo o tempo comunicam as decisões e respectivas justificações.

No final tanto o animador como os participantes vão partilhar o que experienciaram.

O relaxamento

(Taradel, 2009, p.47)

Material: Cadeiras, leitor de CD’S e CD com som das ondas do mar

Objectivo: Promover o auto-controle e facilitar a cada sujeito um estado geral de relaxamento para auxiliar o contacto consigo próprio.

Desenvolvimento: O animador solicita aos participantes que se sentem comodamente nas cadeiras colocadas em círculo e de seguida coloca a tocar o cd.

O animador dá a seguinte instrução *“Fechem os olhos e cada um concentre a atenção em si próprio. Sintam a respiração tranquila e sigam o seu fluxo natural: inspirar e expirar (descanso de 1 minuto). Agora, sintam o peso dos pés apoiados sobre o pavimento (pausa de 20 segundos) ... também as pernas estão pesadas e relaxadas (pausa breve). Agora sintam o peso da bacia (pausa curta) ... também a coluna e o peito estão pesados e relaxados (pausa breve). As costas estão relaxadas (pausa). Sintam os braços relaxados até às mãos (breve pausa) ... por fim, o pescoço está relaxado e a cabeça está pesada (pausa). Sintam todo o vosso corpo calmo e relaxado... a respiração é fluida e profunda”*. Após findado o processo de relaxamento o animador remete-se ao silêncio de forma a permitir a cada sujeito entrar em contacto consigo próprio e diminuir a tensão. Após isto o animador dá as últimas instruções: *“Procurem memorizar esta sensação de serenidade para que vos faça companhia quando despertarem (breve pausa). Podem abrir os olhos, sem pressa, e mover lentamente as mãos... e os pés... e espreguiçar-vos como se estivessem a acordar”*.

Terminado o exercício são todos convidados a partilhar as suas experiências e dificuldades, caso tenham existido.

Se suceder algum participante não conseguir permanecer de olhos fechados é preferível que vivencie a experiência de olhos abertos e que no final partilhe o que se passou consigo, é desaconselhado nesta situação vendar os olhos do participante.

Tão perto, tão distante

(Miranda, 2003)

Material: Corda e objectos pequenos

Objectivo: Trabalhar a tomada de decisão, a tomada de iniciativa, negociação, observar conflitos e relações de poder, demonstrar competitividade e perceber o outro.

Desenvolvimento: O animador pede aos participantes que amarrem as extremidades da corda de forma a obterem um círculo e no seu interior vão dispor-se seis jogadores de costas para o centro. Colocam-se à mesma distancia uns dos outros e com a corda nos quadris.

Em frente a cada um estará um objecto pequeno, a aproximadamente um metro, e que pode ser apanhado pelas mãos facilmente. Após o sinal de início do jogo, cada um vai-se dobrando e andando de forma a apanhar o objecto em frente. O vencedor será o que apanhar primeiro o objecto em frente.

Estarrece-se um tempo limite e no final partilham o que vivenciaram no decorrer da actividade.

No final o animador dá importância à permanência do espírito de grupo e trabalha com os participantes o texto “Tecendo a manhã” de João Cabral de Melo Neto. Na análise do texto são efectuadas ligações do seu conteúdo com a actividade.

Tecendo a manhã

Um galo sozinho não tece a manhã:
ele precisará sempre de outros galos.
De um que apanhe esse grito que ele
e o lance a outro: de um outro galo
que apanhe o grito que um galo antes
e o lance a outro; e de outros galos
que com muitos outros galos se cruzam
os fios de sol de seus gritos de galo
para que a manhã, desde uma tela tênue,
se vá tecendo, entre todos os galos.
E se encorpando em tela, entre todos,
se erguendo tenda, onde entrem todos, no toldo
(a manhã) que plana livre de armação.
A manhã, toldo de um tecido tão aéreo
que, tecido, se eleva por si: luz balão.

