

## AGRADECIMENTOS

Quero agradecer ao Professor Doutor Carlos Alberto Poiares por todos os conhecimentos que nos transmitiu ao longo destes anos de estudo, como também pelo apoio e boa disposição que sempre nos demonstrou.

À professora Mestre Tânia Manuel que com toda a sua dedicação e sabedoria me ajudou a tornar esta dissertação possível. Agradeço-lhe pela sua paciência e disponibilidade constante, pelas suas palavras de apoio que nos levantam quando pensamos que já não temos mais forças para seguir em frente.

À professora Mestre Alexandra Figueira pela disponibilidade constante, pela sua boa disposição e profissionalismo, dando-nos a oportunidade de aprendermos na prática o que é ser Psicólogo Forense e da Exclusão Social.

Às minhas colegas de curso e de trabalho Rita Augusto, Nair Prata, Daniela Mendes, Carla Ramos, Diana Sanches, Mara Melheiras e Sandra Anjos que com toda a amizade sempre me apoiaram ao longo destes anos de estudo. Vocês são a prova de que a amizade existe e que se batalharmos ela prevalece.

Aos meus amigos Raquel Balegas, Alexandre Pinto, Filipa Rodrigues e Vânia Diniz que sempre que foi necessário me ajudaram a completar este trabalho.

Queria agradecer à Cristina Andrade e ao Sr. Acácio, que com orgulho digo que foi meu instrutor de condução, pelo apoio e disponibilidade prestados na elaboração desta dissertação.

Não podia deixar de agradecer a preciosa ajuda e disponibilidade do Mestre Fábio de Cristo, doutorando de Psicologia na Universidade de Brasília e pesquisador do Laboratório de Psicologia Ambiental, onde desenvolve estudos sobre o comportamento no trânsito. A sua ajuda foi preciosa para o arranque e desenvolvimento desta dissertação.

E por fim, à minha família pelas palavras de incentivo e encorajamento que todos os dias me davam. Ao meu avô, Sebastião Ferreira, pois sem ele não conseguiria

chegar até aqui. À minha mãe, companheira de leituras, à minha irmã que me ajudou em tudo quanto foi possível e ao meu pai que já cá não está mas acredito piamente que sem a força dele não teria chegado ao fim. Ao meu namorado, João Dias pelo seu apoio e preocupação, pois não descansou enquanto eu não acabei esta dissertação.

Obrigada a todos!

## RESUMO

O número elevado de acidentes rodoviários em Portugal, aliado ao consumo precoce de bebidas alcoólicas, motivou a realização do presente estudo, que tem como objectivo promover uma diminuição do consumo de álcool em adolescentes que se encontrem em processo de aquisição de habilitação legal para conduzir, a partir da implementação de um programa de prevenção primária - *Conduz-te*, que está desenhado para ser aplicado a uma população com idades compreendidas entre os 14 e os 18 anos, no âmbito de uma escola de condução. Pretende-se sensibilizar os jovens para a associação negativa entre o consumo de álcool e a condução e, paralelamente, alertar para perigos e sanções que podem advir da junção destes comportamentos, sendo fundamental trabalhar competências pessoais e sociais que permitam resistir no futuro a apelos transgressivos.

Palavras-Chave: Sinistralidade rodoviária, álcool, programa de prevenção, condução sobre efeito álcool.

### **Abstract**

*The high number of road accidents in Portugal, together with the early use of alcohol, motivated the present study, which aims to promote a decrease in alcohol consumption in adolescents who are in the process of acquiring legal authorization to conduct, from the implementation of a primary prevention program – Conduz-te, which is designed to be applied to a population aged 14 to 18 years, under a driving school. It is intended to sensitize young people to the negative association between alcohol consumption and driving and at the same time warning of the dangers and penalties that may arise from the junction of these behaviors is essential to work personal and social skills that enable calls to resist future transgression.*

*Key words: Road accidents, alcohol prevention program, conducting effect on alcohol.*

## Índice Geral

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Agradecimentos.....                                                                    | 2  |
| Resumo.....                                                                            | 4  |
| <i>Abstract</i> .....                                                                  | 5  |
| Índice Geral.....                                                                      | 6  |
| Introdução.....                                                                        | 9  |
| Parte A - Fundamentação teórica e legitimação.....                                     | 12 |
| Capítulo I – A sinistralidade rodoviária.....                                          | 13 |
| 1.1 – Sinistralidade rodoviária em Portugal.....                                       | 14 |
| 1.2 – Teorias explicativas da sinistralidade rodoviária.....                           | 17 |
| 1.3 - Factores influenciadores da condução: factor humano, o ambiente e o veículo..... | 20 |
| 1.3.1 – Desrespeito pelo <i>Código da Estrada</i> .....                                | 22 |
| 1.3.2 – Falta de habilitação legal.....                                                | 24 |
| 1.3.3 – Processos psicológicos básicos.....                                            | 24 |
| 1.3.4 – Personalidade.....                                                             | 28 |
| 1.3.5 – Excesso de velocidade.....                                                     | 31 |
| Capítulo II – Consumo de álcool e condução.....                                        | 33 |
| 2.1 - O consumo do álcool nos adolescentes.....                                        | 34 |
| 2.2 – A condução sobre o efeito do álcool nos adolescentes.....                        | 40 |
| Capítulo III – Prevenção e sensibilização da problemática.....                         | 46 |
| 3.1- Prevenção e sensibilização.....                                                   | 47 |
| Capítulo IV – Legitimação .....                                                        | 53 |
| 1- Legitimação.....                                                                    | 54 |
| Capítulo V – Metodologia.....                                                          | 61 |
| 1 – Metodologia.....                                                                   | 62 |
| Parte B – Cartografia do Programa.....                                                 | 68 |
| 1 – Identificação do Consórcio.....                                                    | 69 |
| 2 – Apresentação do Programa.....                                                      | 69 |

|                                                                                  |      |
|----------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2.1 – Enquadramento da problemática.....                                         | 69   |
| 2.2 – Área geográfica de implementação.....                                      | 69   |
| 2.3 – População alvo/Destinatários.....                                          | 69   |
| 3 – Planificação do programa.....                                                | 69   |
| 3.1 – Objectivos gerais.....                                                     | 69   |
| 3.2 – Objectivos específicos.....                                                | 69   |
| 3.3 – Indicadores de avaliação.....                                              | 70   |
| 3.4 – Instrumentos de avaliação.....                                             | 70   |
| 3.5 – Acções a desenvolver.....                                                  | 70   |
| 4 – Estrutura organizativa e gestão do Programa.....                             | 73   |
| 4.1 – Constituição da equipa.....                                                | 73   |
| 4.2 – Parcerias.....                                                             | 73   |
| 4.3 – Duração e calendarização.....                                              | 74   |
| 5 – Supervisão técnica.....                                                      | 74   |
| 6 – Avaliação interna.....                                                       | 74   |
| 7 – Avaliação externa.....                                                       | 75   |
| Considerações finais.....                                                        | 76   |
| Referências bibliográficas.....                                                  | 78   |
| Apêndices.....                                                                   | I    |
| Apêndices I.....                                                                 | II   |
| Apêndices II.....                                                                | IV   |
| Apêndices III.....                                                               | VI   |
| Apêndices IV.....                                                                | IX   |
| Apêndices V.....                                                                 | XIII |
| Anexos.....                                                                      | XVI  |
| Anexo 1 - Dados referentes ao <i>Plano Nacional de Prevenção Rodoviária</i> ...  | XVII |
| Anexo 2 - Dados referentes a acidentes e vítimas, por mês.....                   | XVII |
| Anexo 3 - Dados referentes a acidentes e vítimas, segundo os dias da semana..... | XIX  |

|                                                                                                                   |      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Anexo 4 - Dados referentes a acidentes e vítimas, segundo a luminosidade....                                      | XX   |
| Anexo 5 - Dados referentes a acidentes e vítimas, segundo o horário.....                                          | XXI  |
| Anexo 6 - Dados referentes a acidentes e vítimas, segundo as condições meteorológicas.....                        | XXII |
| Anexos II – <i>Conduz-te</i> - Programa de Prevenção para redução do consumo de álcool em futuros condutores..... | XXII |

## **Introdução**

O automóvel tornou-se um bem indispensável, invadindo a vida dos Homens, sendo que a motorização na sociedade introduziu profundas alterações a todos os níveis: modificações na organização do sistema rodoviário, no sistema jurídico, no mercado multinacional, como também na transformação do quotidiano dos portugueses. O automóvel tornou-se assim um dos principais instrumentos de mobilidade no país (Branco & Ramos, 2003).

A sociedade de consumo tornou o automóvel não apenas num bem indispensável, como também num símbolo do sucesso e da importância na vida do indivíduo em sociedade. Deste modo, dificilmente vemos o automóvel como um simples meio de transporte, o que se torna visível pela pressão que os cidadãos exercem sobre as entidades governamentais para que se construam mais e melhores estradas como também mais estacionamento. No entanto, Fraga (2011, citado por Pinto, 2006) refere que tal facto deve-se, essencialmente, à incapacidade do indivíduo viver sem automóvel.

Apesar dos grandes benefícios trazidos pela utilização do carro, nomeadamente no que diz respeito à possibilidade de mobilidade pessoal e criação de novas formas de interacção social, também foi visível o aparecimento de grandes tensões nas economias familiares e uma multiplicidade de experiências com resultados trágicos (Barreto 2000, citado por Branco & Ramos, 2003), invertendo o automóvel para uma conotação negativa, chegando a ser considerado uma “arma letal” (Fraga, 2001, citado por Pinto, 2006).

“Introduz-se assim o conceito de sinistralidade rodoviária que não tem apenas uma explicação unívoca... Guiamo-nos antes por uma explicação de sistema que funciona à semelhança de um copo misturador que se vai enchendo com certos ingredientes, até deitar por fora” (Sousa, 2005, p.56).

O tráfego automóvel é a cada dia que passa um fenómeno mais complexo e denso, estando suportado pelas normas vigentes. No entanto, o impacto da capacidade individual de condução que o indivíduo possuiu em cada momento torna-se um problema social de grande importância, pois quando o condutor infringe as normas que regulam o trânsito não coloca em risco apenas a sua vida como também a integridade física e bens patrimoniais dos demais utentes da via pública (Nunes, 2007).

Na globalidade podemos utilizar metáforas para caracterizar o significado actual de condução (Reto & Sá, 2003).

“[...] É a «selva»... Na selva, ou se é caçador ou se é caçado; os mais fortes sobrevivem...; justificam-se os comportamentos extremos em nome da sobrevivência. Regista-se, pois uma clara distorção do sentido de transgressão: «quando não cumpro uma regra, não estou a transgredir, estou apenas a tentar sobreviver» (Reto & Sá, 2003, pp.110-111).

O comportamento dos condutores, a falta de educação e qualificação, a incapacidade por parte do Estado de fazer cumprir a lei através dos processos de fiscalização, a falta de coerência nos processos judiciais e a inexistência de manutenção adequada, terminam numa verdadeira falta de civismo (Bastos, 2003), originando o problema da sinistralidade rodoviária. Desta forma, é o conhecimento intrínseco do problema da sinistralidade rodoviária que nos permite esboçar estratégias para implementar a sua diminuição (Brito, 2008).

Para fazer face a esta problemática foi aprovado o *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária* (2003), que tem como alvo a redução em 50% do número de vítimas mortais e feridos graves até ao ano 2010, principalmente nos acidentes que afectem os peões, acidentes com veículos de duas rodas a motor e os acidentes dentro de localidades. As estratégias de intervenção incluem a educação contínua, a criação de um ambiente rodoviário seguro e a modificação dos quadros legais. Estas estratégias ramificam-se em nove objectivos fundamentais, nomeadamente: a prática de velocidades mais seguras; maior segurança para os peões; maior segurança para os condutores de veículos de duas rodas; combate à condução sobre a influência do efeito do álcool e drogas; combate à fadiga na condução; melhor e maior utilização dos dispositivos de segurança; diminuição da sinistralidade rodoviária envolvendo veículos pesados; infra-estruturas rodoviárias mais seguras e, ainda, o auxílio às vítimas de acidente (Reto & Sá, 2003).

Dos objectivos definidos no âmbito do *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*(2003), para o desenvolvimento do nosso programa de prevenção suportámo-nos na questão do consumo de bebidas alcoólicas no acto de condução.

A compreensão deste problema deve-se estender não só pelo consumo de álcool nos adolescentes, como também pelos problemas que dele surgem e, para isso, temos que ter em conta os diversos factores que influenciam esse comportamento (Vieira, Ribeiro, Romano & Laranjeira, 2007).

No capítulo I é abordada a temática da sinistralidade rodoviária na sua generalidade, fazendo um alusão às estatísticas apresentadas pela Autoridade Nacional de Prevenção Rodoviária (2009). São enunciadas também algumas teorias explicativas da sinistralidade e, posteriormente, debruçamo-nos sobre os factores influenciadores da condução, dos quais destacamos o factor humano.

No capítulo II é abordado o consumo do álcool como o factor mais associado aos acidentes de trânsito nos jovens, pois pode dificultar a tomada de decisão, distorcendo as habilidades psicomotoras (Marím-Léon & Vizzotto, 2003). Este comportamento de consumo de álcool nos adolescentes ocupa um lugar de destaque num conjunto diverso de preocupações de saúde, bem-estar e qualidade de vida dos jovens (Vinagre & Lima, 2006).

A reflexão sobre os aspectos levantados na literatura contribuiu para a percepção da necessidade crescente em trabalhar esta problemática junto da população adolescente, dirigindo o nosso foco para aqueles que estão em processo de aquisição de habilitação legal para conduzir.

À Psicologia Forense e da Exclusão Social cabe trabalhar neste sentido, numa vertente multidisciplinar, através da apresentação de programas de prevenção para os jovens, descodificando os fenómenos transgressivos e desviantes, de modo a criar alternativas e soluções para diminuir riscos e, paralelamente, dando qualidade de vida às populações (Poiars, 2001). Todo o trabalho desenvolvido pelo psicólogo forense e da exclusão social tem como base o método da Intervenção Juspsicológica, que é composta por quatro passos essenciais: *captação*, *descodificação*, *compreensão* e *explicação*, com o fundamento de perceber os *discursos* e *intradiscursos* dos indivíduos, para a intervenção posterior (Poiars, 2008). A sociedade em geral parece continuar com o sentimento que o processo de sensibilização feito através dos meios de comunicação disponíveis é insuficiente. Desta forma, quando pretendemos uma alteração de comportamentos o contacto pessoal torna-se de grande utilidade (Horta, Mendes & Oliveira, 2009) e crucial.

Somos da opinião que, para se alcançar a segurança rodoviária, é necessário começarmos pelo processo de sensibilização *in loco* da população para o “tema-problema”, de forma a possibilitar e facilitar a adesão e participação nas iniciativas propostas.

**Parte A**  
**Fundamentação teórica e legitimação**

## **Capítulo I – A sinistralidade rodoviária**

### **1.1 - Sinistralidade rodoviária em Portugal**

### **1.2 - Teorias explicativas da sinistralidade rodoviária**

### **1.3 - Factores influenciadores da condução**

## **Capítulo I – Sinistralidade rodoviária**

### **1.1 - Sinistralidade rodoviária em Portugal**

Os elevados índices de sinistralidade rodoviária em Portugal transformaram a problemática da circulação e da segurança rodoviária numa questão actual (Santos, 1999). A sinistralidade rodoviária é uma realidade que nos afecta a todos, apesar de não existir uma noção global da dimensão desta problemática. Cerca de um terço dos condutores portugueses admite circular frequentemente em excesso de velocidade e praticar habitualmente erros e falhas graves no processo de condução (Oliveira, 2007). Apesar disso, continua a verificar-se uma culpabilização externa, que projecta no outro uma imagem de falta de civismo, incompetência e irresponsabilidade na condução (Oliveira, 2007). Os indivíduos procuram continuamente uma justificação racional para o desrespeito das regras de trânsito, referindo que se encontram desajustadas, e que o ritmo de vida acelerado não permite o cumprimento das mesmas (Reto & Sá, 2003).

É com base nas estatísticas da Autoridade Nacional Segurança Rodoviária (ANSR, 2009) que podemos melhor compreender a realidade das estradas portuguesas. Morrem por dia cerca de quatro pessoas e ficam feridas perto de cento e cinquenta e cinco, das quais 8.5% ficam em estado grave, devido a acidentes de viação.

Os dados revelados pela ANSR (2009) concluem que o número de vítimas mortais e feridos graves dentro das localidades, entre peões e veículos de duas rodas tem vindo a diminuir, relativamente aos dados do ano 2000 (Tabela 1).

Relativamente aos meses mais problemáticos, verifica-se que à medida que o ano decorre os acidentes com vítimas aumentam, sendo o mês de Agosto o que se apresenta mais problemático, estendendo-se até Outubro, que apresenta os valores mais elevados do ano. O mês de Agosto apresenta em 2009 cerca de 4.407 vítimas e em Outubro este número ascende um total de 4.421 vítimas. No ano de 2008, o mês de Agosto lidera com o número mais elevado (3.0), no que concerne ao índice de gravidade. Já no ano seguinte, este mesmo mês apresenta um índice de gravidade decrescente para 2.3. Quando nos referimos a acidentes com vítimas os resultados são congruentes com os meses referidos, apresentando em 2008 e 2009 o número de acidentes com vítimas mais elevado (Tabela 2).

Verifica-se que, referente aos acidentes e vítimas segundo o dia da semana (Anexo 3), nos anos 2009 e 2010, a Sexta-feira foi o dia que apresentou mais acidentes com

vítimas, respectivamente com 5.448 e 5.386 vítimas. No entanto, foi em 2008 que se o mesmo dia da semana apresentou número mais críticos, com 7.219 vítimas, aproximadamente o mesmo observado ao Sábado, em 2009 (7.101 vítimas). No que concerne ao índice de gravidade no ano de 2008, o Domingo é o que se apresenta mais elevado, com o valor de 3.5. No ano de 2009 o índice de gravidade é mais elevado no Sábado (2.6). O elevado índice de gravidade nos fins-de-semana (em 2008, 3.5 ao Domingo, 2.6 ao Sábado, em 2009) podem estar associados ao consumo de álcool, que se verifica quando os indivíduos praticam actividades de *lazer* (*Global Road Safety Partnership*, 2007).

Analisando a tabela 4 (Anexo), que se refere a acidentes e vítimas segundo as condições de luminosidade, podemos concluir que é durante o dia que acontecem mais acidentes, sendo estes valores os mais elevados, tanto no ano de 2008 como em 2009, com 30.952 e 35.595, respectivamente. Santos (1996) confirma-nos que a generalidade dos acidentes ocorre em pleno dia. Relativamente ao índice de gravidade, em 2008, é à noite que o valor é mais elevado (3.6). No ano seguinte verifica-se que é na aurora ou crepúsculo que o valor se encontra no topo da tabela, com um índice de gravidade de 3.8. O *Global Road Safety Partnership* (2007) refere que estes acidentes que ocorrem em períodos de baixa luminosidade também podem estar associados a um maior consumo de álcool por parte dos condutores.