Preenchimento do peixe

(Wilson, 1993)

Material: Cartolina e marcador preto

Objectivo: Facilitar a tomada de decisão

Desenvolvimento: O animador convida os participantes a sentarem-se no chão em círculo à sua volta. Pede um voluntário, a este é-lhe entregue a cartolina com o desenho da cabeça e respectivas espinhas do peixe e o marcador preto.

O animador informa que o tema é o aquecimento global do planeta.

Em conjunto o grupo descreve a problemática e especifica onde e em que extensão é que ela se manifesta, esta é a declaração de efeito e é escrita na “cabeça” do peixe.

Depois os participantes de forma a encontrarem as causas possíveis do problema vão elaborar um *brainstorming* e vão amadurecer essas ideias durante 10 minutos.

Quando estiverem em consenso vão registar as causas nas “espinhas” do peixe, sendo que vão criando redes de ideias, em vez da simples listagem.

Na fase seguinte vão questionar as várias causas com “Porquê?” e “Como?”

Findo o diagrama do peixe os participantes lêem e reflectem sobre os vários temas escritos ao longo das “espinhas” do peixe.

Terminado o exercício partilham o que experienciaram no decorrer do exercício.

Sessões para a promoção das relações familiares (3 sessões)

Exprime-te nas situações de dificuldade (Sette, 2005, p.125)

Material: Nenhum

Objectivo: Expressar o que pensamos e sentimos em relação a pessoas para nós importantes.

Desenvolvimento: O animador sugere aos sujeitos que meditem sobre uma situação presente ou passada em que teriam tido gosto de demonstrar um dado sentimento ou opinião a uma certa pessoa, ou pessoas, e foram incapazes de o realizar.

Cada sujeito escolhe um parceiro para fazer da pessoa em questão. Quando todos tiverem o seu par dá-se início ao exercício. Cada um em frente ao parceiro que escolheu vai partilhar o que pensa e sente. No fim partilham com o grupo se conseguiram exprimir o que desejavam e como se sentiram. O colega escolhido para representar a pessoa comunica o que sentiu ao fazer o seu papel.

O grupo avalia se cada sujeito se expressou de acordo com a situação consoante a linguagem verbal e não verbal.

DNA/Herança Genética (201 Dinâmicas de Grupo, s/d)

Material: 1 Folha A4 para cada participante, Canetas ou lápis, Música ambiente.

Objectivo: Descobrir os traços de personalidade herdados da família

Desenvolvimento: O coordenador reflecte com o grupo as características genéticas que herdamos de nossos parentes mais próximos. Às vezes um comportamento ou atitude revela uma característica do avô, do pai, da tia... Este exercício irá promover no grupo uma apresentação a partir das qualidades da árvore genealógica de cada um.

Entregue uma folha A4 para cada participante. Dobre-a em 4 partes e nomeie as partes com sendo A, B, C e D. Coloque uma música ambiente. Na parte A o participante deverá escrever livremente como ele vê os avós maternos e anotar uma qualidade e uma falha que percebe em cada um dos avós maternos.

Na parte B o participante deverá escrever livremente como ele vê os avós paternos e vai anotar uma qualidade e uma falha que percebe em cada um deles. Na parte C o participante deverá escrever acerca do Pai e da Mãe e seguir o exercício anotando a principal qualidade que nota nos pais e também a principal falha. Na parte D ele deverá escrever acerca de si mesmo e observar as qualidades e falhas da família que tinha escrito anteriormente, de seguida anota as características que herdou e de quem herdou.

Após o término o coordenador orienta o grupo a sentarem-se em trio e comentar sobre suas heranças.

Análise

A análise deste jogo se dá pela valorização que damos à genética, à nossa história de vida pessoal baseada nos valores e comportamentos familiares. Da percepção que temos do espaço social chamado Família.

Que personagem da família foi mais fácil de escrever?

Dentre as qualidades que você herdou, qual foi mais confortável anotar? Por que?

Que característica nota nos seus familiares e você ainda não possui? Deseja possuir?

Que sentimentos este exercício trouxe à tona?

Que herança é mais fácil herdar? Características ou valores financeiros?

Negociando a Gente se Entende

(Revista Adolescer)

Objectivo: Reflectir sobre a importância do bom relacionamento familiar e sobre as alternativas viáveis para solução dos conflitos familiares na adolescência.

Material: Cópias dos textos anexos: Fábula da Convivência e Relações Familiares, papel pardo, canetas, papel, lápis, borracha e fita crepe.

Desenvolvimento: Dividir o grupo em 4 subgrupos. Entregar-lhes a cópia dos textos: Fábula da Convivência e Relações Familiares. Solicitar que leiam e discutam o texto da Fábula, relacionando-o à sua família e aos conflitos que têm com ela. Pedir que listem os conflitos mais frequentes entre os adolescentes e suas famílias. Que escolham os dois conflitos mais

difíceis de serem resolvidos para serem apresentados ao grupo através de uma história ou de dramatização.

Sugestões para reflexão:

Após as apresentações, analisar com o grupo as soluções que poderão ser negociadas para resolver os conflitos. Esses e as respectivas soluções serão escritas em papel pardo e colocadas em local visível. Por fim pedir a um voluntário que leia, em voz alta, o texto sobre as Relações Familiares, que será comentado e discutido por todos em conjunto.

FÁBULA DA CONVIVÊNCIA

Durante a era glacial muito remota, quando parte do globo terrestre esteve coberto por densas camadas de gelo, muitos animais não resistiram ao frio intenso do clima hostil.

Foi então que uma manada de porcos-espinhos, numa tentativa de se proteger e sobreviver, começou a se unir, a juntar-se mais e mais, cada um podia sentir o calor do corpo do outro. E todos juntos, bem unidos, agasalhavam-se mutuamente, aqueciam-se enfrentando por mais tempo aquele inverno tenebroso.

Porém, vida ingrata, os espinhos de cada um começaram a ferir os companheiros mais próximos, justamente aqueles que lhe forneciam mais calor, aquele calor, aquele calor vital, questão de vida ou morte.

E afastaram-se, feridos, magoados, sofredos.

Dispensaram-se, por não suportarem por mais tempo os espinhos dos seus semelhantes.

Doíam muito...

Mas, esta não foi a melhor solução: afastados, logo começaram a morrer congelados.

Os que não morreram voltaram a se aproximar pouco a pouco, com jeito, com precauções, de tal forma que, unidos, cada qual conservaria a uma certa distância do outro. Mínima, mas o suficiente para conviver sem ferir, para sobreviver sem magoar, sem causar danos recíprocos.

Assim suportaram-se resistindo à longa era glacial.

RELAÇÕES FAMILIARES

Ao longo da vida, sempre participamos de algum grupo: escola, equipa de futebol ou de basquete, vizinhança, empresa etc...

O primeiro destes grupos é a família.

Não é fácil a convivência harmoniosa entre pessoas de idades, modos de ser e pensamentos diferentes.

Mas se cada um compreender um pouco o outro e deixar claro o que quer, fica mais fácil se dar bem, a maior parte do tempo.

Quando uma pessoa começa a crescer, a família demora um pouco a perceber e continua agindo como se ela ainda não soubesse o que quer ou gosta. Mas algumas coisas podem ser feitas, para ajudar a melhorar.

Primeiro, é preciso lembrar que os pais gostam da gente e que nós gostamos deles. Depois, lembrar que, embora sejam nossos pais, não moram dentro de nossa cabeça. É preciso dizer tudo o que se pensa, senão, como é que eles vão saber?

Conversar é sempre o melhor caminho.

Não se preocupe, a responsabilidade das coisas darem certo não é só sua, mas se você fizer sua parte, vai ver os bons resultados.