Fazendo uma breve análise dos dados relativos ao total de vítimas segundo o horário, destacamos o período entra as 21 horas e as 24 horas, pois no ano de 2008 apresentam um total de 8.991 vítimas e em 2009 este número eleva-se para 9.503. Relativamente ao índice de gravidade, os anos 2008 e 2009 apresentam os valores mais elevados (5.7 e 6.0 respectivamente) entre as 3 e as 6 horas. Perante estes valores, verificamos que, apesar de existirem menos acidentes, os que se sucedem neste período são de gravidade elevada (Tabela 5).

Na tabela 6 (Anexo) são apresentados os valores relativos a acidentes e vítimas segundo os factores atmosféricos, verificando-se que é nos períodos de “bom tempo” que o número de vítimas é superior, apresentando-nos em 2008 um total de 32.528 vítimas e em 2009 de 35.918. Relativamente ao índice de gravidade, os valores mais elevados encontram-se nos dois anos na categoria “outros”, não se enquadrando nem na categoria “bom tempo” nem “chuva”, revelando que os estados atmosféricos, isoladamente, nem sempre contribuem directamente para que se verifique uma maior

gravidade nos acidentes rodoviários. Santos (1996) confirma-nos estes dados afirmando que apenas 15% dos acidentes se registam em dias de chuva.

Para concluir esta breve análise de dados e fundamentar estes valores, Bento (1997) caracteriza a sinistralidade rodoviária portuguesa, com uma frequência de sinistros superior nos centros urbanos, zona onde existe uma maior concentração de veículos, sendo que a sinistralidade com maior índice de gravidade ocorre em faixas etárias mais baixas, com especial relevância para os primeiros anos de condução. Este índice de gravidade está ligado ao consumo de álcool, pois indica que após o acidente a presença de álcool no organismo das vítimas prejudica o processo de recuperação. (*Global Road Safety Partnership*, 2007). Relativamente aos acidentes rodoviários em jovens consumidores de álcool, com pouca experiência ao volante, se conduzirem com uma taxa de alcoolemia de 0.05g/litro correm o risco de acidente 2.5 vezes superior ao de um adulto (*Global Road Safety Partnership*, 2007).

Estes dados, como também as teorias que vão ser abordadas no próximo capítulo, ajudam-nos a perceber a complexidade do problema da sinistralidade rodoviária.

## 1.2 - Teorias explicativas da sinistralidade rodoviária

São vários os estudos que se desenvolveram ao longo dos anos com a finalidade de encontrar explicações para os factores relacionados com a condução, assim como caminhos para a prevenção dos acidentes de trânsito (Panichi &Wagner, 2005).

Uma das primeiras teorias foi a *Accident Proneness*, desenvolvida por Greenwood & Woods, em 1919, a partir de um estudo numa fábrica, que tinha como objectivo perceber porque é que determinados operários tinham mais acidentes do que outros. Os resultados obtidos foram originando mais pesquisas sobre acidentes de trabalho. As principais observações retiradas deste estudo referem que os acidentes fabris ocorriam desigualmente nos vários operários, o que levou à conclusão de que apenas um número reduzido de indivíduos era responsável pela maioria dos acidentes (Panichi &Wagner, 2005).

Investigações posteriores concluíram que as pessoas conduziam como viviam, ou seja, atribuíam-se a tendência para o acidente a um conjunto de características gerais do indivíduo socialmente desajustado, isto é, que apresentava um perfil de comportamento desviante (Tillman & Hobbs, 1949, citados por Panichi &Wagner, 2005).

Na década de 50, as investigações voltaram-se para a análise dos conflitos de trânsito na sua profundidade (*in depth studies*), que tinham como finalidade reconstruir detalhadamente cada acidente, com o objectivo de detectar as possíveis causas. As conclusões apontam, essencialmente, para o factor humano como uma das principais causas dos acidentes, embora não seja indicado o peso de cada factor na explicação dos acidentes (Rozestraten, 2001, citado por Panichi &Wagner, 2005).

Nas diferentes abordagens, a condução está intimamente ligada aos quatro elementos do trânsito: o condutor, o veículo, o meio e as normas de circulação (Barros *et al.*, 1995). No entanto, destes quatro factores, realçamos o factor humano, como sendo um elemento de risco importante (Barros & Loureiro, 1997).

Nos anos 60, acompanhando os modelos de processamento de informação, foram introduzidas algumas teorias para tentar explicar os conflitos no trânsito. Estes modelos defendiam que o processamento de informação é conduzido pela atenção, percepção, decisão e acção, ou seja, que os erros e falhas resultavam das limitações do

indivíduo no processamento da informação e de resposta (Ranney, 1994, citado por Panichi & Wagner, 2005).

Nos anos 70, segundo Wilde (1972, citado por Assailly, 1997; Wagner & Panichi, 2005), surgiu a *Teoria da Homeostase do Risco*. Esta defendia que a melhoria das actividades psicomotoras dos condutores, como também das condições da via, não reduzem a sinistralidade rodoviária. Deste modo, os sujeitos conduzem de forma arriscada, procurando manter um nível de risco constante - cada indivíduo procura o nível de risco pretendido, denominado risco aceite, tolerado ou pretendido (*target risk*), que varia de sujeito para sujeito. Na perspectiva de Wilde (1994), existem indivíduos com maior risco, sendo estes que transportam consigo uma maior probabilidade de acidente rodoviário, pois procuram as sensações associadas (*sensation-seeking*). A construção deste modelo teve por base indivíduos com idades compreendidas entre os 16 e os 24 anos, parecendo associar a falta de experiência e imaturidade.

Fishbein & Ajzen (1975, citados por Viana & Glória, 2003), na *Teoria da Acção Reflectida*, defendem que a relação entre atitude e comportamento só existe se houver uma intenção comportamental, ou seja, só na presença de intenção a atitude pode influenciar o comportamento. A atitude é uma representação mental que condiciona a avaliação que fazemos sobre determinado objecto, podendo esta ser positiva, negativa ou neutra (Gleitman *et al.*; 2003). Por outro lado, esta também pode ter variações de intensidade, manifestando-se através de pequenas tomadas de decisão ou, em situações mais extremas, através de reacções mais violentas (Leyens & Yzerbyt, 2008, citados por Viana & Glória, 2003). No entanto, a teoria da acção reflectida foi reformulada, dando origem à *Teoria do Comportamento Planificado* (Ajzen, 1988, citado por Viana & Glória, 2003). O mesmo autor (1991, citado por Viana & Glória, 2003) refere que a intenção de cometer um acto é o melhor preditor do comportamento, ou seja, para se conseguir fazer uma boa predição de atitudes é necessário analisar um conjunto de comportamentos. A intenção de cometer um acto resulta de três factores importantes: o grau de controlo que o indivíduo tem na execução do acto; a atitude relativa às consequências positivas e negativas e, por fim, as normas subjectivas relativas às atitudes desse acto. Estes estudos vieram, de algum modo, demonstrar a correlação entre as atitudes, à exposição a comportamentos de risco no trânsito e o envolvimento em acidentes (Ulleberg & Rundmo, 2002; West & Hall, 1997, citados por Panichi & Wagner, 2005).

Mais tarde, numa perspectiva psicossocial, surgiu a *Teoria da Conduta Problema* (*Problem-Behavior Theory*) (Jessor 1977, 1987, citado por Wagner & Panichi, 2005). Esta abrange o estudo das variáveis que estão relacionadas com os problemas de comportamento nas idades mais jovens, e dentro deste modelo encontra-se a conduta de risco no trânsito. Deste modo, o modelo refere que a condução de risco está associada a comportamentos de consumo de drogas legais e ilegais, a comportamentos e actos delinquentes e de violência e, ainda, a comportamentos sexuais de risco que põe em causa a saúde do jovem. O indivíduo é assim influenciado por variáveis psicossociais, como a sua percepção e comportamento, a influência do grupo de pares e dos meios de comunicação, aspectos sociais, demográficos e culturais da família, as práticas familiares, os valores e ideologias. Trata-se de um modelo que revela a influência do contexto de desenvolvimento bio-psico-social do indivíduo nos comportamentos ao volante.

No subcapítulo que se segue, abordaremos mais especificamente o factor humano, como também outras causas que podem influenciar os comportamentos ao volante.

### **1.3 - Factores influenciadores da condução: o factor humano, o ambiente e o veículo**

O trânsito rodoviário resulta da interacção entre três factores: a via, o veículo e o Homem, sendo este último o principal, pois é ele que comanda o veículo (Rozestraten, 1988). Desta forma, o utente é, segundo Horta, Mendes & Oliveira (2009), o responsável pelo trânsito e pelos acontecimentos no sistema rodoviário. Alguns estudos efectuados nos anos 50, centrados especificamente na análise dos conflitos de tráfego, revelaram que os factores humanos eram as principais causas de acidentes rodoviários. Por exemplo, Rozestraten & Dotta (1996, citados por Wagner & Panichi, 2005) defendem que 90% dos acidentes estão relacionados com factores humanos, sendo que os restantes 10% estão relacionados com condições ambientais, condições da via ou, ainda, com as condições do veículo.

Tal como alude Shinar (1978, citado por Rozestraten, 1988), se são os factores humanos que causam 80% dos acidentes, nada mais correcto do que aprofundarmos o estudo desses factores.

A idade é um dos factores internos que podem afectar a capacidade de um sujeito para a condução (*Código da Estrada*, 2010). É representativa o número de estudos que revelam que os mais jovens propiciam uma maior sinistralidade rodoviária (Bastos, 2003), pois têm factores de risco associados (Oliveira, 2007), nomeadamente a idade, uma menor experiência na condução e/ou uma maior propensão aos comportamentos de risco. Bastos (2003) refere que a faixa etária dos 15 aos 29 anos perde cerca de 800 jovens por ano nas estradas portuguesas, sendo esta a primeira causa de morte no país. O mesmo referem Graça & Ramos (2000), ao concluírem que os acidentes graves e muito graves com vítimas mortais têm como responsáveis os jovens com idades compreendidas entre os 18 e os 24 anos. No entanto, com o decorrer do tempo, a visão, tal como outras capacidades motoras têm tendência a diminuir, aumentando a capacidade de reacção (*Código da Estrada*, 2010). Desta forma, na faixa etária mais avançada (idosos), os indivíduos podem possuir uma estrutura psicomotora mais debilitada e, consequentemente, uma diminuição de velocidade dos reflexos (Oliveira, 2007). Os idosos podem apresentar razões biológicas que determinam as suas limitações psicomotoras e sensoriais, mais concretamente ao nível da visão e da audição, dificultando a observação do trânsito (Santos, 1996). Nesta faixa etária é

visível a alteração dos órgãos dos sentidos, o aumento dos tempos de reacção, a redução da capacidade de visão nocturna e, ainda, a diminuição da sensibilidade na audição (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Outras doenças a que os idosos estão mais propensos podem também afectar o individuo na sua capacidade de condução, nomeadamente a diabetes, Parkinson, quadros demenciais, alcoolismo ou mesmo doenças cardiovasculares (Sayanda, 2006).

O género é outro dos factores que pode condicionar o estilo de condução. Alguns estudos (Garritty & Demick, 2001, citados por Correia, 2008) referem que os homens demonstram ser mais calmos e transmitem maior segurança do que o sexo feminino, o que revela uma maior tensão no acto de condução por parte das mulheres. Magalhães (2007) refere que o sexo feminino apresenta-se mais consciente e não se expõe com tanta frequência ao perigo da condução agressiva. Deste modo, os acidentes com maior índice de gravidade acontecem em condutores do sexo masculino (Evans, 1991, citado por Correia, 2008), sendo os homens também os que cometem as infracções de trânsito mais graves (Aberg & Rimmo, 1998; Blockley & Hartley, 1995; Lawton *et al.*, 1997; Reason *et al.*, 1990, citados por Correia, 2008). Tudo isto deve-se não só a questões hormonais, como também a factores culturais relacionados com o conceito de masculinidade (Oliveira, 2007). Não obstante, apesar das evidências apresentadas nos estudos, também o sexo feminino pode causar um aumento da sinistralidade rodoviária. Desta forma não podemos deixar enfatizar esta questão e sua importância como ponto de partida para estudos futuros.

Não são apenas a idade e o género que fazem oscilar o número de sinistros. Também o cansaço tem influência nos comportamentos do condutor (Magalhães, 2007). A fadiga é um estado que se caracteriza principalmente pela diminuição das capacidades físicas e intelectuais (*Código da Estrada*, 2010). Este factor provoca cerca de 20% a 30% dos acidentes rodoviários (Horta, Mendes & Oliveira, 2009), pelo facto dos indivíduos conduzirem durante longos períodos de tempo, sem intervalos, o que pode impedir o controlo da velocidade e da trajectória (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). A sonolência é apontada como uma das situações mais adversas à segurança rodoviária, pois é caracterizada pela ausência de sensações, como também de movimentos voluntários que dão origem a desajustes perigosos no organismo (*Código da Estrada*, 2010). O sono torna-se assim um grande inimigo da condução, sendo que, quatro em cada cinco condutores, quando impedidos das suas horas de descanso, adormecem ao

volante. Estes passam também por períodos de irritação, podendo provocar uma diminuição dos tempos de reacção (Horta, Mendes & Oliveira, 2009), redução da capacidade de concentração, imprecisão na execução de movimentos ou perturbação da capacidade motora (*Código da Estrada*, 2010).

As condições ambientais adversas (chuva, neve, nevoeiro e vento) diminuem a segurança na condução, pois podem provocar uma diminuição da visibilidade, como também a perda de aderência do veículo ao piso (*Código da Estrada*, 2010). A existência de animais, objectos ou outros veículos na via e, ainda, a ocorrência de catástrofes naturais, também podem potenciar o aumento dos sinistros (Oliveira, 2007). O ambiente engloba não só o clima, orografia, hidrografia, mas também a via onde o veículo circula, o tipo de trânsito, as leis vigentes e o modo como são impostas na via pública (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

A via é considerada como um factor que está na origem da sinistralidade rodoviária, quando se encontra com uma projecção e/ou construção errada, em que se verificam lombas e curvas com má visibilidade, piso escorregadio, cruzamentos e entroncamentos perigosos, mau estado de conservação do pavimento e também uma deficiente sinalização e iluminação (Oliveira, 2007). O autor reforça que nem sempre as vias são projectadas para os veículos que nelas circulam, o que não permite que estas se mantenham num melhor estado de conservação.

Também o veículo é apresentado por Oliveira (2007) como um importante factor potenciador da sinistralidade rodoviária, se não se encontrar em bom estado de conservação e não for inspeccionado com a regularidade necessária. É importante, que este apresente uma manutenção e conservação adequadas, principalmente no que respeita à iluminação, sistema de travagem e estado geral dos pneus. O veículo pode também ser apresentado como expressão narcísica do self, podendo ser utilizado como meio de expressão ou violência.

### **1.3.1 - Desrespeito pelo *Código da Estrada***

As infracções das normas de circulação rodoviária são consideradas comportamentos desviantes que põe em perigo todos os membros de uma sociedade, podendo causar um dano amplo e difuso, acarretando grandes repercussões sociais (Nunes, 2007). Parker, Lajunen & Stradling (1998, citados por Viana & Glória, 2003) defendem que a infracção é intencional. Os condutores cometem transgressões com

frequência, tornando-as habituais. As transgressões, tal como nos refere Baudier *et al.* (1994, citados por Marím & Queiroz, 2000) são um fenómeno que deve ser analisado nas suas vertentes social e organizacional. Podem ser infracções da lei, ou do que é socialmente imposto, executadas com intenção, sendo reflexo da crença do condutor nos seus comportamentos e atitudes (Manstead *et al.*, 1991, citados por Marím & Queiroz, 2000). São exemplo disto, os mitos, tais como comer uma pastilha de mentol ou beber café após a ingestão de álcool diminui a taxa de alcoolémia. O condutor apesar de infringir a lei e sabendo que o está a fazer, tenta contorná-la, acreditando que se tiver determinado comportamento, não é descoberto.

Desta forma existem dois tipos determinantes nas infracções do *Código da Estrada*: as transgressões e os erros. As transgressões estão intimamente ligadas ao processo motivacional e atitudinal, contrariamente aos erros, que estão relacionados com processos perceptivos, cognitivos e de atenção (Reason, Stradling, Baxter & Campbell, 1990, citados por Viana & Glória, 2003).

Já Horta, Mendes & Oliveira (2009) defendem que os acidentes rodoviários devem-se, sobretudo, a falhas atribuídas a elementos que se verificam no trânsito: erros de percepção, erros de decisão, erros de execução, aceitação voluntária de um risco elevado, falha mecânica e, ainda, um perigo inevitável.

Parker (1995, citado por Marím & Queiroz, 2000) conclui que poderiam existir três tipos de comportamentos errados no processo de condução: os lapsos ou esquecimentos, erros de observação e transgressões intencionais. Acrescenta que os erros estavam associados ao sexo masculino, as transgressões à camada mais jovem, e os lapsos às mulheres.

O conceito que o próprio sujeito tem de si mesmo e dos outros faz dos erros e transgressões um problema de difícil resolução. Reto & Sá (2003), ao abordarem o conceito de auto e hetero-representação, referem que a auto-estima positiva, implica uma desvalorização do comportamento dos outros. Deste modo, espera-se que a auto-imagem seja mais positiva do que a forma como vemos os outros como condutores. Quando isto acontece, existe uma maior dificuldade na mudança de comportamentos, ganhando o indivíduo uma imagem sobrevalorizada de si mesmo, dificultando o reconhecimento dos seus erros e limitações. Aos autores também referem que na condução cada condutor refere-se como bom condutor, sensato, atento e tranquilo. No que respeita à classificação dos outros condutores, os indivíduos designam-nos como

sem educação, inconscientes e perigosos, sendo raro o sujeito que se classifica negativamente no acto de condução e sendo também raro a classificação positiva da condução dos outros. Tal como nos referiu Oliveira (2007), existe uma *desresponsabilização colectiva*, uma desculpabilização generalizada, remetendo a sinistralidade rodoviária para causas externas (Reto & Sá, 2002).

### **1.3.2 – Falta de habilitação legal**

Só pode conduzir um veículo a motor em via pública quem estiver legalmente habilitado para o efeito. Tal como determinado no *Código da Estrada* (2010), quem conduzir motociclo ou automóvel sem estar habilitado pode ser punido com prisão até dois anos ou multa até 240 dias. No ano 2000, a Direcção-Geral de Viação (D-GV, 2000) registou 1.708.705 infracções rodoviárias. O crime de condução sem habilitação legal representou cerca de 4% dos 363.294 crimes chegados ao conhecimento das autoridades, num registo de 14.531 ocorrências. Relativamente às penas atribuídas, foram registados 10.659 arguidos julgados por falta de habilitação legal para conduzir, sendo 96% deste valor (10.276) condenados. Consequentemente, 8.816 foram condenados a pena de multa, 302 a pena de prisão substituída por multa e 72 a pena de prisão efectiva (D-GV, 2000). Câmara (2005) apurou, dos seus estudos aos comportamentos de risco dos jovens, que, de um grupo de 143 jovens que conduziam, apenas 26 possuíam carta de condução. O autor refere-se à condução de veículos sem habilitação legal como um comportamento que acarreta diferentes sanções, no entanto nunca deixa de ser um comportamento corrente.