Sessões para reduzir comportamentos de risco (8 sessões)

Lidando com Situações - Problemas

(Revista Adolescer)

Material: Folha de exercício.

Objectivo: Identificar as consequências positivas e negativas para as várias alternativas viáveis para situações vivenciadas no quotidiano

Desenvolvimento: Dividir no grupo as situações e pedir que cada grupo levante todas as alternativas possíveis, discutindo as consequências de cada uma delas. Pedir que a partir do segundo grupo, não repitam as atitudes já apresentadas pelo grupo anterior.

Situações:

- Foste de boleia com o João para uma festa. Na hora de ir embora, observas que o João bebeu demais, então tu...

- És novo na escola e estas a começar a fazer amigos. Foste convidado a participar de um jogo, e no final, a turma reuniu - se na praça e começaram a fumar um charro. Um colega oferece – te para fumares, então tu...

- Estás muito apaixonada (o), seu namorado (a) é o máximo, a não ser nos momentos em que bebe, fica chato, aborrecido, desagradável, agressivo. Ele diz que pára quando quiser e que sabe o momento de parar de beber, mas estes episódios estão ficando cada vez mais frequentes, então o que fazes?

Sugestões para reflexão:

- Existe momento que parece que uma situação não tem saída? Ou só tem uma saída?
- Quantas atitudes foram levantadas para cada situação? Positivas e/ou negativas?
- Que importância tem para nossa vida, pensar sobre estas coisas?
- Quais os riscos da bebida no trânsito?
- Quais os efeitos da *Cannabis* que você conhece?
- Como a bebida influencia os relacionamentos?

Dentro e Fora

(Revista Adolescer)

Material: Sala ampla, aparelho de som, fita cassete, balões coloridos e a música "Sinfonia 40" (instrumental).

Objectivo: Auxiliar o adolescente a vivenciar a pressão social e de grupo e a defender seus sentimentos e valores.

Desenvolvimento: Dividir-se os participantes em dois grupos (metade para cada lado). Solicitar a um grupo que fique no centro. A este grupo são dados 3 balões de cores diferentes, os quais serão denominados por sentimentos ou valores escolhidos pelo grupo. Enquanto isso, o outro grupo ficará de mãos dadas, circundando o que está dentro.

Serão dados dois códigos de jogo:

- o Grupo de dentro, deverá defender os seus balões, valores ou sentimentos que estarão representados nos balões.
- o Grupo de fora, de acordo com o ritmo da música, seguirá os códigos: direita, esquerda, dentro, fora.

O grupo de dentro não poderá segurar os balões que devem ficar em movimento no ar. O grupo de fora não poderá soltar as mãos, fará somente os movimentos do código de jogo. Iniciar o jogo. Em um segundo momento, inverte-se a posição dos grupos, possibilitando a ambos vivenciarem a pressão que o grupo exerce e a pressão que sofre.

Sugestões para reflexão:

- Que aconteceu? Como se sentiram?
- Aconteceram movimentos violentos no grupo?
- Como foi a articulação dos subgrupos para ataque e defesa?
- Quais as dificuldades/facilidades de defesa dos sentimentos?
- Como é pressionar e ser pressionado?

É mais cómodo pressionar ou ser pressionado?

Árvore do Prazer (Revista Adolescer)

Material: Revistas, cola, tesoura, caneta e papel.

Objectivo: Identificar factores de risco e protecção que envolvem as situações de prazer

Desenvolvimento: Dividir em grupos. Cada grupo vai fazer um painel sobre tudo o que dá prazer. Quando os trabalhos estiverem prontos, pedir que em uma folha branca eles listem os prazeres apresentados no painel e para cada prazer, levantar Factores de Risco e Factores de Protecção. Apresentação dos trabalhos.