### **1.3.3 - Processos psicológicos básicos**

A condução exige que o sujeito utilize, para além de habilidades físicas e motoras, processos psicológicos, tais como a memória, atenção, percepção e tomada de decisão, para responder adequadamente aos estímulos provenientes do meio (Dagostin, 2006, citado por Bartilotti, Scopel & Gamba, 2006). Os sujeitos utilizam os órgãos dos sentidos para contactarem com o meio ambiente, para se orientarem e deslocarem no meio do trânsito (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Neste sentido, para que se produzam comportamentos adequados no trânsito, são necessárias três condições fundamentais: a existência de estímulos ou situações claras que possam ser observadas e

percebidas, a existência de um indivíduo que seja capaz de reagir adequadamente aos estímulos, ou seja, um indivíduo sem deficiências sensoriais, mentais ou motoras e, por fim, a necessidade de uma aprendizagem prévia dos sinais e normas que devem ser seguidas para que o sujeito se saiba comportar adequadamente num ambiente de trânsito (Rozestraten, 1988).

De uma forma geral, o sujeito ao receber o estímulo pode responder através de um acto reflexo, ou então de forma não automática. A esta resposta dá-se o nome de tempo de reacção, que pode ser influenciado por outros factores que estão intimamente ligados ao sujeito, como a idade ou o género (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). As informações provêm do ambiente, o sujeito recebe-as e compara-as com tudo aquilo que tem na sua memória, seleccionando a acção que considera mais adequada, executando-as através dos comandos do veículo (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

A memória é o processo através do qual fazemos o registo dos acontecimentos do nosso quotidiano, ou seja, informações, aprendizagens e competências que vamos adquirindo ao longo da nossa existência (Gleitman *et al.*, 2003). Sem ela não era possível possuímos capacidade intelectual (Caldas, 2000). É nesta função que retemos e acedemos às nossas experiências passadas, para posteriormente fazer a utilização da informação armazenada, no presente (Tulving & Craik, 2000, citados por Sterneberg, 2008; citado por Oliveira, 2010). Com este processo é possível fazer um reconhecimento de informação e recuperar o que foi aprendido e retido (Fonseca, 2008, citado por Oliveira, 2010). Deste forma, a memória encontra-se estruturada em: memória sensorial, memória a curto prazo e memória a longo prazo (Atkinson, Shiffrin, 1968, citados por Oliveira, 2010). A memória sensorial armazena informação proveniente dos órgãos sensoriais por períodos curtos de tempo, possuindo uma capacidade limitada (Richardson-Klavehn & Bjork, 2003, citados por Stenberg, 2008, Oliveira, 2010). A memória a curto prazo armazena a informação por períodos de tempo mais longos que a memória sensorial, no entanto, possui igualmente uma capacidade limitada (Richardson-Klavehn & Bjork, 2003, citados por Stenberg, 2008; Oliveira, 2010). Já a memória a longo prazo caracteriza-se por fazer um armazenamento de informação por longos períodos de tempo, permitindo, que tudo o que aprendemos possa permanecer, ainda que adormecido (Gleitman *et al.*, 2003).

Para que exista um bom processo de recordação ou reconhecimento é necessário que a memória tenha executado um processo de aquisição da informação. A aquisição

desta informação é executada pela codificação, ou seja, pela forma como cada parte do nosso conhecimento é inserido na memória. Após este processo vem o armazenamento, em que é deixado um registo no traço mnésico. A última etapa é a recuperação que nos vai permitir ir buscar uma determinada informação através da recordação ou reconhecimento (Gleitman *et al.*, 2003).

Tanto o condutor como os peões devem estar sempre atentos aos estímulos provenientes do meio, pois podem ser importantes e decisivos no que respeita ao seu comportamento no trânsito (Rozestraten, 1988).

A atenção é uma função utilizada para concentrar-mos a nossa actividade psíquica sobre um determinado estímulo. Quando se trata do processo de condução, que exige um maior nível de atenção, espera-se que os condutores sejam capazes de discernir estímulos e situações que sejam adequados à execução dessa tarefa. Este processo pode estar fragmentado em três tipos: atenção concentrada, difusa e discriminativa (Tonglet, 1999, citado por Bartilotti *et al.*, 2006). A atenção concentrada, está focada num centro onde existe um estímulo ou onde estão reunidos um conjunto de estímulos comuns entre si. A atenção difusa foca-se em diversos estímulos em simultâneo e que se encontram dispersos num determinado espaço. Estes são captados rapidamente, permitindo ao sujeito permanecer em estado de alerta para situações de perigo (Rozestraten, 1988). Este último é utilizado quando o individuo realiza mais do que uma tarefa ao mesmo tempo, acabando por focar a sua atenção em cada uma das acções, de acordo com a necessidade que estas exigem (Das & Naglieri, 1997; Sternberg, 2008, citados por Oliveira, 2010). A função mental da atenção discriminativa permite focalizar dois ou mais estímulos diferentes, fazendo uma separação entre os mesmos, de modo a concentrar-se apenas no estímulo pretendido, permitindo dar uma resposta adequada (Tonglet, 1999, citado por Bartilotti *et al.*, 2006). A atenção também pode ser selectiva, embora sejamos bombardeados frequentemente com uma panóplia de estímulos em simultâneo (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

No entanto, segundo Rozestraten (1988), os condutores utilizam a atenção distribuída, ou seja, o condutor partilha a sua atenção, por exemplo, para quem o ultrapassa e para o peão que se encontra a atravessar a passadeira. Na condução essa atenção deve direccionar-se para tudo o que se encontra no ambiente rodoviário (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

A percepção é um processo psicológico que permite que a informação proveniente dos órgãos sensoriais seja reconhecida, organizada e percebida (Sierra & Martí, Gonzalez-Pienda & Nuñez-Pérez, 2002, citados por Oliveira, 2010). No entanto, tudo o que é captado não corresponde exactamente à realidade, mas sim ao modo como cada um de nós faz o processamento dessa informação (Bastos, 2000, citado por Bartilotti *et al.*, 2006).

O ambiente rodoviário obriga o indivíduo a tomar decisões num curto espaço de tempo. Kaiser (1979, citado por Marím & Queiroz, 2000) refere que esta decisão pode ser desadequada à situação, pois pode estar influenciada por uma perturbação passageira, como excesso de álcool, grande emotividade ou fadiga. French *et al.* (1993, citados por Marím & Queiroz, 2000) defendem que o envolvimento dos indivíduos em acidentes rodoviários está mais relacionado com o modo como cada um avalia e toma decisões perante as situações de trânsito, do que com as habilidades para a condução. A tomada de decisão verifica-se no processo de condução através de comportamentos como a ultrapassagem, a mudança de faixa ou mesmo estacionar um veículo. Esta tomada de decisão de um indivíduo sobre o que fazer numa situação específica sofre influências da percepção, juízos de valor e motivações (French *et al.*, 1993, citados por Marím & Queiroz, 2000). Também é influenciada pela agressividade, o desprezo pelas leis, a autoridade, a pressa, levando-nos muitas vezes a tomar decisões irracionais, que colocam em perigo as nossas vidas e as dos outros (Rozestraten, 1988).

Carreer (1992, citado por Marím & Queiroz, 2000) concluiu que os indivíduos se classificam de três formas: racionais, intuitivos e dependentes. Os racionais caracterizam-se por tomarem decisões através do destaque das informações mais relevantes, predominando nestes indivíduos a observação cuidadosa, actuando de forma racional e lógica, prevendo as consequências futuras dos actos. No que respeita à tomada de decisão intuitiva, o indivíduo antecipa-se ao acontecimento. Por fim, na dependente o indivíduo decide o comportamento a ter mediante a aprovação social e, simplesmente, liberta-se da responsabilidade das suas decisões.

Após a tomada de decisão, vem a reacção, ou seja, a resposta a um determinado estímulo. Podemos definir três tipos de reacções emocionais: a reacção de choque, que é caracterizada por resposta emocional de susto, acompanhada de forte contracção muscular; a reacção agressiva, caracterizada por comportamentos agressivos e a reacção afectuosa, em que se verifica uma descontração muscular, movimentos calmos,

podendo ser acompanhada de expressões de satisfação (Bartilotti *et al.*, 2006). Deste modo, todos os indivíduos têm comportamentos diferentes consoante a situação com que se deparam, ou seja, indivíduos diferentes dão respostas diferentes em situações idênticas. Tudo isto deve-se ao processo de atenção que nos leva a concentrarmo-nos particularmente em determinados estímulos. Este comportamento diferenciado deve-se também à sua personalidade, hereditariedade e também aos estados emocionais intensos como tristeza, irritabilidade, ansiedade elevada (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

#### **1.3.4 - Personalidade**

A simbologia do automóvel está associada a sentimentos de afirmação, pessoal ou social. Pode estar também ligada à prática das fantasias individuais de competição, de acordo com a personalidade de cada um (Girão, 1993, citado por Girão & Oliveira, 2001). A posse de veículo pode desta forma ser um sinónimo de poder.

Conduzir, segundo Horta & Coelho (2001, citados por Girão & Oliveira, 2001) possibilita gratificação, prestígio e negação da realidade. Podemos referir que a estruturação psicológica pode ter bastante influência nos comportamentos do indivíduo enquanto condutor (Pimentão, 2008).

A personalidade exprime-se em todos os comportamentos dos indivíduos, não sendo o comportamento de condução uma exceção (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Alguns estudos referem que os condutores que têm mais acidentes possuem características de personalidade específicas (Pimentão, 2008). Na generalidade têm pouca estabilidade emocional, são facilmente irritáveis, a impulsividade é “bem visível” nos seus comportamentos, assim como a imaturidade e a agressividade. São indivíduos que procuram sistematicamente sensações intensas, têm pouca tolerância à frustração, são inseguros, com baixa auto-estima, sendo facilmente intimidados pelos outros (Pimentão, 2008). Tal como nos sugere a Organização Mundial de Saúde (OMS, 1976, citada por Marím & Queiroz, 2000), os indivíduos mais ansiosos e impulsivos podem ter uma maior probabilidade de vivenciar situações desagradáveis no trânsito, estando mais propensos ao risco de acidente de viação.

Reto & Sá (2002) colocaram questões a uma amostra de 600 condutores, com o intuito de perceber as diferenças entre a condução na cidade e a condução em estrada. Através da análise aos resultados obtidos, verificaram que a condução na estrada é sentida como mais gratificante que a condução na cidade, revelando uma sensação

positiva. Já a condução na cidade é experienciada de forma mais negativa. Os autores referem também que, o *stress* e o sentimento de irritação apenas aparecem quando se evoca a condução em meio urbano. A condução na estrada é vivenciada e associada a sensações de prazer, enquanto que a condução em meio urbano suscita ao condutor a insegurança, a irritação e o medo. Esta pode ser uma das explicações para a agressividade, distrações e práticas de velocidades excessivas em estrada.

McGuire (1976, citado por Rozestraten, 1988) refere que a história de comportamento anti-social de um individuo está relacionada com os acidentes de trânsito. Um estudo de Haviland & Wise (1974, citados por Rozestraten, 1988) compara as fichas de 114 motoristas que se encontravam presos com as da população normal. Constatou-se que os criminosos tiveram 3.25 vezes mais multas e 19.5 vezes mais envolvimento em acidentes fatais do que motoristas não criminosos. Mayer & Treat (1977, citados por Rozestraten, 1988) também se debruçaram no estudo da relação entre a personalidade e os acidentes de trânsito e aplicaram uma bateria de testes e questões relacionadas com 20 características de personalidade a dois grupos de estudantes, em que um dos grupos teve um ou mais acidentes nos últimos três anos, e o outro grupo sem acidentes nesse mesmo período. Concluíram desta análise que as características mais evidentes do primeiro grupo passavam pela pouca consciência de cidadania, tendências anti-sociais, atitudes negativistas, como também a atribuição de culpas e responsabilidades a factores externos (Shinar, 1978, citado por Rozestraten, 1988).

O conceito de personalidade está intimamente ligado ao conceito de risco e percepção de risco. Jonah (1986, citado por Horta, Mendes & Oliveira, 2009) refere que existe uma relação de causa-efeito entre o risco percebido pelo condutor e os seus comportamentos efectivos. No entanto, segundo o autor, o risco pode ser objectivo ou subjectivo. O risco objectivo é aquele que é verdadeiro, podendo ser calculado; por sua vez, por risco subjectivo entende-se a própria visão e percepção do risco. A nossa avaliação do risco depende de factores pessoais, inconscientes, capacidades e conhecimentos.

A condução não é, deste modo apenas uma tarefa psicomotora resultante da aprendizagem, mas da interacção das atitudes, da personalidade, do funcionamento da mente e das relações, condicionada por todas estas características (Reto & Sá, 2003).

Relativamente à personalidade, já nos anos 60, Eysenk (1965, citado por Agra & Queirós, 2004) defendia que alguns tipos de personalidade estariam mais predispostos

para os acidentes rodoviários. Referia também que os extrovertidos tinham mais acidentes, cometiam mais infracções às normas reguladoras do trânsito, eram mais descontraindo, menos cuidadosos e mais susceptíveis à influência a sua disposição no momento. O autor também conclui que cerca de um terço dos condutores acidentados tinham alguma relação com o crime, ou seja, quem não cumpre as normas sociais também não o faz relativamente as normas reguladoras do trânsito. Deste modo, *conduz-se como se vive* (Tilman & Hobbs, in Eysenk, 1965, p.233, citados por Agra & Queirós, 2004). Relativamente aos traços de personalidade, Eysenk (1965, citado por Agra & Queirós, 2004) referia que eram idênticos aos de um criminoso: falta de cuidado, impaciência, emotividade negativa, impulsividade, falta de prudência e instabilidade, aliados aos traços de neuroticismo, psicoticismo e extroversão. A condução sobre a influência do álcool também foi defendida pelo autor como um comportamento que poderia tornar o individuo mais exposto aos erros, dotando-o de mais confiança nas suas capacidades.

Agra & Queirós (2004), no âmbito de um projecto de investigação desenvolvido pela Escola de Criminologia da Universidade do Porto, fizeram a caracterização do comportamento de condução de cerca de 700 indivíduos, através de um questionário que abarcava questões sobre a caracterização do condutor no trânsito, os acidentes rodoviários, transgressões durante a condução, atitude perante as normas de trânsito, como também dimensões da personalidade segundo a teoria de Eysenk. Os resultados obtidos foram analisados em função das quatro dimensões da personalidade, ou seja, neuroticismo, extroversão, psicoticismo e personalidade delinquente. Os dados obtidos deste estudo vêm ao encontro das teorias de Eysenk: concluiu-se que o psicoticismo e a personalidade delinquente estão associados a um maior número de acidentes, maior desrespeito pelas regras de trânsito, maior frequência de transgressões e expressões mais agressivas perante o comportamento dos demais utentes da via.

Os comportamentos agressivos no fenómeno da sinistralidade rodoviária também foram estudados por Brites & Baptista (2010). Este estudo foi feito com 480 condutores: 210 que nunca tinham estado envolvidos em acidentes e 270 que já tinham estado pelo menos uma vez envolvidos em acidentes. Concluíram que predominavam comportamentos agressivos, tais como a indelicadeza na condução, os gestos hostis e obscenos, obstrução do trânsito, condução ilegal, infracção de normas impostas pelos agentes da autoridade, condução lenta com o intuito de prejudicar a condução alheia. Às

mulheres com maior instabilidade, com índices neuróticos mais elevados, estavam associadas a frequência de comportamentos agressivos, gestos hostis e condução lenta e indelicada. Nos homens verificou-se uma maior procura de sensações, que também estava associada a comportamentos agressivos, tais como a condução ilegal. Estes comportamentos agressivos podem também estar associados ao anonimato que o comportamento de condução acarreta (Hennessy & Wiesenhal, 2001, citados por Brites & Baptista, 2010). A procura de sensações, como também um maior risco de acidentes rodoviários, verificam-se mais nos jovens que procuram novas experiências, querem descobrir o desconhecido procurando o prazer e aventura, expondo-se, deste modo, aos factores de risco.

### **1.3.5 - Excesso de velocidade**

Actualmente o automóvel não é um objecto concebido apenas como meio de transporte, adoptando outras funções.

Este surge como um bem bastante apreciado, adquirindo um estatuto simbólico, tornando-se um objecto de desejo e de prazer, no qual o indivíduo gosta de se rever. O automóvel surge, desta forma, associado à velocidade, à potência e à força, como também à beleza e ao estatuto social que proporciona, dando-nos uma sensação de poder perante os outros, dotando o condutor de um modo de funcionamento exibicionista (Girão & Oliveira, 2005).

Eysenk (1965, citado por Agra & Queirós, 2004) defendia que o condutor extrovertido optaria por uma condução mais veloz, no entanto mais errada, conduzindo muito rápido, mesmo quando não eram locais seguros, percepcionando-se como bom condutor e não tendo qualquer cuidado com as restrições de velocidade.

Reto & Sá (2002), num estudo que tinha como objectivo analisar a relação dos condutores com a velocidade, a maneira como o condutor vivencia a condução rápida e, ainda, a forma como percepciona os factores de risco associados a este comportamento, concluíram que conduzir rápido pode proporcionar sensações agradáveis, não deixando de causar as sensações de perigo e de ansiedade. Ao longo do tempo, o condutor que pratica habitualmente a condução em velocidades excessivas, deixa de sentir emoção com este comportamento. Estes condutores acreditam que a velocidade está ligada à qualidade do veículo e que, por essa razão, podem andar depressa. O excesso de velocidade pode aparecer com uma conotação positiva, direccionando o indivíduo para

a auto-afirmação e valorização social. No referido estudo, o condutor vagaroso é associado à cautela, prudência, sensatez e incompetência; no entanto, é considerada uma forma de condução que potencia conflitos. Concluíram ainda que estes indivíduos adoptam posturas diferenciadas perante o acto de condução-indivíduos cuidadosos, prevenidos ou descuidados. Os cuidadosos definem o acto de condução como arriscado, podendo ser este um impedimento à sua realização. Os prevenidos executam determinados procedimentos, tais como verificação de óleo e pressão pneumática ou, ainda, a consulta de um percurso adequado à viagem. Por último, os descuidados, consideram a condução um hábito comum, não havendo percepção de riscos. Para os condutores englobados neste estudo não existe relação directa entre a velocidade e os acidentes - a velocidade não é causa de acidente, sendo a causa atribuída à incompetência dos condutores ou a factores incontroláveis, realçando-se o desconhecimento dos efeitos nefastos do excesso de velocidade.

## **Capítulo II – Consumo de álcool e condução**

### **1. Consumo do álcool em adolescentes**

### **2. A condução sobre o efeito do álcool nos adolescentes**

## **Capítulo II – Consumo de álcool na condução**

### **1.1 O consumo do álcool em adolescentes**

O termo adolescente provém do latim *adolescere*, que significa, crescer ou desenvolver-se. Este conceito é utilizado para designar a fase da vida que vai da infância até a idade adulta, iniciando-se por volta dos 12 anos de idade, podendo estender-se até aos 19 anos, não sendo estes limite rigorosos (Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008).

O adolescente sofre transformações ao nível físico, psicológico e social, que implicam que estabeleça o seu próprio equilíbrio, adquirindo os seus próprios modelos, através do seu grupo social, escolar e profissional (Fernandes, 2000, citado por Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008). No entanto, todas as transformações e rupturas na adolescência provocam permanentemente contradições (Horta & Coelho, 2001, citados por Almeida, 2009). Se a adaptação a todas estas alterações não for feita da melhor forma, podem surgir consequências negativas a nível psicológico e comportamental, sendo de grande importância a intervenção de profissionais de saúde para ajudar o adolescente a ultrapassar esses obstáculos, como também a ajudá-lo no desenvolvimento da sua própria identidade (Gerald & Gerald, 1999, citados por Salvador, 2008). Nesta fase de construção da identidade descobrem-se novas sensações, novas experiências, que vão permitir uma evolução como também o crescimento do sujeito. Abandona-se a segurança e dependência e procura-se o desconhecido, dando-se a passagem da infância à idade adulta. O sujeito procura a sua autonomia e independência, busca o limite e experiencia situações novas (Horta & Coelho, 2001, citados por Almeida, 2004), sendo considerada como uma fase crítica para o desenvolvimento de atitudes e comportamentos saudáveis (Salvador, 2008). Por este motivo, é necessário estudar os comportamentos dos adolescentes e os factores que os influenciam, de forma a criar programas de intervenção dirigidos a estes jovens (Matos *et al.*, 2006, citados por Matos, 2008).

Pelo facto de a adolescência ser um período marcado por profundas mudanças, acarreta vários comportamentos que expõe o jovem a variadíssimos riscos, nomeadamente o início dos consumos (Matos, 2008). Para Patrício (2002, citado por Mendes & Lopes, 2007) esta é fase em que existe mais disponibilidade para a experimentação de substâncias.

Ao caracterizarmos o comportamento adolescente não podemos deixar de referir o conceito de risco, percepção de risco e situação de risco (Feijó & Oliveira, 2001). O estilo de vida de risco define-se como um conjunto de comportamentos que constituem uma ameaça ao bem-estar físico e psíquico, e que trazem consigo consequências negativas, tanto para a saúde como para o desenvolvimento saudável do jovem (Rodrigo *et al.*, 2004, citado por Matos, 2008). Desta forma, o jovem por inúmeras razões encontra-se mais exposto a situações de risco.

Os jovens são influenciados pelo grupo de pares, pois estes têm um papel fundamental na formação da identidade do adolescente, através do desenvolvimento das atitudes, opiniões, prioridades e objectivos (Sussman, Unger & Dent, 2004 citados por Matos, 2008). Estes adolescentes têm necessidade de se integrar distanciando-se do controlo paternal. Deste modo, os comportamentos individuais do jovem são influenciados pelos valores e normas do grupo no qual está inserido, sendo as diferenças sociais e psicológicas que vão descodificar a forma como estes valores e normas são assimilados. No que concerne às situações de risco, estas podem ser propiciadas pelo grupo de pares em contextos específicos, ou seja, o consumo de substâncias pode coincidir com o consumo do grupo de pares em locais tais discotecas ou festas.

Ao consumirem estes jovens propiciam a participação noutras situações de risco, tais como a condução sob a influência do álcool ou as relações sexuais desprotegidas.

No entanto os estudos sobre adolescentes e os seus comportamentos, que têm sido desenvolvidos dão também relevância aos factores de risco e factores de protecção (Matos, 2008). Os factores de risco são características do indivíduo ou do ambiente em que este está inserido, que nos fornecem a indicação e tendência para cometer actos delinquentes, transgressivos ou comportamentos indesejáveis e desajustados (Feijó & Oliveira, 2001). São variáveis associadas a uma hipótese de ocorrência de uma situação negativa, tanto para a saúde como para o bem-estar e desempenho social (Newcomb *et al.*, 1986; Jessor, 1991; Jessor *et al.*, 1995, citados por Schenker & Minayo, 2005). As variáveis podem ser divididas em três vertentes: a personalidade, as relações interpessoais e os contextos de vida (Kim, Zane & Hong, 2002 citado por Matos, 2008).

Já os factores de protecção são definidos como algo que induz e, consequentemente, reduz e limita o consumo de substâncias. Estes opõem-se e neutralizam os factores de risco (Kim, Zane & Hong, 2002, citados por Matos, 2008).

Estes factores também podem estar subdivididos em seis domínios: o individual, o meio familiar, o meio escolar, o grupo de pares, a sociedade e a comunidade.

Relativamente aos factores de risco, consideramos importante esmiuçar cada um dos seus domínios, pois ao percebermos quais os factores que estão na base de determinado comportamento, melhor conseguimos aceder a formas mais concertadas para promover a diminuição dos comportamentos de risco identificados.

Ao nível pessoal tem-se dado especial atenção à “procura de sensações”, que se define como uma necessidade de experienciar sensações novas e intensas, que encaminham o jovem para comportamentos de risco. As características pessoais são consideradas, deste modo, uma predisposição do adolescente para esses comportamentos transgressivos, nomeadamente o consumo de álcool. As características individuais vão interagir com os factores sociais e contextuais, influenciando o consumo de substâncias (Yamovitzky, 2006, citado por Matos, 2008).

Nas relações interpessoais podemos referir o contexto familiar, o grupo de pares e a influência do meio escolar. As atitudes dos pais, a fraca ligação familiar, a presença de conflitos no seio da família, a fraca adaptação ao meio escolar, as baixas aspirações académicas e a influência do grupo de pares, ou mesmo a sua rejeição, propiciam também o consumo de substâncias num jovem (Matos, 2008).

Nos contextos de vida / sociais, a inconformidade, a facilidade de acesso às substâncias e ainda o incumprimento de regras e normas são factores de risco que podem influenciar o jovem (Matos, 2008).

Os comportamentos de consumos na adolescência são deste modo explicados através da combinação destes vários factores de risco, sobressaindo aquele que maior influência exerce nesta fase da vida, o grupo de pares (Kim, Zane & Hong, 2002, citados por Matos, 2008).

Relativamente aos factores de protecção podemos referenciar a ausência de depressão, a elevada auto-estima, a percepção das sanções se houver consumo, como também a aceitação de normas sociais (Kim, Zane & Hong, 2002 citados por Matos, 2008).

No contexto familiar podemos referenciar a monitorização dos jovens por parte dos pais, como também a coesão familiar, como elementos protectores de comportamentos de risco. Os pais podem, deste modo, tentar promover a diminuição da influência do grupo de pares, criando uma relação de proximidade através de ligações,

aceitação, disponibilidade e abertura ao diálogo (Nation & Hilfinger, 2006, citados por Matos, 2008). Ainda é essencial considerar a referência que a família pode representar nas decisões do adolescente, pelo que quando o adolescente se encontra num ambiente estável, com relações positivas, com ambos os progenitores a supervisionar, a representar a autoridade, a dar suporte moral, valores e normas, podem apresentar uma maior diminuição de comportamentos de risco (DeVore & Ginsburg, 2005, Michael & Bem-Zur, 2007, citados por Matos, 2008).

A influência dos pares é muitas vezes referida como uma das principais causas do consumo de substâncias, pois os que consomem estabelecem amizades e encontram-se ligados a grupos que também consomem (Palmqvist & Santavirta, 2006, citados por Matos, 2008). Esta teoria suporta a ideia de que os jovens escolhem o seu grupo de pares de acordo com os seus hábitos de consumo (Fite, Colder & O'Connor, 2006, citados por Matos, 2008). Desta forma, quando um jovem tem a percepção de consumo exagerado do álcool por parte dos seus pares vai estar mais predisposto a beber (D'Amico & McCarthy, 2006, citados por Matos, 2008). A necessidade de um jovem ser aceite no seu grupo de pares pode levar a uma maior vulnerabilidade e, consequentemente, a ceder à pressão dos grupos para consumir para serem aceites e integrados nesse grupo (D'Amico & McCarthy, 2006, citados por Matos, 2008). Para estes jovens ter comportamentos idênticos aos do grupo de pertença é referido por Kirby (2001) e Michael & Bem-Zur (2007, citados por Matos, 2008) como sendo um acto de identificação, lealdade e respeito pelos valores do grupo.

A escola tem um papel importante, pois é o meio onde o adolescente socializa e onde vai buscar influências para o desenvolvimento do sentimento de identidade e autonomia (Matos, 2008). É o local onde o jovem passa grande parte do seu tempo, tornando-se um ambiente privilegiado para a realização de acções que promovam a saúde e o bem-estar do adolescente (OMS, 2000, citada por Matos, 2008). Apesar da realização destas acções, o álcool não deixa de ser um componente da cultura escolar, apresentando-se em grande parte das actividades sociais, como também nas interacções do grupo de pares (Borsari & Carey, 2006, citados por Matos, 2008).

Grande parte dos estudos realizados no âmbito dos consumos apontam para o álcool como a substância mais consumida pelos adolescentes, provocando problemas de saúde que se podem prolongar (Carvalho, 1990; Aarons, Brown, Coe, Myers, Garland, Ezzet- Lofstram, Hazen & Hough, 1999, citados por Matos, 2008). Verificou-se nas

últimas décadas um aumento do consumo de bebidas alcoólicas por parte desta população, alterações nas quantidades de álcool ingerido, como também na panóplia de bebidas comercializadas, especialmente as bebidas brancas (Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008). A cada dia que passa o consumo de álcool está mais impregnado na vida dos jovens, sendo este grupo o mais vulnerável ao seu consumo (Centro de Alcoologia do Sul, 2001, citado por Mendes & Lopes, 2007). É nos mais jovens que o consumo de álcool é um comportamento menos estigmatizado, pois é uma substância de venda legal, ou seja, de fácil acesso (Crosnoe, Muller & Frank, 2004, citado por Mendes & Lopes, 2007). Os meios de comunicação social e os mercados não ajudam a resolver esta questão, pois os jovens têm cada vez mais capacidade de escolha, como também mais oportunidades e rendimentos que os torna mais vulneráveis às técnicas de *marketing*, que são mais hostis no que concerne a substâncias como o álcool. Deste modo, surge uma tendência crescente para a experimentação de bebidas alcoólicas por parte do adolescente, aumentando os padrões de *binge drinking*, ou seja, o consumo desmedido de bebidas alcoólicas com o intuito de se embriagarem rapidamente (Centro de Alcoologia do Sul, 2001, citado por Mendes & Lopes, 2007).

Ao beber excessivamente, o adolescente aumenta a exposição a situações de risco. Este expõe-se a um número de problemas sociais e de saúde, tais como o aumento das doenças sexualmente transmissíveis, gravidez indesejada, enfarto do miocárdio, problemas de comportamento, violência, ferimentos não intencionais e ainda os acidentes de trânsito (Vieira, Ribeiro, Romano & Laranjeira, 2007). O consumo de álcool pode não só influenciar o jovem de forma directa, a médio e longo prazo como a curto, diminuindo o rendimento escolar, a adaptação social e aumentando os comportamentos de risco (Trindade & Correia, 1999).

Trindade & Correia (1999) referem que grande parte dos trabalhos concebidos no âmbito do consumo do álcool na adolescência destacam o papel de alguns factores como impulsionadores do consumo imoderado do álcool. Os autores fazem referência, especificamente, à ansiedade, vulnerabilidade, ao *stress*, a baixa auto-estima e ainda às expectativas face ao consumo de álcool. Foram estas variáveis que utilizaram no seu estudo com jovens estudantes, com idades compreendidas entre os 14 e os 19 anos, com o intuito de verificar se existia ou não relação entre algumas delas e o consumo excessivo de álcool. Apesar dos autores terem verificado no seu estudo que grande maioria dos jovens não consomem álcool explicam este resultado através do estudo de

Plant, Bagnall, Foster & Sales (1990), que abarcava 6.000 alunos do ensino secundário, em que se verificou exactamente o mesmo resultado - a maioria dos alunos apenas bebia moderadamente. Tal facto poderia ser explicado pelo consumo não ser um hábito adquirido e persistente, chamando a atenção para o facto de os resultados obtidos não significarem a ausência do problema do consumo excessivo, pois os jovens continuam a consumir ocasionalmente, mas em grandes quantidades. Outros autores referem que a auto-estima (Kaplan, 1977 *et al.*, citados por Trindade & Correia, 1999) e a ansiedade (Mitic *et al.*, 1987, citados por Lowe, Foxcroft & Sibley, 1993; Sarafino, 1990, Trindade & Correia, 1999) parecem ser as variáveis que mais se relacionam com o consumo excessivo. Existem evidências de que não são só os factores fisiológicos que determinam os comportamentos de consumo do álcool, mas também os factores cognitivos (Brown, 1985, Christiansen *et al.*, 1982, Rohsenow, 1983, citados por Trindade & Correia, 1999).

Os jovens apresentam expectativas positivas e negativas relativamente ao consumo de álcool (Hibel *et al.*, 1997, citados por Matos, 2008). Como efeitos negativos os autores referenciaram o menor desempenho escolar, perda de roupas e dinheiro, acidentes, problemas relacionais, experiências sexuais involuntárias e desprotegidas ou, ainda, o envolvimento em brigas, problemas com as autoridades e acidentes de viação. Como associações positivas ao consumo de álcool, Villa (1997, citados por Matos, 2008) dá relevância aos sentimentos de felicidade, esperança no futuro, sensações agradáveis, bem-estar físico e social, menor timidez para interagir com o sexo oposto, experiências sexuais mais agradáveis e uma melhoria das capacidades físicas e motoras.

Alguns autores intensificam a ideia de que os jovens mais ligados aos estudos revelam um menor uso de álcool, comparativamente aos estudantes que apresentam uma fraca ligação com a escola (Bonny, Britto, Klostermann, Hornung & Slap, 2000, citados por Naia, Simões & Matos, 2007). Também Steinberg & Avenoli (1998, citados por Naia, Simões & Matos, 2007) defendem esta ideia, sugerindo que a fraca ligação do jovem com o meio escolar precede o consumo de álcool e ainda que os jovens que dedicam mais tempo aos trabalhos da escola e às actividades extracurriculares têm pouco tempo para desenvolverem actividades delinquentes, pois as actividades extracurriculares apresentam-se para Darling, Caldwell & Smith (2005, citados por Naia, Simões & Matos, 2007) como actividades de lazer estruturadas.

O consumo de álcool nos adolescentes pode também significar emancipação, desejo de reconhecimento, mudança de estatuto ou tentativa de quebra de regras (Fonseca, 2002, citado por Mendes & Lopes, 2007). Outros consomem apenas por mera curiosidade, porque está na moda ou mesmo pela relevância de experienciar alguma situação nova com os seus amigos. Muitas vezes consomem apenas devido à ocasião, momentos de festa ou em casa de um amigo onde os pais não estão presentes (Morel, Hérve & Fontaine, 1998, citados por Mendes & Lopes, 2007). Simões (2005, citado por Naia, Simões & Matos, 2007) refere que contextos como festas e saídas à noite surgem como factores que aumentam a probabilidade do consumo de álcool, ou seja, o facto de estes jovens passarem o seu tempo livre em contextos sociais com pouca estrutura, propícia um aumento dos consumos (Caldwell & Darling, 1999, citados por Naia, Simões & Matos, 2007), como também inversamente, pois o consumo pode facilitar a integração nesses ambientes de diversão. Estes consumos não só podem estar associados a ambientes de lazer, concertos e festivais, pressão do grupo de pares, como também ao absentismo escolar, a momentos solitários, a momentos de tristeza e desocupação (Patrício, 2002, citado por Naia, Simões & Matos, 2007).

Perante a realidade até agora referida, torna-se relevante perceber o consumo de álcool do jovem e o comportamento na condução.

## **1.2 - A condução sobre o efeito do álcool nos adolescentes**

Os acidentes de viação são na União Europeia (UE) um grave problema de saúde pública, tendo sido responsáveis, no ano de 1998, por cerca de 43.000 mortos e 150.000 pessoas com deficiência; sendo que Portugal destacou-se com a taxa de mortalidade rodoviária mais elevada, com 17.8% de óbitos por 100.00 habitantes (Marinho, 2003).

Estima-se que um quarto das mortes de jovens ocorrem entre os 15 e os 19 anos, sendo atribuídas aos efeitos controversos do consumo excessivo de bebidas alcoólicas. Na região europeia da Organização Mundial de Saúde (OMS), no de 1999 verificou-se que 55.000 jovens faleceram devido a causas relacionadas com o consumo de álcool (OMS, 1997, citado por Marinho, 2003).

Os acidentes de viação em Portugal são a primeira causa de morte em crianças, adolescentes e jovens adultos, com idades compreendidas entre os 1 e os 25 anos (Marinho, 2003). O autor considera que a dimensão daquelas duas problemáticas são

ainda maiores quando se fundem, sendo duas características muito próprias da população portuguesa. O nosso país possui a taxa mais elevada de mortes em acidentes de viação e ainda um dos mais elevados consumos mundiais de álcool. Deduz-se que exista cerca de um milhão de bebedores excessivos e pelo menos 500 a 700 mil doentes alcoólicos (Marinho, 2003). Algumas das causas apontadas são o facto de o consumo de álcool estar fortemente enraizado nos hábitos alimentares, como também nos eventos sociais e recreativos (Rehfeldt, 1989; Milam & Ketcham, 1991, citados por Gonçalves, 2008).

Os critérios para o abuso do álcool são definidos pelo *Manual de Diagnóstico e Estatística das Perturbações Mentais* - DSM-IV-TR (American Psychiatric Association, 1996, p.186) e aludem a um “(...) padrão desadaptativo do uso de substâncias pode levar a um défice ou sofrimento clinicamente significativo” - a utilização recorrente de substâncias pode resultar na incapacidade de cumprir obrigações, afectando o desempenho escolar, havendo também uma negligência no que concerne ao absentismo escolar e, ainda, consequências fisicamente perigosas, por exemplo na condução automóvel. Patrício (2002, citado por Cabral, 2007) alude à emergência de problemas legais, por exemplo a prisão, devido à condução sobre influência do álcool ou mesmo por outros comportamentos que se verifiquem durante a intoxicação. O indivíduo tem consciência de que este abuso, se for continuado, pode provocar variados problemas sociais, como acontece com o problema da sinistralidade rodoviária, verificando-se acidentes de viação provocados por condutores que estão sobre o efeito de álcool.

A condução sobre o efeito do álcool, apesar de já ser considerada crime punido com pena de prisão, continua a não ser percepcionada pela sociedade como tal. Esta ideia advém do próprio sistema legal, pois esse comportamento só é considerado crime se a quantidade de bebida ingerida for elevada, ou seja, a Taxa de alcoolémia no sangue (TAS) for igual ou superior a 1.20g/l de sangue; sendo que para valores inferiores são apenas consideradas contra-ordenações, não sendo avaliadas judicialmente (Nunes, 2007). A este propósito, Mello, Barrias & Breda (2001) referem que os limites estabelecidos deveriam ser encarados como um meio de prevenção do acidente e não apenas como um instrumento de controlo de infracção e aplicação de pena. Não obstante, verifica-se que o consumo está muitas vezes ligado ao aumento dos períodos de lazer, de contacto e de convívios, pois encontramos-nos numa sociedade em que os tempos livres têm grande relevância (Sofia, 1988, citado por Cabral, 2007).

Nos jovens os consumos não se apresentam isolados do comportamento de condução sob o efeito do álcool, como também de outros comportamentos de risco (Lomba, Apostolo, Loureiro, Graveto, Silva & Mendes, 2008; Matos, Carvalhosa, Reis & Dias, 2001; Mendes & Lopes, 2007, citados por Cunha & Gonçalves, 2009), nomeadamente, o envolvimento em actividades criminosas (Farrington, 2004; Farrington & West, 1990; West, 1982, citados por Cunha & Gonçalves, 2009). São vários os estudos que expõem as motivações para o consumo de álcool, tais como: a busca de novas sensações, a procura de diversão, influência dos pares, o desejo de testar os limites, a fuga dos problemas, a redução do *stress* e, ainda, a desinibição (Macfarlane, Cordeiro, Macfarlane & Robson, 1997; Negreiros, 1991; Silva, 2005, citados por Cunha & Gonçalves, 2009).