Factores de Risco	Prazer	Factores de Protecção
▪ Engordar; ▪ Alimentos Sujos ou Contaminados; ▪ Aumentar Colesterol	Comer	• Lavar Bem os Alimentos
▪ Dirigir Embriagado; ▪ Não usar cinto de segurança; ▪ Andar em alta velocidade; ▪ Bater o carro.	Carro	• Não ingerir bebida alcoólica antes de dirigir; • Usar o cinto; • Obedecer as leis de Transito.
▪ Fumar muitos cigarros; ▪ Câncer de Pulmão; ▪ Problemas pulmonares.	Fumar	• Fumar poucos cigarros ao dia; • Parar de fumar.

Sugestões para reflexão:

- Qual a importância para minha vida em pensar em Prazer, Risco e Protecção?
- Qual a relação entre Drogas _ Prazer _ Risco e Protecção?
- O que estou levando desta aula, como reflexão para minha vida?

Pirâmide
(Revista Adolescer)

Objectivo: Possibilitar a visualização da frequência de uso de substâncias.

Material: 4 cartões de 5x5cm para cada participante, lápis ou caneta para todos, folha de papel, cola para cada grupo e texto "Eu queria ajudar..."

Desenvolvimento: O técnico divide os participantes em 4 grupos e distribui uma folha de papel e uma cola para cada grupo. De seguida distribui 4 cartões por participante, solicita que cada participante faça uma marca ou símbolo no seu cartão (igual nos 4 cartões), que o represente sem nomeá-lo, por exemplo, estrelinha, flor, peixes, bolinhas, etc. Explica que cada grupo receberá uma substância e que o nome dela deverá ficar em segredo no grupo. As substâncias a serem distribuídas, por exemplo, são: CHICLETE, CHOCOLATE, CAFÉ E COCA-COLA. Solicitar que cada participante cole o seu cartão na folha de papel, de baixo para cima, respondendo às perguntas abaixo descritas, em relação à substância entregue ao grupo:

- o Usa todo dia x
- o Usa pelo menos uma vez por semana x
- o Usa pelo menos uma vez por mês x
- o Experimentou pelo menos uma vez na vida x

Quando todos os grupos terminarem, pede que cole a pirâmide com os cartões colados na folha de papel, na parede. Cada grupo explica quantos do grupo já usou a substância uma vez, uma vez por semana, uma vez por mês e uma vez por dia. Os outros grupos tentarão adivinhar qual é a substância daquela apresentação. Quando os grupos terminarem suas apresentações, o facilitador ressalta que os produtos escolhidos para o exercício contêm algumas substâncias que são estimulantes: o café e a Coca-Cola contêm cafeína, o chocolate e a chiclete têm açúcar, que também é estimulante. A chiclete, por sua vez, pode ser considerada um diminuidor de ansiedade por ser mastigado compulsivamente. O facilitador explica que o exercício diz respeito à frequência de uso de drogas. Explica que a UNESCO, um órgão ligado à ONU (Organização das Nações Unidas), que trabalha com educação e cultura, distingue quatro tipos de usuários de drogas:

- O experimentador - limita-se a experimentar uma ou várias drogas (ou substâncias), por diversos motivos, como curiosidade, desejo de novas experiências, pressões do grupo de pares, da publicidade, etc. Na grande maioria dos casos, o contacto com a substância não passa das primeiras experiências;
- O usuário ocasional - utiliza um ou vários produtos, de vez em quando, se o ambiente for favorável e a droga disponível. Não há dependência nem ruptura das relações afectivas, profissionais e sociais;
- O usuário habitual ou "funcional" - faz uso frequente de drogas. Nas suas relações já se observa sinais de ruptura. Mesmo assim, ainda "funciona" socialmente, embora de forma precária e correndo riscos de dependência;
- O usuário dependente ou "disfuncional" - vive pela droga e para a droga, quase exclusivamente. Como consequência, rompem-se os seus vínculos sociais, o que provoca isolamento e marginalização, acompanhados eventualmente de decadência física e moral.