No seguimento dos consumos excessivos podem aparecer então os acidentes de viação, pois os jovens subestimam os riscos associados à condução sob o efeito do álcool (Ferreira, 2003, citado por Silva, 2005, citado por Cunha & Gonçalves, 2009) e admitem conduzir após o consumo de bebidas alcoólicas (Greenfield & Rogers, 1999, citados por Silva, 2005, citado por Cunha & Gonçalves, 2009).

Cunha & Gonçalves (2009, citados por Negreiros, 1999; Melo, 2000) aplicaram um questionário de auto-preenchimento, desenvolvido pelos mesmos através da literatura existente, a 482 indivíduos, sendo que 200 eram estudantes universitários e 282 frequentadores de bares e discotecas. O estudo teve como objectivo conhecer a prevalência e frequência dos consumos e, ainda, avaliar as práticas de condução entre a população jovem. O questionário abrangia questões sócio-demográficas, a frequência de consumo de álcool e estupefacientes, os motivos para o consumo, a condução sob o efeito do álcool, o incumprimento dos limites de velocidade e os motivos para o não cumprimento. No que diz respeito às dimensões idade, tipo de substância consumida e condução sob efeito de substâncias, as suas conclusões revelaram que os mais jovens recorrem com mais frequência ao consumo de substâncias, no entanto são os mais velhos que praticam uma condução sob efeito de substâncias com mais frequência. Relativamente ao tipo de substância consumida verificaram que, em ambos os grupos de indivíduos, as bebidas alcoólicas são a substância mais consumida, com uma percentagem de 60% para os estudantes e 86.2% nos frequentadores de bares e discotecas. No que concerne à condução sob o efeito de substâncias, mais de 40% dos estudantes referem nunca conduzir sobre o seu efeito, enquanto que 20% referem que

apenas tem estes comportamentos algumas vezes. Já nos frequentadores de bares e discotecas 24.5% referem nunca conduzir sob o efeito de substâncias e 46.1% referem fazê-lo algumas vezes. Os autores explicam estes resultados através do factor educação e instrução, pois este pode revelar-se um elemento protector relativamente aos comportamentos de risco de condução sob o efeito do álcool, apesar dos mais jovens apresentarem uma imaturidade psicológica e, neste sentido, maior tendência para correr riscos. Matos (1991; 1996, citado por Almeida, 2004) refere que a vulnerabilidade do adolescente não é impedimento para a experimentação do risco. Contrariamente a essa ideia, este procura-o colocando em risco a sua vida em busca do prazer, liberdade e valorização. Ao colocar-se em situações de risco, desafiando todos os limites, despreza a segurança e prevenção mostrando, através dos seus comportamentos e da experiência física, a sua instabilidade emocional, que acarreta diversas consequências no meio rodoviário.

O adolescente passou de sujeito passivo a sujeito activo na tarefa de condução. Esta autonomia permite-lhe experienciar os seus limites e descobrir novas sensações (Matos, 1991; 1996, citado por Almeida, 2004). Desta forma, assume um novo papel, procurando o estatuto de adulto perante os progenitores e a sociedade, tendo maior responsabilidade pelos seus actos (Horta & Coelho, 2001; citados por Almeida, 2004). Contudo, o novo papel, tal como nos refere Matos (2005, citado por Almeida, 2004), exige maturação psíquica e, ainda, um sentido de pertença social, de responsabilidade civil, como também atitudes e comportamentos cívicos. Deste modo, o comportamento do adolescente na tarefa de condução só é passível de ser compreendido se o enquadrarmos no seu contexto social, dando relevância à sua história pessoal, ao seu desenvolvimento psicológico, como também a seu contexto psicossocial actual.

Os comportamentos de risco ao volante e as infracções têm como causa primeira a atracção pela acção, o exibicionismo e também a procura e controlo do risco (Matos, 2005, citado por Almeida, 2004). Os adolescentes (Middendorf, 1976, citado por Marím & Queiroz, 2000) podem apresentar uma maior tendência para a infracção por conduzirem com medo, pela busca da aventura ou mesmo a vontade de se destacar. Destacam-se como as maiores vítimas no trânsito (Williams & Carsten, 1989 citados por Marím & Queiroz, 2000), aumentando este número quando o jovem possui licença de condução há menos de três anos (Hakkien, 1976, citado por Marín & Queiroz, 2000). Tudo isto está associado à juventude, à pouca prática na condução, pois o indivíduo

encontra-se numa fase de maturação de toda a informação que recebeu durante a sua formação teórico-prática enquanto futuro condutor (Oliveira, 2007).

Câmara (2005) refere que o comportamento de condução é várias vezes reforçado como uma preparação para a entrada na vida adulta. Estes comportamentos revelam transgressões de normas, que se verificam com regularidade, tornando-se um hábito e, conseqüentemente, acarretando comportamentos de risco para o próprio e para a saúde pública. O hábito e a conduta sem repercussões negativas tornam-se um estilo de vida que pode construir valores, normas e crenças do indivíduo que os pratica (Rios, 1994, citado por Câmara, 2005). A condução sob o efeito do álcool pode tornar-se um verdadeiro flagelo. Ao nível europeu, a média de indivíduos que conduzem com Taxa de Álcool no Sangue (TAS) superior ao limite legal é cerca de 3%. Esta percentagem de indivíduos na nossa população equivale a 90.000 condutores com excesso de álcool no sangue (Marinho, 2003).

A condução rodoviária em Portugal é evidenciada pela interiorização da impunidade (Graça & Ramos, 2001, citados por Cunha & Gonçalves, 2009), sendo a condução sob o efeito do álcool um comportamento que acontece frequentemente. Os adolescentes são o grupo que mais frequentemente consome álcool, como também o que apresenta maior vulnerabilidade aos acidentes de trânsito (Andrade, Soares, Braga, Moreira & Botelho, 2003).

Vários estudos apresentam os jovens como o grupo mais vulnerável ao comportamento de condução sobre o efeito do álcool, no entanto, verifica-se que estes têm consciência do risco que este acarreta. Andrade & Jorge (2000, citados por Binincasa & Resende, 2006) realizaram um estudo com 32 jovens com idades compreendidas entre os 14 e os 18 anos, com objectivo de perceber a percepção dos adolescentes relativamente aos factores de risco e protecção nos acidentes de trânsito. Concluíram que os participantes demonstram perceber que os acidentes de viação estão frequentemente associados ao consumo de substâncias, sendo que a combinação do álcool com substâncias psicoactivas encarada como uma combinação com elevada perigosidade. Como factores de protecção referiram a redução destes consumos, como também não apanhar boleia de alguém que tenha consumido. No referido estudo os autores apontam ainda a influência do grupo de pares, associada à imaturidade emocional e ao consumo de álcool, como uma das grandes causas de outros comportamentos de risco.

Tendo em conta os aspectos referidos até ao momento, torna-se fundamental enquadrar o papel da prevenção na implementação de intervenções no âmbito da promoção de competências nos jovens, de forma a prevenir e minimizar o consumo precoce de bebidas alcoólicas, assim como sensibilizar para os acidentes rodoviários provenientes destes consumos.

### **Capítulo III – Prevenção e sensibilização das problemáticas**

## **1. Prevenção e sensibilização das problemáticas**

O consumo de álcool afecta as nossas capacidades físicas, psicológicas e motoras, e quanto maior for a quantidade de álcool consumido maiores são as repercussões no organismo. O álcool é, deste modo, descrito como um dos principais factores de risco dos acidentes de viação (Horta, Mendes & Oliveira, 2009, citados por Silva & Fé, 2009). O processo de sensibilização sobre a problemática dos consumos associados a uma condução inconsciente devem abranger especialmente o público jovem (Cunha & Gonçalves, 2009). Neste sentido, deve-se apostar na prevenção precoce do consumo de bebidas alcoólicas, pois as crianças e adolescentes apresentam mais sensibilidade a políticas educativas (Pinão, 2009). É importante referir que, no que respeita à faixa etária, os mais novos são o grupo que assume os seus erros quando se auto-classifica, assumindo os seus traços negativos enquanto condutores, isto, tal como nos afirmam Reto & Sá (2002), facilita a receptividade quando falamos em prevenção rodoviária entre os mais jovens.

A prevenção, tal como nos refere Ferreira-Borges & Filho (2004, citados por Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008, p.64) é “(...) qualquer actividade realizada no sentido de reduzir as possibilidades ou adiar o início do consumo de uma substância nociva”, e a sua aplicação vai depender da forma como os actores sociais vêm as estratégias de intervenção a adoptar. Deve constituir-se como um plano de actividades organizado, de forma a atingir um objectivo proposto (Moreira, 2001).

Quando falamos em plano de intervenção não podemos deixar de mencionar os seus três planos de actuação: prevenção primária, prevenção secundária e prevenção terciária. A prevenção primária, que é constituída por acções antecipatórias com o objectivo de reduzir a probabilidade de um início ou desenvolvimento de uma determinada condição. No consumo de álcool, o objectivo é o impedimento ao seu consumo, antes de ele se iniciar. Nesta etapa são utilizados meios da educação para promover a saúde, a informação e ainda medidas sociais e legais. Por seu lado, na prevenção secundária temos que ter em conta uma intervenção que permita impedir o estado de dependência e uso nocivo. É uma intervenção especializada, dirigida a indivíduos que já manifestam sinais problemáticos relativamente aos consumos de álcool, ou seja, que consomem esporadicamente ou tem abusos momentâneos. Neste tipo de prevenção actua-se através do diagnóstico precoce, orientação específica e

intervenção na crise. Já a prevenção terciária consiste em acções direccionadas para a diminuição das incapacidades numa população ou seja reduzindo as deficiências funcionais. Esta fase de intervenção é constituída por medidas terapêuticas e de reabilitação (Lima & Azevedo, s/d) sendo executada quando o problema já se encontra instalado envolvendo assim uma correcção desse problema (Negreiros, 1998).

Para Gordon (citado por Moreira, 2001) a prevenção também se pode dividir em universal, selectiva e indicada. A prevenção universal é dirigida a grupos grandes da população em geral, sem apuramento prévio da existência de uso ou abuso de substâncias, partindo da preposição que todos os membros dessa população têm o mesmo nível de risco. A prevenção selectiva tem como alvo grupos vulneráveis, ou seja, que tenham um maior risco para desenvolver problemas relacionados com o consumo de substâncias; abrangendo a totalidade desse grupo, mesmo quando o grau de risco individual é diferente, e visa prevenir comportamentos problemáticos de consumos antes que surja necessidade de tratamento. Por último, a prevenção indicada tem como objectivo identificar e intervir em indivíduos que aparentem sinais precoces de abuso de substâncias, como também problemas ao nível do comportamento, com o intuito de delinear uma intervenção específica antes que seja necessário tratamento (Cruncinho, Silva, Sampaio, Carvalho & Silva, s/d).

Os programas de prevenção, em termos gerais, encontram-se sedimentados na melhoria da saúde, bem-estar e dos níveis de saber e competência, através da promoção da responsabilidade individual, como também o progresso dos laços sociais e comunitários (Morel *et al.*, 2001, citados por Ferreira-Borges & Filho, 2004). Pretendem assegurar que o grupo alvo evite ter um comportamento não saudável ao acompanhar determinada estratégia, sendo a ideia principal o afastamento do sofrimento, promoção da saúde, evitar os danos, inconveniências ou efeitos colaterais (Van der Stel & Vooderwind, 1998).

A prevenção com adolescentes deve incluir métodos interactivos e devem ser aplicados junto de todos os alvos de prevenção, nomeadamente a comunidade, família ou a escola (*National Institute on Drug Abuse* - NIDA, 1997, citada por Moreira, 2001). Para prevenir devemos também ter um conhecimento prévio dos contextos, razões e factores que estão na origem do problema (Mendes, 2000, citado por Cunha & Gonçalves, 2009) para podermos, de uma forma mais eficaz, prevenir os consumos

abusivos e os comportamentos de risco (Ferreira-Borges & Filho, 2004, citados por Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008).

Já os princípios da prevenção passam pela incrementação dos factores de protecção, anulando os factores de risco. Devem ter como objectivo prevenir o abuso de drogas, mesmos as legais; devem incluir estratégias que permitam ao sujeito resistir à oferta; reforçar atitudes contra o abuso; aumentar a competência pessoal e, ainda, reforçar o compromisso pessoal contra os abusos (NIDA, 1997, citada por Moreira, 2001).

Deste modo, é importante referir algumas estratégias de prevenção para prevenir o comportamento de abuso do álcool em adolescentes. Para este fim, Van der Stel & Vooderwind (1998) fazem referência ao manual publicado nos Estados Unidos da América pelo *Office for Substance Abuse Prevention* (OSAP, 1989), que engloba estratégias de prevenção direccionadas para a população jovem. Estas encontram-se divididas em estratégias dirigidas aos indivíduos, ao grupo de pares, aos pais, à escola e à comunicação social.

Relativamente à prevenção no individuo, as estratégias poderiam abarcar a modificação do seu desenvolvimento, no sentido da promoção do conhecimento, atitudes e comportamentos relativamente ao álcool, através da persuasão do individuo nos seus vários contextos (OSAP, 1989, citado por Van der Stel & Vooderwind, 1998). Para o alcance dos objectivos eram utilizadas “tácticas de medo”, que consistiam em impedir o individuo de consumir através da criação de sentimentos de ansiedade. Todavia colocamos algumas interrogações relativamente à técnica adoptada, pois têm um carácter redutor, não sendo devidamente fundamentadas, possuindo também uma avaliação reduzida do cumprimento dos seus objectivos. Não obstante os constrangimentos éticos, que poderão ser discutidos, considerámos importante referir esta técnica, na medida em que revela que há possibilidade de elaborar e executar outras técnicas mais consistentes.

Outra das técnicas apresentadas baseava-se em “transmitir a mensagem do uso sensato”, ou seja, que o uso de álcool não é um comportamento totalmente inadmissível. A estratégia “afectiva e interpessoal” tem como objectivo promover a satisfação com a auto-imagem, melhoria no poder de decisão, das competências de comunicação, como também ajudar o individuo a aclarar os seus próprios valores. A última estratégia individual passava pela oferta de “actividades alternativas”, e tinha como finalidade o

crescimento pessoal do jovem, como também criar estímulos para combater o aborrecimento, uma das causas do problema do consumo de drogas (OSAP, 1989, citado por Van der Stel & Vooderwind, 1998).

No entanto estas abordagens não têm tido o efeito esperado. Por essa razão foram criadas abordagens com maior “cientificidade”: a abordagem “informativa” é baseada na ideia de que os adolescentes utilizam drogas pela falta de informação fidedigna, ou seja, se a informação for proveniente de fonte fiável e se for omitido o componente “medo”, esta estratégia pode ser uma mais-valia. A abordagem informativa foi mencionada por Pereira & Moreira (2000) na implementação de um programa de prevenção primária de toxicodependências em crianças com idades compreendidas entre os oito e os nove anos. Estes autores referiram que esta teoria é a relação entre conhecimentos, atitudes e comportamentos e que permitem uma postura positiva relativamente ao abuso de substâncias. Porém esta abordagem não pode por si só ser utilizada, pois não basta a transmissão de informação para diminuir um comportamento.

Já a estratégia “podia ser eu” pretende trabalhar a falsa ideia de que o jovem encontra-se imune de consequências negativas e que estas acontecem apenas aos outros. Estes programas têm como principal característica ensinar o jovem que podem surgir consequências negativas provenientes deste abuso. Contrariamente à primeira estratégia, o “medo” é utilizado aliado à transmissão de mensagens provenientes de uma fonte fiável/comprovável.

A abordagem de “aprender a lidar com as emoções”, baseada no pressuposto de que os indivíduos utilizam drogas devido a distúrbios emocionais (Van der Stel & Vooderwind, 1998), aposta no aumento da resistência ao *stress* e na detecção de grupos de risco, para que se possível fazer uma intervenção antes do problema instalado. Os programas para “melhorar as competências sociais” são orientados no sentido de promover a tomada de decisão, a melhoria da capacidade comunicativa do jovem, a promoção da assertividade e, ainda, a criação de resistências à pressão social. Também é importante a detecção precoce de comportamentos anti-sociais que podem ser manifestados através da rebeldia, agressividade e impaciência, dando-nos a indicação da existência de questões problemáticas. A intervenção neste âmbito baseia-se em orientar os jovens para a resolução dos seus problemas, promovendo a sua inclusão social (OSAP, 1989, citado por Van der Stel & Vooderwind, 1998).

As estratégias dirigidas aos pares podem ser importantes, pois este grupo exerce grande influência nos adolescentes. Neste sentido, estes grupos podem ser aproveitados através de técnicas como o *role-playing*, através do trabalho de competências sociais e para esclarecer aos pares a razão pela qual não utilizam álcool e drogas. No entanto, para que tenha sucesso, é necessário que o grupo de intervenção respeite e aceite o grupo que está a transmitir a mensagem (OSAP, 1989, citado por Van der Stel & Vooderwind, 1998).

Nas estratégias dirigidas aos pais deve ser perspectivado o encaminhamento para que, com a informação disponibilizada, possam orientar os filhos, abolindo-se assim a ideia que só a escola tem o papel e responsabilidade na prevenção dos consumos nos jovens (OSAP, 1989, citado por Van der Stel & Vooderwind, 1998).

As estratégias dirigidas às escolas os programas baseiam-se na formação de uma “base alargada de apoio”, no “envolvimento dos pais”, “no material pedagógico sobre o álcool e as drogas” e, ainda, nas regras e nos “regulamentos sobre o álcool e o consumo de drogas” (OSAP, 1989, citado por Van der Stel & Vooderwind, 1998).

No entanto, as estratégias de intervenção mais utilizadas para a diminuição ou extinção do consumo de álcool são as campanhas de informação divulgadas através dos meios de comunicação social. Estes são os meios que atingem um leque mais alargado da população, apesar de nem todos os estudiosos do tema partilharem a ideia de que este meio é o que tem mais efeito na mudança do comportamento de consumos de álcool. Apesar das discussões, a investigação demonstrou que os efeitos das campanhas podem ser otimizados se forem combinados com programas de prevenção dirigidos às comunidades (Van der Stel & Vooderwind, 1998).

Cruncinho *et al.* (s/d) também dão importância ao uso de estratégias preventivas na comunidade, que implicam uma adaptação dos programas de intervenção ao local e às necessidades do grupo-alvo nos seus vários contextos, contudo, nunca deixando para trás os elementos que estruturam o programa em si, pois estes garantem a sua efectividade e promovem uma lógica de *empowerment* (Ornelas, 1997). Neste tipo de intervenção as mudanças mais observadas são a aceitação de políticas orientadas para a saúde e o aumento do conhecimento acerca das formas de intervir - iniciativas suportadas por entidades relevantes na comunidade.

NIDA (citada por Cruncinho, Silva, Sampaio, Carvalho & Silva, s/d) destaca alguns princípios para a intervenção comunitária. Estes programas devem ser dirigidos à

população em geral ou a grupos específicos, como por exemplo jovens em transição, não isolando as populações de risco, reduzindo o processo de marginalização e promovendo a interacção. Considerando que são intervenções dirigidas às populações em múltiplos contextos, tornam-se mais eficazes quando apresentam mensagens alargadas e coerentes em cada contexto.

Quando falamos em consumos excessivos de álcool existe uma forte tendência para a generalização, em que apenas damos importância a indivíduos que têm problemas de dependência do consumo de álcool, menosprezando os efeitos que podem advir dos pequenos consumos. São estas situações que requerem estratégias de tratamento e que nos mostram que existe um longo trabalho a ser feito no que diz respeito à prevenção (Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008).

## **Capítulo IV – Legitimação**

## 1. Legitimação

Este programa de prevenção foi criado devido à necessidade de reduzir o consumo de álcool em adolescentes que é considerado, apontado na literatura como um dos principais factores de risco para os acidentes de trânsito (Barros, Ximenes & Lima, 2001, citado por Binincasa & Rezende, 2006).

Para nos debruçarmos sobre a prevenção rodoviária é necessário um conhecimento do trânsito na sua globalidade, ou seja das suas características (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Apesar de se apostar na prevenção, a nossa sociedade continua a apelar à competitividade a todos os níveis. Deste modo, pressões temporais e espaciais fomentam os comportamentos de risco no acto de condução (Pimentão, 2008).

Estas duas problemáticas, sinistralidade rodoviária associada ao comportamento de consumo excessivo de álcool, são um dos alvos de intervenção por parte dos psicólogos forenses e da exclusão social. Enquanto técnicos, encontramos-nos munidos de ferramentas que proporcionam a intervenção junto de populações que vivem em situações de risco, actuando em variadíssimas etiologias como o alcoolismo, o consumo de substâncias psicoactivas e problemas que deles derivam. A metodologia compósita que define a intervenção juspsicológica (Poiães, 2004) também nos permite intervir a partir da elaboração de programas específicos para cada população, oferecendo possíveis soluções para que se verifique redução de riscos.

“Prevenir significa, por um lado, preservar pessoas, bens materiais e imateriais e valores e, por outro lado, antever/antecipar a possibilidade de dano, ajustando estratégias que impeçam a sua concretização ou, se possível, minimizem os seus efeitos. Neste sentido, em termos rodoviários, prevenção compreende todas as medidas encetadas por estruturas governamentais, agentes ligados à indústria automóvel, associações civis e cidadãos, com o propósito de diminuir a sinistralidade rodoviária e as suas sequelas” (Racioppi *et al.*, 2004; OMS, 1989; 2004, citados por Martins, 2010, p.7).

Os condutores adolescentes correm um risco de acidente mais elevado devido a características próprias da sua condição, tais como a falta de experiência, julgamento insuficiente dos riscos ou, ainda, devido à sua personalidade e estilo de vida (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Desta forma, devemos ter em atenção o papel importante, mas incompleto, das escolas de condução no processo de formação teórico-prática,

assim como também a importância desse momento para a aquisição de comportamentos adequados. Ninguém consegue sentar-se pela primeira vez num veículo e começar a conduzir. Por essa razão tem de aprender, não sendo a condução um processo instintivo, mas sim uma actividade adaptativa (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). A aprendizagem é então um momento de grande relevância. É nesta fase que o aluno ainda é maleável, sendo possível influenciar os seus comportamentos futuros, pois as suas atitudes não são fixas. Ensinar torna-se um processo importante para a formulação de opiniões e respostas por parte do aluno, como também para que estas sejam adaptáveis consoante a situação (Horta, Mendes, & Oliveira, 2009).

As escolas de condução são demasiado aceleradas, pois dão maior relevância à preparação do aluno para que este adquira a licença ou carta legal para conduzir e não à formação de bons condutores (Rozestraten, 1988). Os recém-encartados são, deste modo, o grupo mais vulnerável, pois têm pouca experiência, estando numa fase de maturação de toda a informação assimilada no treino cognitivo, como também do desenvolvimento da sua psicomotricidade (Oliveira, 2007). O ensino prático nas escolas de condução baseia-se na aplicação das normas do *Código da Estrada*, não sendo dado o devido valor à prática de uma condução defensiva, prevenção e, ainda, ao treino do controlo do veículo (Oliveira, 2007).

O conjunto dos procedimentos que um condutor tem é baseado no conjunto de representações, representações essas que são elaboradas a partir de objectos reais, sendo definidas como um *stock* de informações, regras, conhecimentos e imagens mentais que o condutor tem armazenado na sua memória, como por exemplo o código da estrada, a dinâmica do veículo-estrada, a segurança rodoviária e o comportamento dos outros condutores (Horta, Mendes, & Oliveira, 2009). A partir destes objectos reais o condutor elabora os seus correspondentes mentais internos, que nem sempre são os mais correctos. As regras são, deste modo, transformadas para serem adaptadas ao funcionamento psicológico do sujeito. No entanto, não é isto que se pretende, mas sim o contrário: que a formação permita transformar o condutor para que a sua representação seja a mais adequada ao objecto (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

O psicólogo tem assim como tarefas colaborar na formação e actuação dos instrutores nas escolas de condução, pesquisar meios psicológicos capazes de prevenir acidentes de trânsito, como também promover e orientar encontros de dinâmicas de grupo entre os vários intervenientes do trânsito: polícia de trânsito, alunos de escolas de

condução, instrutores ou mesmo vítimas de acidentes rodoviários (Rozestraten, 1988). Destaca-se desta forma a importância do Psicólogo Forense e da Exclusão Social na prevenção, não podendo deixar de acentuar que este adquire um papel relevante também no domínio da criminalização secundária e terciária.

O ponto de partida para o processo de intervenção é a investigação do que já existe, das actividades e lacunas, o que representa uma ajuda quando tentamos criar programas para resolver e prevenir problemas (Van der Stel & Vooderwind, 1998). Deste modo, é importante expor alguns programas de prevenção realizados, mais especificamente em Escolas de Condução, de modo a perceber de que modo o programa que apresentamos pode contribuir para colmatar aquilo que, na nossa opinião, constituem lacunas nos projectos já existentes.

Vários planos têm sido desenvolvidos no âmbito da Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP) e pelas Escolas Fixas de Trânsito. Estas têm um importante papel na fomentação de atitudes de segurança, como também de comportamentos defensivos nas estradas (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

Os projectos aos quais faremos alusão foram implantados na Escola Fixa de Trânsito de São Domingos de Rana (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

Um dos projectos implementados é o “Adolescer no Trânsito”, dirigido aos alunos do 9º ano de escolaridade, e tinha como objectivo permitir aos jovens reflectir sobre os comportamentos de risco em ambiente rodoviário. É composto por dois módulos nos quais são abordadas questões técnicas como a legislação, código e medidas de segurança activas e passivas. No segundo módulo aborda-se especificamente a área de psicologia do tráfego, que se baseava apenas nas questões ligadas ao adolescer e à segurança rodoviária, onde referenciavam também o papel do consumo de álcool e drogas (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Somos da opinião que, para além do trabalho realizado, também poderiam ter sido pensadas dinâmicas de grupo relacionadas com os temas, mais especificamente com o consumo de álcool, para possibilitar a partilha de crenças, expectativas e motivações relativamente aos consumos e à sinistralidade rodoviária. Trata-se de um tema que merece aprofundamento devido à sua importância no acto de condução, pois, como já abordámos largamente, é uma das primeiras causas da morte de jovens no nosso país. Esta é uma das questões que abordaremos no programa *Conduz-te*.

Quando o projecto “FJC - Formação de Jovens Ciclomotoristas” foi implementado, em 1998, encontrava-se estipulado no *Código da Estrada* o regime legal de habilitação para a condução de ciclomotores para jovens a partir dos 14 anos. Este plano de intervenção tinha como objectivo avaliar e formar estes jovens no sentido de promover a aquisição de conhecimentos, comportamentos e atitudes essenciais para que exista uma condução legal e segura. O processo metodológico foi feito por psicólogos, passando a sua função pela articulação com o formador das aulas práticas e teóricas, pois o seu *briefing* era importante para perceber as situações vividas em aula, perceber o controlo externo ou não dos indivíduos perante os comportamentos e, ainda, perceber se os comportamentos incorrectos revelavam incapacidades técnicas de compreensão ou dificuldades da interiorização das normas técnicas e legais. Complementarmente era realizada uma avaliação psicológica e dinâmicas de grupo, com o intuito de promover uma reflexão sobre os comportamentos de risco do adolescente no ambiente rodoviário (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). Consideramos que, apesar da intervenção ser bastante completa, apresenta uma população restrita, ou seja, contempla apenas os jovens que estão a tirar a carta para ciclomotores, podendo ser uma mais-valia – na nossa perspectiva - o alargamento do projecto para todos os jovens que se encontrassem no processo de aquisição de habilitação legal para conduzir. Ademais, poderia ter sido enquadrado neste projecto um Psicólogo Forense e da Exclusão Social que trabalha-se no âmbito da prevenção através da promoção de dinâmicas de grupo onde fossem partilhadas experiências sobre consumos de álcool poderia ajudar no envolvimento dos participantes. Na nossa perspectiva seria também relevante um contacto mais próximo, com exemplos reais de vítimas de acidentes rodoviários, possibilitando a aprendizagem através de estimulação da capacidade de “saber ouvir e colocar no lugar do outro”, como também de permitir uma troca de experiências e ideias, uma perspectiva que procuramos implementar no nosso programa.

Em 1994, numa vertente criminal, foi promovido em Portugal, como em alguns países da Europa (*e.g.* França e Alemanha) um projecto de Reabilitação de Condutores Infractores (Camarneiro & Silva, 2005). As acções educativas de prevenção foram desenvolvidas com condutores indiciados e condenados por crimes no acto de condução, em que se deu especial relevância aos crimes de condução com consumo excessivo de álcool. Este curso, denominado “Cursos de Condução Segura” e contemplado no Artigo 292º, Nº 1, do *Código Penal* (1999) fazia parte de um programa

mais vasto do antigo Instituto de Reinserção Social (IRS): “Programa STOP” – Responsabilidade e Segurança (Horta, Mendes & Oliveira, 2009). A frequência deste programa era imposta pelo Tribunal devido à suspensão provisória do processo e, ainda, como regra de conduta na suspensão da execução da pena (Silva & Fé, 2009).

No referido programa foram utilizados métodos activos, entre o psicólogo e o indivíduo, que tinham como objectivo dar ênfase à reflexão, partilha e mudanças de atitudes, com o intuito de promover a participação activa do indivíduo. Pretendia-se a interiorização da lei e segurança através dos conteúdos abordados, tais como experiências pessoais, elementos da segurança rodoviária, a tarefa de condução, os factores internos e externos, a estrada como espaço público, atitudes, o valor simbólico e instrumental da condução, o *Código da Estrada* e ainda o conceito de risco, segurança e álcool (Horta, Mendes & Oliveira, 2009).

Os objectivos estavam inseridos num conjunto de acções que visavam promover a mudança comportamental, com o intuito de diminuir o crime de condução de um veículo em estado de embriaguez, ministrado pela Direcção-Geral de Reinserção Social (D-GRS). As acções passavam pela frequência dos arguidos/condenados num curso sobre comportamento criminal, como também de estratégias para diminuir a reincidência, tinham uma duração de 12 horas, sendo a frequência do curso sobre condução segura paga pelo arguido/condenado com a duração de 14 horas. Aqueles a quem se aplicava, também passavam por consultas de alcoologia nos Serviços de Saúde, onde eram feitas avaliações clínicas e diagnósticos e, posteriormente, delineadas intervenções. Para além de todas estas intervenções, os destinatários também eram sujeitos a entrevistas periódicas, executas pelo Técnico de Reinserção Social, que aferia em função das necessidades individuais e da duração da suspensão da pena (Silva & Fé, 2009). Consideramos tratar-se de um projecto bastante completo. Não obstante, visto este projecto evidenciar a criminalização secundária e terciária, podemos destacar o papel e a importância de uma possível intervenção de um Psicólogo Forense e da Exclusão Social trabalhando conjuntamente com o sistema de justiça para a promoção da reeducação de indivíduos condenados. Observamos também a necessidade de poderem ter sido implementadas dinâmicas de grupo para permitir a partilha de experiências entre os vários condenados/arguidos e, paralelamente, trabalhar a auto-estima, assertividade, e criatividade, o que poderia, eventualmente, diminuir a cedência a nova infracção, como também direccionar o indivíduo para a criação de objectivos de

vida, longe de comportamentos de consumo excessivos de álcool durante o acto de conduzir. Esta é uma proposta que apresentamos no *Conduz-te*.

Um projecto pioneiro em Portugal foi a Escola de Condução e Prevenção Rodoviária (ECP), exclusivamente direccionada para a formação do Condutor (ECP, 2002).

A ECP pretendia, através da formação, que o condutor se torna-se consciente do risco da condução de um veículo e das suas próprias limitações na hora de reagir perante situações adversas. Primeiramente incidia sobre as atitudes e comportamentos para, posteriormente, investir no aumento das habilidades motoras do condutor sob o automóvel, através de experiências reais em pistas e aeródromos utilizados apenas para este fim.

Neste projecto eram criadas e discutidas, nas aulas teóricas, situações e questões e posteriormente eram feitos exercícios práticos. Dentro deste projecto foi criado outro de menor dimensão o “salta para a pista”, aplicado a 100 jovens da cidade da Maia, destinado ao aumento de conhecimentos e atitudes ao volante. Este era composto por uma parte teórica e outra prática em sessões de três horas (ECP, 2002). Nestes projectos poderiam ter sido abordadas não só questões técnicas do condução, como também a questão de comportamentos de risco, abordando questões relacionadas com o álcool, o consumo e os efeitos no organismo e, conseqüentemente, os seus efeito no processo de condução. Consideramos que o enquadramento de um Psicólogo Forense e da Exclusão Social seria uma mais-valia para o projecto. Poderiam também ter sido desenvolvidas as competências pessoais e sociais, para evitar esses consumos no acto de condução. Por outro lado, as três horas poderiam ter sido reduzidas e espaçadas no tempo, de modo a promover uma maior atenção dos participantes.

Em Portugal as campanhas de prevenção rodoviária fazem alusão a alguns perigos, em especial ao consumo de álcool como a frase célebre “se conduzir, não beba”. No entanto, nem sempre estas campanhas têm um papel relevante na (in)formação e sensibilização dos condutores para os perigos rodoviários, ou seja apesar de estarem presentes, não se tornam suficientes para o impacto esperado nos destinatários. Somos da opinião que este facto deve-se ao modo como são transmitidas estas mensagens. Países como a República Checa têm adoptado campanhas de choque, contrariamente ao que se verifica em Portugal. O máximo a que assistimos foi a divulgação em Outubro de 2008, que referia o seguinte: “Se não pensas... Pagarás por

isso...”, uma campanha agressiva, que mostrava imagens de jovens ainda vivos, a morrerem carbonizados dentro de um veículo (Oliveira, 2009).

Na pesquisa efectuada foi possível encontrar alguns programas executados no âmbito de prevenção rodoviária em escolas de condução, apesar da sua escassez. No entanto, não foi encontrado nenhum programa específico para redução do consumo de álcool em adolescentes no processo de aquisição de competências teórico-práticas para obtenção de licença/carta de condução. Deste modo, consideramos que a proposta que apresentamos tem um carácter relevante e, de certa forma, inovador, no que respeita aos consumos nesta área. Pretendemos desta forma que, os adolescentes que se encontram no processo de aquisição de habilitação legal para conduzir, diminuam a sinistralidade rodoviária resultante do consumo excessivo de álcool, a partir da mudança da própria atitude e compreensão de um fenómeno que é cada vez real.

## **Capítulo V – Metodologia**

## 1-Metodologia

O presente trabalho insere-se no domínio da Psicologia Forense e da Exclusão Social, que utiliza múltiplos métodos para uma abordagem e descodificação dos fenómenos criminais, transgressivos e desviantes, com o intuito de promover uma melhor implementação de programas de intervenção, também ao nível comunitário.

Da metodologia adoptada, damos destaque aos “métodos de terreno”, tais como a observação, etnometodologias, análise de discursos e métodos quantitativos (Quivy & Campenhoudt, 2008) E, no que à Psicologia Forense e da Exclusão Social diz respeito, foram sendo desenvolvidos métodos empíricos, teóricos e modelos de intervenção, que possibilitam alternativas e soluções para promover a redução dos riscos que a nossa sociedade vai criando (Poiares, 2004b).

Em Psicologia Forense e da Exclusão Social é adoptada a Intervenção Juspsicológica, composta por quatro passos fundamentais: *captar/assimilar*, *descodificar*, *compreender* e *explicar*, e tem como objectivo perceber os discursos dos actores sociais para posteriormente intervir (Poiares, 2004b). O autor reforça que, numa primeira fase, o psicólogo forense e da exclusão social vai observar, ouvir, ler e conhecer o cenário de intervenção. O segundo momento procura compreender não só as mensagens dos actores sociais, como também as suas representações. É na fase da *compreensão* que o profissional vai perceber todos os intervenientes na problemática em causa, para alcançar a *explicação* do fenómeno e, desta forma, transferir todo o conhecimento adquirido, para futura operacionalização. Na operacionalização o técnico deve seleccionar, de acordo com as características da população alvo, as acções que deverão ser implementadas, definindo as actividades em função da realidade e do suporte técnico e científico (Poiares, 2004a; 2004b).

Na construção do programa de prevenção para a redução do consumo de álcool em futuros condutores – *Conduz-te*, procurámos seguir as fases do processo de intervenção juspsicológica descritas anteriormente. Deste modo, na primeira etapa (*captação/assimilação*), observámos os comportamentos dos adolescentes num contexto que propiciava o consumo de álcool, ou seja, em contexto de festa e saídas nocturnas. Conversámos com alguns destes adolescentes para percebermos quais as suas opiniões relativamente a esta problemática, verificando que muitos destes jovens consumiam por várias razões, sendo algumas delas a companhia dos amigos, para se divertirem como

também por mera curiosidade. Algumas das razões que nos levaram a este contacto prendem-se com a tentativa de captar a percepção que estes jovens têm relativamente a este comportamento como também as razões que os levam a ter determinada atitude. Aqui pudemos constatar a forma irresponsável e despreocupada como por vezes conduziam após a ingestão álcool.

Qualquer programa de prevenção requer estudos específicos sobre os seus condicionalismos e causas (Ferreira Borges & Filho, 2004, citados por Sousa, Abrão, Conboy & Pires, 2008). Deste modo foi feita uma recolha de informação estatística relacionada com o tema, como também uma pesquisa bibliográfica sobre a literatura disponível sobre a temática. Esta informação recolhida possibilitou-nos *descodificar* e *compreender* esta problemática, que pretendemos explicá-la a partir da elaboração de um plano de prevenção específico que contribua para colmatar algumas das lacunas identificadas, tais como a elaboração de programas que visem diminuir o comportamento de risco e consumo de álcool na condução na população mais jovem.

As questões acima levaram-nos a definir como estratégia principal a intervenção durante o processo de aprendizagem teórico-prática para a aquisição de licença ou carta de condução.