O facilitador fala dos diferentes tipos de prevenção: prevenção primária, isto é, antes do primeiro contacto com a substância; a secundária, que diz respeito ao experimentador e ao usuário ocasional; e prevenção terciária diz respeito às pessoas que fazem uso habitual ou que já são dependentes, devendo ser encaminhadas a instituições que cuidam desses casos.

Fecha-se a actividade, distribuindo o texto "Eu queria ajudar..." para todos.

<i>Eu queria ajudar...</i>
O que poderíamos fazer para ajudar alguém que conhecemos e que está a consumir drogas?
Uma pergunta difícil, que não tem resposta pronta. O que sabemos é que só falar, não adianta.
É preciso ficar claro na cabeça de toda a gente que a droga dá prazer, não adianta fingir o contrário. É enganar a si mesmo.
Entretanto, se para obter prazer uma pessoa precisa de drogas, isto significa, no mínimo, que ela não está a ter experiências de prazer noutras situações de

vida. Assim, é importante que a família, os amigos e a escola proporcionem opções de lazer, actividades desportivas, de trabalho, além de uma conversa mais franca e menos repressiva.

Outra questão importante para ajudar é evitar desvalorizá-la, julgá-la. É melhor mostrar que tem coisas interessantes para se fazer na vida, que o prazer da droga passa rápido enquanto o prazer que se tem numa amizade, num namoro, é muito mais duradouro e bom. Consumir drogas também não resolve problemas; pelo contrário, passada a ressaca, os problemas continuam.

Se der essa força, já é um primeiro passo. Mas, se a pessoa for dependente da droga, isto é, usa a droga todos os dias e não consegue ficar sem ela, é importante procurar o auxílio de profissionais competentes nesta área para apoiar efectivamente o usuário a largar a droga.

Levantamento de motivações

(Revista Adolescer)

Objectivo: Estimular a reflexão sobre os motivos que levam uma pessoa a usar drogas.

Material: Canetas coloridas, tiras de papel de mais ou menos 6 cm, fita adesiva e texto "Em busca dos porquês" para todos.

Desenvolvimento: O facilitador solicita que os participantes formem grupos de 4 pessoas. A seguir, distribui as tiras de papel e uma caneta colorida para cada integrante do grupo. Explica que a proposta de trabalho é de se fazer um levantamento dos motivos que levam um jovem a usar drogas. Solicita que cada grupo identifique o maior número de motivos que puder, sem censura, e que escreva cada um deles em uma tira de papel, bem grande e legível. Quando todos os grupos tiverem terminado, o facilitador solicita que os grupos colemb cada tira com os motivos identificados na parede. Junto com os alunos, o educador lê os motivos, tirando os repetidos e pedindo explicações quando não entender. Em seguida, o facilitador distribui o texto “Em busca dos porquês” para todos, solicita que alguém leia em voz alta e que os demais acompanhem a leitura. Ao final, pergunta - se a que conclusões chegaram.

Em busca dos porquês.

Às vezes perguntamos: *se toda a gente sabe que as drogas são prejudiciais à saúde, então por quê que tanta gente usa?*

Parece uma pergunta tão simples de responder e de repente percebemos que é justamente o contrário.

Para começo de conversa, é bom saber que, historicamente, a humanidade sempre procurou por substâncias que produzissem algum tipo de alteração no humor, em suas percepções, em suas sensações.

Em segundo lugar, não é possível determinar um único porquê. Os motivos que levam algumas pessoas a se utilizarem de drogas variam muito. Cada pessoa tem necessidades, impulsos ou objectivos que as fazem agir de uma forma ou de outra e a fazer escolhas diferentes.

Se fôssemos fazer uma lista, de acordo com o que os especialistas dizem sobre o que motiva as pessoas ao uso da droga, veríamos que as razões são muitas e que nossa lista ainda ficaria incompleta. Quer ver?