“A maior parte dos causadores de desastres, e a maior parte das vítimas da estrada, são jovens que bebem cerveja e bebidas brancas, e que cedem facilmente à sedução da publicidade dos fabricantes de álcool. Jovens que são sobretudo do sexo masculino, com problemas de afirmação social, com uma agressividade mal contida, totalmente impreparados para uma condução cívica na estrada. São esses jovens que muitos deputados pretendem demagogicamente seduzir, ao permitir que bebam “um bocadinho” ao volante. Alguns desses jovens foram já inutilmente sacrificados... Quantos mais jovens vão morrer até ao fim do ano?” (Ramos 2001; 2004, p. 21).

Encontramos assim uma forma de prevenção primária, uma vez o objectivo passa por minimizar a ingestão de álcool dos futuros condutores; sendo uma prevenção selectiva, pois apenas abrange adolescentes que se encontrem no processo de aquisição de habilitação legal para conduzir.

No entanto, para elaborar um programa de prevenção, não podemos deixar de referir os factores de risco e protecção que influenciam o jovem para o consumo de álcool. A combinação destes dois tipos de factores vai emergir numa maior ou menor capacidade de adaptação do jovem ao seio meio envolvente, como também da

capacidade para desenvolver as suas competências nas situações mais hostis (Moreira, 2001). Deve-se, desta forma, reforçar os comportamentos protectores e minimizar os factores de risco (NIDA, 1997, citado por Ferreira Borges & Cunha Filho, 2004).

Tanto os factores de risco como os factores de protecção estão divididos em quatro dimensões: individual e grupo de pares, familiar, escolar e comunitária (Ferreira-Borges & Filho, 2004).

Nos factores de risco ao nível individual, são referidos o comportamento rebelde, com sentimentos de alienação e revolta contra a sociedade e as normas impostas; a criação de ligações com indivíduos que apresentam características problemáticas, como o abuso de substâncias e comportamentos anti-sociais; ter um *locus* de controlo externo elevado; apresentar atitudes favoráveis para os comportamentos de risco; iniciação precoce dos comportamentos problemáticos, como por exemplo o uso substâncias, a iniciação da sexualidade ou o insucesso escolar. Nestes factores de risco também estão inseridos a vulnerabilidade genética, as características de personalidade, aspectos psicológicos e ainda a baixa auto-estima e baixa-eficácia, a procura de sensações fortes, a falta ou inadequação de habilidades sociais e, por fim, a rejeição de valores morais e religiosos (Ferreira-Borges & Filho, 2004).

Ao nível familiar apresentam-se como factores de risco o historial de comportamentos de risco na família, como por exemplo o consumo de substâncias ou actividades criminais; a ausência ou competências parentais inadequadas; desorganização e dificuldades na gestão de problemas no seio familiar; a ausência de monitorização por parte dos pais ou excessiva severidade; a presença de conflito familiar devido a divórcios litigiosos, violência doméstica; as atitudes de consentimento dos pais relativamente ao uso de substâncias; o envolvimento dos filhos em comportamentos de risco e, por fim, a situação de pobreza extrema (Ferreira-Borges & Filho, 2004).

Ao nível escolar temos como factor de risco as atitudes favoráveis dos alunos e dos funcionários da escola no que concerne ao consumo de substâncias; o insucesso escolar no período de obrigatoriedade; o baixo empenho e apreço para com a aprendizagem; a disponibilidade das substâncias neste meio; a ausência de apoio e valores na escola e as regras e sanções sem consistência, quando se deparam com abuso de substâncias na escola (Ferreira-Borges & Filho, 2004).

Por último, dos factores de risco no âmbito comunitário e social realçamos a disponibilidade e o fácil acesso às substâncias; as normas, atitudes e valores da comunicação ambivalentes ou a favor do consumo de substâncias; os laços fracos com os vizinhos; a desorganização da comunidade devido à permissão de tráfico de substâncias; os actos de vandalismo e desrespeito do espaço público; as elevadas taxas de criminalidade; a elevada mobilidade das populações da comunidade associadas a transição de etapas escolares e, por último, a privação económica e social extrema, que se verificam através da falta de condições de empregabilidade e num número elevado de desempregados. Para combater os factores de risco e definir melhor abordagem da intervenção que pretendemos desenvolver, não podemos deixar de referir os factores de protecção, abordando as suas quatro dimensões. No que concerne ao indivíduo e grupo de pares, falamos de características pessoais positivas, como por exemplo as habilidades sociais, a estabilidade emocional, a flexibilidade e ideias positivas de si próprio, a orientação social positiva, as competências sociais e emocionais, onde estão incluídas as habilidades de comunicação, empatia, autonomia, capacidade para estabelecer objectivos e disciplina. Relativamente à família apresentam-se como factores de protecção os laços afectivos fortes entre os membros da família; a participação nas responsabilidades e decisões familiares; o apoio emocional consistente, com envolvimento nas actividades escolares e extra-curriculares e, por último, as crenças, comportamentos e atitudes parentais bem definidas e saudáveis. No meio escolar podemos referir as oportunidades de envolvimento e responsabilidade em tarefas e decisões escolares; as regras definidas relativamente a comportamentos correctos; o apoio e preocupação da escola; as recompensas pelo desempenho pró-social; o desenvolvimento do conceito de comunidade na escola e na turma e, por fim, crenças saudáveis e expectativas elevadas por parte dos funcionários da escola (Ferreira-Borges & Filho, 2004).

Por último, ao nível comunitário e social, destacam-se as oportunidades de envolvimento social, como também as recompensas e reconhecimento desse envolvimento; o reforço das leis e normas existentes, relativas ao uso de substâncias; as crenças saudáveis e padrões de comportamento social definidos e a resistência face às mensagens provenientes dos meios de comunicação social que estimulam o uso de substâncias (Ferreira-Borges & Filho, 2004).

O programa que apresentamos incide particularmente sobre as dimensões individual, grupo de pares e comunitária. Deste modo, tem como objectivo que a população seleccionada diminua o consumo álcool e, conseqüentemente, sejam minimizados os prejuízos ou danos pessoais e sociais relacionados com este abuso, neste caso concreto a sinistralidade rodoviária (Carlini *et al.*, 1990, citados por Lima & Azevedo, s/d). Na generalidade pretende-se sensibilizar estes jovens para a responsabilidade social que o acto de condução e as suas conseqüências acarretam.

Este programa é estruturado e direccionado para consciencializar e sensibilizar a população para uma condução segura. Porém, é focado na redução do comportamento de consumo de drogas legais, mais especificamente o álcool, que coloca em risco a segurança na condução, como também a saúde do jovem (Panichi & Wagner, 2006). Para a sua elaboração é necessário termos em conta os factores de risco e de protecção da população adolescente como também os contextos pelo qual o jovem é influenciado. Considerando que este programa é dirigido a jovens entre os 14 e os 18 anos, que se encontram no processo de obtenção de carta/licença para conduzir, é importante referir o tempo que cada grupo pode levar neste processo. Assim, definimos os seguintes pressupostos:

- (i) Jovens que têm 14 anos - Apenas podem adquirir uma licença especial de condução, o que carece de autorização dos encarregados de educação como também autorização por parte do Instituto da Mobilidade e dos Transportes terrestres (IMTT). Estes terão que frequentar 7 (sete) aulas teóricas obrigatórias de um curso especial para licenças e, relativamente às aulas práticas, o número mínimo é de 15 (quinze) aulas;
  - (ii) Jovens com 16 anos - Podem iniciar o processo de obtenção de licença com 15 anos e 6 meses de idade, no entanto o exame apenas pode ser feito quando este concluir os 16 anos, e
  - (iii) Jovens com 17 anos - Podem começar o processo de obtenção de carta de condução, mas apenas o podem fazer seis meses antes de completar os 18 anos.
- Nos casos (ii) e (iii) prevê-se a integração em 28 aulas teóricas obrigatórias e 32 aulas práticas.

Um outro aspecto considerado diz respeito ao tempo para obtenção de carta/licença que, sendo individual e diferente nas várias idades, não nos permite pré-definir um tempo concreto para a aplicação do programa. Deste modo, com o intuito de

viabilizar a sua aplicação, teremos que ir ajustando a periodicidade às necessidades e características da população em causa.

Importante é referir que, tendo em conta o carácter experimental que neste momento assume, o “Conduz-te” não terá inicialmente um carácter obrigatório. Não obstante, os jovens que estejam motivados a participar terão que assinar uma folha de compromisso (Apêndice 1).

O programa terá a duração de 5 meses, com início previsto para Janeiro de 2013 e término em Maio do mesmo ano, sendo realizadas as sessões de sensibilização e informação relacionadas com consumo de álcool na condução, com o intuito de promover a sua redução.

As oito primeiras sessões serão administradas com o intuito de sensibilizar os alunos para a problemática do consumo de álcool durante o processo de condução.

A sessão seguinte, que está dividida em três módulos constituído por 14 sessões (que têm como objectivo promover competências pessoais e sociais), dotando os jovens de capacidades de resistência aos apelos do grupo de pares e à sociedade no que concerne ao consumo de álcool. Deste modo, iremos trabalhar as seguintes dimensões: autoconhecimento e hétero-conhecimento e o comportamento de risco de consumo de álcool. Seguidamente serão feitas as visitas programadas ao exterior, como também a reflexão do que foi observado. Estas visitas irão permitir que os jovens reflectam sobre tudo o que lhes foi transmitido através do contacto com casos reais. No fim da administração destes módulos é pretendido que o jovem adquira competências para melhor lidar com a pressão exercida pelo grupo de pares e/ou grupo social, relativamente ao consumo de álcool no acto de condução do veículo. Pretende-se, de um modo geral, que o aluno termine o processo de aprendizagem teórico-prática da condução com competências sociais e pessoais que lhe permitam ter uma condução segura sem a influência do álcool, diminuindo assim os comportamentos de risco e, consequentemente, a sinistralidade rodoviária.

## **Parte B**

### **Cartografia do Programa**

## **Cartografia do Programa**

### **1. Identificação do Consórcio**

Câmara Municipal de Setúbal

Junta de Freguesia de São Lourenço

Escola de Condução Andrade

### **2. Apresentação do Programa**

#### **2.1. Enquadramento geral da problemática**

A sinistralidade rodoviária é um problema de saúde pública, sendo os acidentes rodoviários a causa de morte primeira nos jovens. Associado a este problema estão outras causas como o consumo excessivo de álcool.

Este programa será aplicado na “Escola de Condução Andrade”, com o intuito de sensibilizar os futuros encartados para os cuidados a ter em conta na condução, concretamente quando houve consumo de álcool.

#### **2.2. Área geográfica de implementação**

A implementação deste programa será concretizada numa escola de condução, Escola de Condução Andrade, da freguesia de São Lourenço, pertencente ao Distrito de Setúbal

#### **2.3. População alvo/destinatários**

A aplicação do programa destina-se a alunos das escolas de condução, com idades compreendidas entre os 14 e os 18 anos.

### **3. Planificação do Programa**

#### **3.1 Objectivos Gerais**

O objectivo geral deste programa de prevenção primária em adolescentes é a diminuição do consumo de bebidas alcoólicas em futuros condutores, com o intuito de diminuir os impactos causados por esta problemática na sinistralidade rodoviária.

#### **3.2. Objectivo Específico (O. E.)**

Este programa tem dois objectivos específicos:

**O. E. 1:** Sensibilizar os jovens para a problemática da sinistralidade rodoviária e o perigo do consumo de álcool no acto de condução de veículos.

**O. E. 2:** Promover a responsabilidade e respeito pelas regras da estrada.

### **3.3 Indicadores de avaliação (I. A.)**

**I. A. do O. E. 1:** O número de jovens que participam nas actividades de sensibilização para a problemática.

**I. A. do O. E. 2:** O número de jovens que aumenta a aquisição de competências para a diminuição de comportamentos de risco de consumo de álcool.

### **3.4 Instrumento de avaliação**

Questionário inicial para avaliar o consumo de álcool antes do programa ser aplicado.

Questionário intermédio para avaliar o consumo de álcool durante a aplicação do programa.

Questionário final para avaliar o consumo de álcool após a implementação do programa.

Questionário para avaliar a participação nas sessões de sensibilização para a problemática.

### **3.5 Acções a desenvolver**

Antes de iniciar a implementação do programa será realizada uma acção de sensibilização com cerca de 60 minutos junto das escolas de condução, comunidade, pais e familiares dos jovens. Desta forma, será feita uma exposição dos objectivos gerais do programa, como das actividades que a realizar, apresentando os seus participantes. Esta acção de sensibilização pretende alertar toda a comunidade para o problema da sinistralidade rodoviária causada pelo consumo excessivo de álcool, como também a importância dos pais, familiares e instrutores de condução abordarem estes temas com os seus filhos/alunos, adequando as suas próprias condutas, de modo a serem um ponto de referência para os jovens. Após a exposição haverá um momento de convívio com todos os intervenientes.

As acções serão efectuadas em 5 meses, cada sessão tem duração de cerca de 60 minutos. Irão ser ministradas duas sessões por semana.

Na primeira sessão será feita uma apresentação dos jovens e da equipa técnica se conhecerem, como também que os jovens se conheçam melhor uns aos outros. Nesta primeira sessão vai ser também exposto e explicado os objectivos deste programa e ainda faremos alusão às expectativas dos jovens relativamente ao programa.

Na segunda sessão será distribuído um questionário anónimo para perceber os consumos de álcool nos jovens (Apêndice III) e, posteriormente, será feito um debate entre os alunos, moderado pela psicóloga forense e da exclusão social, com o intuito partilharem e discutirem sobre a informação que pensam ter sobre o consumo de álcool, porque o consomem e, ainda, quais as suas expectativas e crenças face à condução sobre o efeito do álcool.

A terceira sessão será feita pela psicóloga e o instrutor de condução, incidindo numa exposição sobre os efeitos do álcool no organismo do jovem, sendo feita posteriormente uma conjugação / articulação destes efeitos com o processo de condução. O instrutor terá a função de estabelecer a ligação do consumo de álcool com a capacidade de responder a determinadas situações de trânsito, como também das capacidades que podem ser afectadas no manuseamento de um veículo. Este processo será feito através de uma exposição de informação, recorrendo também a vídeos e imagens, de forma a tornar o tema mais apelativo.

Na quarta e quinta sessões os jovens terão de constituir dois grupos e fazerem um *role playing* de uma situação de acidentes de um jovem embriagado. Esta actividade tem como função perceber os conteúdos que o jovem captou relativamente à sessão anterior, concretamente no que diz respeito às capacidades motoras e psicológicas afectadas depois do consumo de álcool e consequências podem ter numa situação de acidente.

Na sexta sessão será feita uma actividade no exterior: iremos para a porta de uma discoteca, colocar em prática a observação. Pretende-se que os jovens observem o comportamento de indivíduos que poderão sair embriagados do local. Estes devem apontar numa folha todos os comportamentos que achem incorrectos na situação observada. Cada jovem deve fazer este apontamento individualmente.

Na sétima sessão irá ser feita pelos alunos uma exposição sobre todos os comportamentos e locais observados na sessão anterior. Estes devem fazer uma exposição oral de tudo o que escreveram na sua folha. Após as exposições será feito um debate de ideias.

Na oitava sessão serão expostas aos alunos as competências que irão ser trabalhadas ao longo das seguintes sessões, irá ser explicado o objectivo das mesmas (e.g. aquisição e/ou promoção de estratégias de defesa de influências / estímulos externos). O conjunto é composto por 14 sessões, iniciando-se com 2 sessões de promoção do auto e hetero-conhecimento, seguindo-se 11 sessões de diminuição do comportamento de risco e terminando com 1 sessão de preparação das visitas posteriores.

A segunda parte do programa iniciaremos com aplicação do questionário intermédio (Apêndice IV) e de seguida uma sessão em que os jovens irão ver pequenos filmes fornecidos pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, para prevenção da sinistralidade em geral, como também da sinistralidade ligada ao consumo de álcool.

Na segunda sessão irão ser debatidas as ideias expostas nos filmes.

Na terceira sessão irão ser visitados por um agente da PSP para explicar quais as sanções e leis vigentes no código da estrada relativamente ao consumo de álcool na condução como também a função das operações de combate ao consumo de álcool e ainda experiências do agente neste âmbito.

Na quarta sessão os participantes irão ao Hospital de São Bernardo em Setúbal, de modo a estabelecerem diálogo com vítimas de acidentes rodoviários.

Na quinta sessão irão deslocar-se ao Estabelecimento Prisional do Linhó com autorização da Direcção-Geral dos Serviços Prisionais, com o objectivo de estabelecerem contacto com indivíduos a cumprir prisão por dias livres (Código Penal, 1995), detidos por condução sobre efeito de álcool e/ou condução sem habilitação legal. Esta lei permite que o condenado mantenha a ligação com a sociedade como também os laços familiares, continuando a sua actividade laboral. Desta forma, estes indivíduos cumprem a pena a que foram julgados, num máximo de 48 horas semanais, não sendo afastados da sociedade por períodos longos.

Na sexta sessão debatidas as análise e reflexões sobre as três visitas efectuadas nas sessões anteriores. Nesta sessão será aplicado o questionário final (Apêndice IV).

Na sétima e oitava sessão será organizada pelos jovens uma festa final, com ajuda da psicóloga e dos demais intervenientes do projecto, onde irão ser expostas algumas das aprendizagens feitas ao longo do projecto.

Na nona sessão será feita a festa final organizada pelos jovens para a família, comunidade e com toda a equipa técnica envolvida no programa.

#### **4. Estrutura organizativa e Gestão do Programa**

##### **4. 1. Constituição da Equipa**

A equipa que integra o *Conduz-te* é multidisciplinar, sendo orientada e coordenada por uma psicóloga forense e da exclusão social, que também irá implementar as actividades para promoção do desenvolvimento de competências nos jovens. O resto da equipa é composta por um instrutor de condução, que fará sessões de esclarecimento relativamente a como ter uma condução segura, como também irá participar nas sessões de sensibilização dos jovens para a problemática da sinistralidade rodoviária e o perigo do consumo de álcool no acto de condução de veículo; um polícia de segurança pública, que fará o enquadramento do papel das autoridades no âmbito da sinistralidade rodoviária, interligando os campos de actuação com as particularidades ligadas ao consumo de álcool. Todos os elementos terá participação nas visitas ao exterior planeadas.

##### **4.2 Parcerias**

Num trabalho de intervenção devem ser estabelecidas parcerias com outras entidades e instituições, de modo a que seja possível o acesso a todos os meios necessários para uma implementação do programa, como também para o alcance dos objectivos definidos. Este programa necessitará de transportes, materiais, apoio técnico e orientação. Desta forma, contamos com a colaboração de algumas instituições e entidades, mais concretamente:

- Câmara Municipal de Setúbal, na cedência do transporte para efectuar as deslocações previstas;
- Junta de Freguesia de São Lourenço, com a disponibilização de material de apoio para a realização das sessões;

- Hospital de São Bernardo, para a visita a vítimas de acidentes de viação, como também disponibilizará um médico do serviço que nos guiará nesta visita e nos ajudará no contacto directo com vítimas de acidentes rodoviários;
- “Escola de Condução Andrade”, que disponibilizará um instrutor para participar nas sessões de esclarecimento e sensibilização dos jovens para a problemática, como também as instalações onde funcionará o “Conduz-te”;
- Polícia de Segurança Pública de Setúbal, que disponibilizará um agente para as sessões de esclarecimento, e dois agentes à paisana e uma viatura de apoio na actividade no exterior;
- Direcção-Geral dos Serviços Prisionais, que possibilitará uma visita ao Estabelecimento Prisional do Linhó, disponibilizando um psicólogo e/ou um técnico de reeducação, como também dois guardas prisionais, para o acompanhamento e prestação de esclarecimentos durante a visita;
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária, que disponibilizará material audiovisual sobre o tema da condução e do consumo de álcool;
- Faculdade de Psicologia, curso de Psicologia Forense e da Exclusão Social, da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, que irá disponibilizar um docente para realizar a supervisão técnica do programa.