- Curiosidade;
- Para esquecer problemas, frustrações ou insatisfações;
 - Para fugir do tédio;
 - Para escapar da timidez e da insegurança;
- Por acreditar que certas drogas aumentam a criatividade, a sensibilidade e a potência sexual;
 - Insatisfação com a qualidade de vida;
 - Saúde deficiente;
 - Busca do prazer;
 - Enfrentar a morte, correr riscos;
- Necessidade de experimentar emoções novas e diferentes;
 - Ser do contra;
 - Procura pelo sobrenatural;

Bom, já deu para perceber que a tarefa não é fácil. Então, se queremos entender e combater o uso/abuso das drogas, precisamos saber que não é possível generalizar os motivos que levam uma pessoa a usar drogas. Cada

usuário tem os seus próprios motivos.
E é necessário conhecer as motivações das pessoas, para compreender atitudes aparentemente incompreensíveis. E esta regra vale para qualquer situação, não só para as drogas.

Mímica (Revista Adolescer)

Objectivo: Levantamento das informações sobre drogas conhecidas pelos adolescentes.

Material: Tiras de papel (uma para cada grupo), contendo um dos nomes das drogas mais conhecidas em cada tira: álcool, cigarro, cola, haxixe, cocaína, crack, anfetaminas (bolinhas), LSD, xaropes, calmantes, solventes, inalantes, ansiolíticos, ópio, morfina, anticolinérgicos; lápis para todos; quadro ou folhas de papel, giz ou pincel; fita adesiva.

Desenvolvimento: O facilitador solicita que formem grupos com até cinco pessoas. Em seguida, distribui uma tira com o nome de uma droga para cada grupo e pede que não a leia em voz alta, pois a informação é para ser "secreta". Informa que cada grupo deverá fazer uma mímica sobre a droga escrita na tira e que os outros têm que adivinhar qual é a droga. Conforme os grupos vão se apresentando e adivinhando o nome das drogas, o facilitador vai colando a tira no quadro. Quando todos se apresentarem, o facilitador cola (ou escreve) na parede o quadro:

Quadro		
Depressoras	Estimulantes	Alucinógenas

Explica o significado do termo do quadro e junto com os jovens, vai classificando cada uma das drogas apresentadas, organizando-as em ambos os quadros. Quando não lembrarem de mais nenhuma, pergunta se conhecem outras drogas e vai classificando-as no quadro. Salientar aspectos jurídicos e do uso de drogas.

Jogo dos balões

(Revista Adolescer)

Objectivo: Proporcionar a reflexão sobre o que o adolescente sabe sobre drogas, qual a sua visão do problema e como fazer a prevenção do seu uso indevido.

Material: Sala ampla, sentar em círculo, 6 balões coloridos (três cores em pares).

Desenvolvimento: Facilitador divide o grupo em 6 subgrupos, de acordo com o número de participantes. Fornece ao grupo o código individualmente para cada subgrupo. Para cada subgrupo é dado um balão de cor diferente. Cada subgrupo receberá seu código:

- I. Grupo 1 - código: A visão que você tem das drogas.
- II. Grupo 2 - código: O que você sabe sobre drogas.
- III. Grupo 3 - código: O que você pode fazer para prevenir o uso de drogas.
- IV. Grupo 4 - código: A visão que você tem das drogas.
- V. Grupo 5 - código: O que você sabe sobre drogas.
- VI. Grupo 6 - código: O que você pode fazer para prevenir o uso de drogas.

O facilitador deve passar cada código aos subgrupos, certificando-se de que um grupo não sabe o código do outro. Cada subgrupo fará uso da linguagem não verbal (sem o uso da palavra), podendo apenas utilizar mímicas e gestos aproveitando sempre o balão cheio para auxiliar o processo de dramatização. Após a apresentação de cada subgrupo, abrir o grande grupo para identificar os códigos, favorecendo, assim a discussão.

Sugestões para reflexão:

- Qual a dificuldade de se explicar sem utilizar as palavras?
- Por que a certeza de que foram entendidos?
- Quanto se deve entender e conhecer de drogas?
- Que se pode fazer para trabalhar a prevenção?
- Como posso me comprometer?

Resultado esperado: Reflexão sobre o que o grupo sabe a respeito de drogas, seu entendimento do problema e o que o adolescente pode fazer, como estudante e cidadão, para evitar o seu uso.

Cartões informativos

(Revista Adolescer)

Objectivo: Ofereceu informações básicas sobre o tema de prevenção ao uso indevido de drogas.

Material: Cartões informativos.

Desenvolvimento: Distribuição de cartões, alguns com respostas e outros com perguntas. Procurar a pessoa que tem a ficha que complete o seu cartão (Resposta: Pergunta). Apresentação das duplas e o instrutor vai completando as formações.

CARTÕES PERGUNTAS E RESPOSTAS

1 _ O que são drogas?

R _ São produtos que o homem vem utilizando no decorrer da história para produzir alteração do seu humor, da sua mente e das suas sensações.

2 _ Que factores interferem na qualidade e na intensidade das alterações psicológicas que as drogas causam?

R _ As alterações psicológicas variam de acordo com o tipo e a quantidade de droga, as características de quem as ingere, as expectativas que se tem sobre seus efeitos e o momento em que são ingeridas.

3 _ Que tipo de drogas existem?

R _ Existem as drogas lícitas (álcool, tabaco, chás, alguns medicamentos.) e as ilícitas (haxixe, cocaína, LSD, plantas alucinógenas...).

4 _ Em que grupos classificam-se as drogas?

R _ Em estimulantes, depressoras e perturbadoras.

5 _ Quais são os tipos de usuários de drogas?

R _ Usuário experimentador, eventual, habitual e o dependente químico.

6 _ O que caracteriza um usuário experimentador?

R _ É aquele que experimenta a droga e não se interessa em manter o uso.

7 _ O que caracteriza um usuário eventual?

R _ É aquele que faz uso da droga ocasionalmente. Continua sua vida, com suas actividades e de vez em quando faz uso da droga.

8 _ O que caracteriza um usuário habitual?

R _ É aquele que organiza suas actividades em torno do hábito de usar drogas.

9 _ O que caracteriza um usuário dependente?

R _ É aquele que usa a droga compulsivamente, sem controle psicossocial. A droga eleita passa a ser o eixo de sua vida.

10 _ O que causa a dependência química?

R _ A dependência química se instala pelo encontro de 3 factores básicos: a personalidade da pessoa, o produto (droga) que a pessoa usa e o contexto social/familiar que ela está inserida.

11 _ Se as drogas fazem mal, por que as pessoas consomem?

R _ Os motivos variam de pessoa a pessoa: curiosidade, para esquecer problemas, frustrações ou insatisfação, insegurança e busca de prazer. Porém, alguns dos que iniciam o uso poderão se comprometer gravemente.

12 _ Quais são os factores de risco para uso ou abuso de drogas?

R _ A desinformação, a saúde deficiente, insatisfação com a qualidade de vida, personalidade vulnerável e o fácil acesso às drogas.

13 _ O que significa Prevenção Primária?

R _ Define-se como prevenção dirigida ao início do processo, informando e educando sobre as questões relacionadas com o uso de drogas.

14 _ O que significa Prevenção Secundária?

R _ Significa a prevenção que trata de desenvolver acções que possam impedir a transição do uso ocasional ao uso habitual.

15 _ O que significa Prevenção Terciária?

R _ É um trabalho individual ou colectivo com o usuário no sentido de recupera-lo e de integra-lo ao meio social.

16 _ De que forma os jovens podem participar de uma Prevenção ao uso indevido de drogas?

Observação: Esta resposta é para todos os participantes responderem em subgrupos ou individualmente, formando uma rede de acções preventivas que podem ser realizadas pelos jovens.