#### **4.3 Duração /Calendarização**

Este programa irá desenrolar-se no espaço de seis meses, em que as 35 sessões têm início em Janeiro de 2013, com a possibilidade de fazer calendarização, conjuntamente com o início das aulas de código. Serão feitas duas sessões semanais, com interrupção em períodos festivos.

#### **5. Supervisão técnica**

A supervisão técnica ficará sobre a responsabilidade de um docente da Faculdade de Psicologia, curso de Psicologia Forense e da Exclusão Social, da Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, que será designado pelo Director da Faculdade de Psicologia desta Universidade.

#### **6. Avaliação interna**

A avaliação vai ser constituída por três momentos, repartidos entre início, meio e fim do programa, através de um questionário elaborado com o objectivo de verificar os consumos de álcool, antes, durante e depois da aplicação do programa; ou seja, antes do jovem possuir habilitação legal para conduzir.

Será também aplicado um questionário de modo a avaliar a participação dos jovens nas várias actividades, como também as suas expectativas relativamente ao programa na sua generalidade. Este questionário será passado nos três momentos referidos anteriormente.

A equipa técnica vai ser a responsável por estas avaliações, como também pela adequação das actividades planeadas, fazendo as reformulações que se apresentarem necessárias.

Serão feitas reuniões da equipa técnica semanalmente, de modo a avaliar a eficácia e impacto das acções desenvolvidas, como também para planear o decorrer das próximas sessões e ajustamentos necessários.

As reuniões com o Consórcio irão ser realizadas mensalmente, de modo a transmitir informação sobre o decorrer do programa, os seus resultados e articular possíveis ajustamentos que promovam a eficácia do programa.

## **7. Avaliação externa**

A avaliação externa do programa será da responsabilidade da *PSIJUS – Associação para a Intervenção Juspsicológica*, pois esta associação é dotada de profissionais com saberes na área de Psicologia Forense e da Exclusão Social, essenciais para avaliar objectiva e tecnicamente o desenvolvimento do *Conduz-te*.

## **Considerações finais**

Cada vez existe mais necessidade da intervenção do Psicólogo Forense e da Exclusão Social no âmbito do consumo de álcool na condução, o que pode ser materializado através da criação de parcerias com outras entidades e profissionais que se preocupam com a matéria. O trabalho interdisciplinar vai permitir a construção de programas específicos para a minimização do impacto do consumo de álcool na condução de veículos. Este tipo de intervenção recai sobre a população mais jovem, que obteve a carta recentemente, pois é este o grupo mais vulnerável aos acidentes de trânsito, dos quais resultam ferimentos graves, incapacidades permanentes e o aumento da taxa de mortalidade (Graça & Ramos, 2000).

O consumo de bebidas alcoólicas é cada vez mais predominante no comportamento dos jovens e jovens adultos, repercutindo os seus efeitos na saúde física e mental, sendo a sinistralidade rodoviária uma das consequências deste consumo. A associação destes dois comportamentos acarreta consequências devastadoras ao nível individual, familiar, social e económico.

A partir de fins do ano de 1990, grande parte dos países da União Europeia começou a realizar campanhas nos meios de comunicação social, alertando a população para o consumo de álcool na condução. Também os programas de prevenção específicos adquiriram um lugar de destaque nas escolas de condução (Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência, 2007).

O principal objectivo do *Conduz-te* é a redução do consumo de álcool nos jovens na tarefa de condução. Irá ser aplicado no processo de aquisição de habilitação legal para conduzir, pois o jovem encontra-se no processo de interiorização e maturação da informação teórico-prática adquirida.

“De acordo com as diversas abordagens teóricas existe uma ligação potencial entre os períodos críticos do desenvolvimento comportamental dos jovens e a possibilidade das intervenções preventivas se revelarem eficazes. Assim no contexto de prevenção primária para o uso de substâncias é importante que as intervenções se desenvolvam antes dos padrões de comportamento estarem estáveis e resistentes à mudança” (Keldar *et al.*, citados por McBride *et al.*, 2000, citados por Barroso, Barbosa & Mendes, 2006, p.34).

Desta forma é de extrema importância que o jovem não só adquira os componentes teóricos e práticos da condução, como também competências sociais e pessoais para lidar com determinadas situações que podem conduzir a comportamentos de risco. Pretende-se que este processo não seja uma mera aquisição da habilitação legal para conduzir, mas sim um processo dinâmico de aprendizagem individual e grupal de comportamentos cívicos. Após a avaliação do período experimental deste programa poderá ser uma mais-valia o alargamento da sua implementação a outras Freguesias deste Concelho, com as adaptações que vierem a ser identificadas.

A sinistralidade rodoviária é um fenómeno de grande complexidade que necessita de intervenções das mais diversas áreas. No entanto, para além da implementação de programas que permitam uma alteração no comportamento humano, é indispensável accionar outras medidas que os complementem. Desta forma, o aumento do policiamento, a implementação de novas medidas legislativas, como também uma melhoria das infra-estruturas rodoviárias podem permitir uma minimização da problemática da sinistralidade rodoviária.

Acreditamos que com os estudos efectuadas nas mais diversas áreas, o conhecimento retirado e a melhoria das técnicas preventivas, seja possível alcançar o objectivo mais desejado; ou seja, a diminuição ou, se possível, eliminação das consequências do consumo excessivo de álcool no processo de condução.

## Referências bibliográficas

- 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.
- Almeida, A. (2004) *Avaliação do risco suicidário em adolescentes: candidatos à licença especial de condução de ciclomotores: estudo das diferenças masculino-feminino*. Dissertação apresentada à Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade de Lisboa para obtenção do grau de Mestre, orientada por Matos Manuel, Lisboa.
- American Psychiatric Association (1996). *Manual de diagnóstico e estatística das perturbações mentais. DSM-IV*. Lisboa: Climepsi Editores.
- Andrade, S.; Soares, D.; Braga, G.; Moreira, J. & Botelho, F. (2003). Comportamentos de risco para os acidentes no trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na Região Sul do Brasil. *Revista de Associação Médica Brasileira*, 49 (4), pp.439-444.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR] (2009). *Maio 2009 - Principais Indicadores de Sinistralidade, Continente*. <http://www.ansr.pt/default.aspx?tabid=273>. Consultado a 7 de Dezembro, 2010 em [www.ansr.pt](http://www.ansr.pt).
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR] (2010). *Relatório Anual de Sinistralidade*. Consultado a 23 de Novembro de 2010. <http://www.ansr.pt/default.aspx?tabid=247>
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária [ANSR] (s/d). *Condução e Álcool*. Consultado a 5 de Setembro de 2011 de <http://www.ansr.pt/Default.aspx?tabid=87&language=pt-PT>.
- 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, II<sup>a</sup> Série, n.3.Portugal*. Retirado a 15 de Outubro de 2011 de <http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:mw7W7->

E\_G8oJ:[https://woc.uc.pt/fpce/getFile.do%3Ftipo%3D2%26id%3D9894+programas+de+preven%C3%A7ao+do+consumo+de+alcohol+em+jovens+estudantes&hl=pt-PT&gl=pt&pid=bl&srcid=ADGEEShzccMKws6SPSmGBRa6N1jYS6a0Q8LLf7nbozqaX8ah7D1-vgeP9dYWoo9\\_vAkJvT45MqzwfjIBgmZZf\\_jrQKYDVIyuFr1DTwspU3phMIa8Sda58cfFPZHib-FzjmORGNVMfYfO&sig=AHIEtbSBQKwWJIY8hdYYyC0aO8\\_A32So2g](https://woc.uc.pt/fpce/getFile.do%3Ftipo%3D2%26id%3D9894+programas+de+preven%C3%A7ao+do+consumo+de+alcohol+em+jovens+estudantes&hl=pt-PT&gl=pt&pid=bl&srcid=ADGEEShzccMKws6SPSmGBRa6N1jYS6a0Q8LLf7nbozqaX8ah7D1-vgeP9dYWoo9_vAkJvT45MqzwfjIBgmZZf_jrQKYDVIyuFr1DTwspU3phMIa8Sda58cfFPZHib-FzjmORGNVMfYfO&sig=AHIEtbSBQKwWJIY8hdYYyC0aO8_A32So2g).

- Bartilotti, C.; Scopel, E. & Gamba, P. (2006) Avaliação psicológica de condutores de veículos terrestres no Brasil, pp.3500-3515. Retirado a 19 de Setembro de 2010 de <http://www.psicologia.pt/artigos/textos/A0315.pdf>.
- Bastos, L. (2003). Sinistralidade e Punição das Infracções Rodoviárias: A propósito do IP4 In M. Ramos & J. Branco *Estada viva? Aspectos de motorização na sociedade portuguesa*. p.115 -125 Lisboa: Lisboa e Autores.
- Becatinni, A. (2009). O encontro. In S. Manes (2009), *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 21). Lisboa: Paulus Editora.
- Bell, J. (2008). *Como realizar um Projecto de Investigação*. Lisboa: Gradiva.
- Bento, J. (1997). 7ª 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.
- Binincasa, M. & Rezende, M. (2006) Percepção de factores de risco e de protecção para acidentes de trânsito entre adolescentes. *Boletim de Psicologia*, 125 vol. LVI, 241-256.
- 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*, pp. 3500-3503. Retirado a 19 de Março de 2011 de [http://www.actassnip2010.com/conteudos/actas/PsiSoc\\_7.pdf](http://www.actassnip2010.com/conteudos/actas/PsiSoc_7.pdf).
- Brito, B. (2008). *Estudo da Sinistralidade Rodoviária Grave Ocorrida na Zona de Acção da Brigada de Trânsito em 2005 – Para uma Optimização do Registo*. Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre

- em Risco, Trauma e Sociedade. Retirado a 18 de Setembro de 2011 de [http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/1293/3/tese\\_Mestrado\\_Bruno\\_Brito.pdf](http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/1293/3/tese_Mestrado_Bruno_Brito.pdf).
- Cabral, L. (2007). *Consumo de bebidas alcoólicas em rituais/praxes académicas*. Dissertação de Candidatura ao grau de Doutor em Ciências Biomédicas (Saúde Mental). Retirado a 12 de Dezembro de 2011 de <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/7207/2/Doutoramento%20Lidia%20do%20Rosrio%20Cabral%20Agosto2007.pdf>.
- Caldas, A. (2000) *A herança de Franz Joseph Gall: o cérebro ao serviço do comportamento humano*. Amadora: McGraw-Hill.
- Câmara, S. (2005) Comportamentos de risco entre os jovens. *Psico*, Vol. XXXVI, Nº1, 89-97.
- Correia, J. P. (2008). *A atitude e a motivação do bem conduzir*. Porto: Legis Editora, Livpsic.
- Cruchinho, M.; Silva, M.; Sampaio, M.; Carvalho, S. & Silva, F. (s/d). *Eixos de intervenção: componente técnica e financeira*. Consultado a 15 de Outubro de 2011 em [http://www.idt.pt/PT/IDT/ConcursoFinanciamento/Documents/PORI\\_2009/Eixos\\_de\\_intervencao.pdf](http://www.idt.pt/PT/IDT/ConcursoFinanciamento/Documents/PORI_2009/Eixos_de_intervencao.pdf).
- Cunha, O. & Gonçalves, R. (2009). Consumos Recreativos e (In)Segurança Rodoviária. *Toxicodependências*, vol. 15, n. 2, pp. 35-42.
- Direcção Geral dos Serviços Prisionais [DGSP]. (2009) Consultado a 15 de Abril, 2010 em <http://www.dgsp.mj.pt/>.
- Escola de Formação da Condução e Prevenção Rodoviária. Consultado a 16 de Outubro de 2011 em <http://www.ecp-seguranca.com/eventos.asp>
- Feijó, R. B. & Oliveira, E. A. (2001). Comportamento de risco na adolescência. *Jornal de Pediatria* (2001), vol.77, supl.2, pp.125-134. Retirado a 25 de Outubro de 2011 de <http://www.jped.com.br/conteudo/01-77-S125/port.pdf>.
- Ferreira-Borges, C. & Filho, H. (2004). *Alcoolismo e toxicodependência*. Lisboa: Climepsi Editores.
- 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), pp.59-66.

- Gleitman, H.; Fridlund, A. & Reisberg, D. (2003). *Psicologia*. (6ª Ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- 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*, Vol.3. Lisboa: Instituto Português da Droga e da Toxicodependência.
- Horta, M.; Mendes, R. & Oliveira, R. (2009). *Condução, Risco e Segurança – Introdução à Psicologia do Tráfego*. Lisboa: ISPA.
- Humanidades, A. (s/d). *Resolução de problemas in Manual de Prevenção do uso de drogas para mediadores*, p.21. Lisboa: Associação Humanidades.
- JPG. (2010). *Livro de Código – Preparação para o Exame Oficial*. Edições JPG.
- Lei n.º 59/2007, artigo 45.º in *Diário da República*, 1.ª série- N.º 170 -4 de Setembro de 2007. p. 6181. Consultado de <http://dre.pt/pdf1sdip/2007/09/17000/0618106258.PDF>.
- León, L. & Vizzotto, M. (2003) Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. *Cadernos de Saúde Pública*, 19 (2), 515-523.
- Lima, E. & Azevedo, R. (s/d). *Programa de prevenção ao uso de substâncias psicoactivas lícitas e ilícitas na UNICAMP*. Retirado a 5 de Dezembro de 2010 de <http://www.prdu.unicamp.br/vivamais/Projeto.pdf>.
- Manes, S. (2007). *83 jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – um manual para psicólogos, professores e animadores socioculturais*. Lisboa: Paulus Editora.
- Manes, S. (2009). Auto-retrato in S. Manes (2009). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 27). Lisboa: Paulus Editora.
- Marím, L. & Queiroz, M. (2000) Actualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, Vol. XVI, Nº1.

- Retirado a 15 de Dezembro de 2010 de <http://www.scielo.org/pdf/csp/v16n1/1560.pdf>.:  
Marinho, R. (2003). Redução do Limite Legal da Taxa de Álcool no Sangue para 0,2 MG/L In M. Ramos & J. Branco (2003). *Estrada viva? Aspectos de motorização na sociedade portuguesa*. p. 141-162 Lisboa: Lisboa e Autores.
- Martins, M. (2010). *Nunca tive um comportamento de risco mas já andei na auto-estrada com a minha mota a 290 - Acidentes rodoviários: culpa e comportamento preventivo*. Trabalho de projecto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Risco, Trauma e Sociedade.
- Retirado a 17 de Setembro de 2011 de [http://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/1641/1/Tese\\_Definitiva\\_formatada.pdf](http://repositorio.iscte.pt/bitstream/10071/1641/1/Tese_Definitiva_formatada.pdf).
- Matos, M. (2008). *Consumo de substâncias: Estilo de vida? À procura de um estilo?* Lisboa: Instituto da Droga e da Toxicodependência.
- Mello, M., Barrias, J. & Breda, J. (2001). *Álcool e Problemas Ligados ao Álcool em*
- Mendes, V. & Lopes, P. (2007). Hábitos de consumo de álcool em adolescentes. *Toxicodependências*, vol. 13, n. 2, pp.25-40. Retirado a 11 de Outubro de 2011 de [http://www.idt.pt/PT/RevistaToxicodependencias/Artigos%20Ficheiros/2007/2/2007\\_02\\_TXT3.pdf](http://www.idt.pt/PT/RevistaToxicodependencias/Artigos%20Ficheiros/2007/2/2007_02_TXT3.pdf).
- Merli, D. (2009). Os partidos políticos in S. Manes (2009). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 81). Lisboa: Paulus Editora.
- Ministério da Administração Interna (2003). *Plano Nacional de Prevenção Rodoviária*. Retirado a 15 de Dezembro de 2011 de <http://www.anoreca.com/documentos/PNPR.pdf>.
- Ministério da Saúde (2002) A saúde dos adolescentes e jovens. *O barato sai caro in Uma metodologia de auto-aprendizagem para equipas de atenção básica de saúde - Módulo básico*. Retirado de [http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/0202saude\\_adoles1.pdf](http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/0202saude_adoles1.pdf)
- Moreira, P. (2001). *Para uma prevenção que previna*. Coimbra: Quarteto Editora.
- Naia, A., Simões, C. & Matos, M. (2007). Consumo de substâncias. *Revista Toxicodependência*, 3 Vol. 13. p. 23-30 Edição: IDT. Retirado a 15 de Outubro
-

- de 2011 de  
<http://www.idt.pt/PT/Investigacao/Documents/artigo/GasparMatos.pdf>.
- Negreiros, J. (1998). *Prevenção do abuso de álcool e droga nos jovens*. Porto: Radicário.
- Nogueira, C. & Silva, I. (2001). *O abrigo subterrâneo in Manual de Prevenção do uso de drogas para mediadores* (p.15). Lisboa: Associação Humanidades.
- Nunes, C. (2007). *A Condução de Veículo Automóvel com Álcool no Sangue. Estudo das Trajectórias Desviantes*. Tese de Mestrado em Comportamentos Desviantes e Ciências Criminais. Universidade de Lisboa, Faculdade de Medicina.
- Observatório Europeu da Droga e da Toxicodependência (2007). *Drogas e Condução - Relatório Anual 2007 sobre a evolução do fenómeno da droga na Europa*, pp.1-3.
- Oliveira, M. (2010). *Processos cognitivos básicos implicados nas dificuldades de aprendizagem específicas*. Tese de Mestrado em psicologia da educação e intervenção comunitária. Retirado a 17 de Setembro de 2011 de [https://bdigital.ufp.pt/dspace/bitstream/10284/1939/3/DM\\_970.pdf](https://bdigital.ufp.pt/dspace/bitstream/10284/1939/3/DM_970.pdf).
- Oliveira, P. (2007). *Os factores potenciadores da Sinistralidade Rodoviária – Análise aos factores que estão na base da sinistralidade..* Retirado a 10 de Setembro de 2011 de <http://dited.bn.pt/31639/2626/3215.pdf>.
- Oliveira, P. (2009). *Colóquio “Risco e trauma rodoviário em Portugal: Perspectivas de Análise”*. Retirado a 19 de Setembro de 2011 de <http://dited.bn.pt/31639/2626/3215.pdf>.
- Ornelas, J. (1997). Psicologia Comunitária - Origens, fundamentos e áreas de intervenção. *Análise Psicológica*, 3 (XV), 375-388.
- Pereira, M. & Moreira, P. (2000). Prevenção primária das toxicodependências: valiação de uma intervenção de grupo em crianças com idades entre os 8 e 9 anos. *Análise Psicológica*, 1 (XVIII), pp.455-463.
- Pimentão, C. (2008). 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*, 212-217. Porto: Edições Universidade Fernando Pessoa.
- Pinão, A. (2009). *O álcool, um inimigo sem rosto?* Lisboa: Editora Fonte da Palavra.

- Pinto, C. (2006). *Auto-representação e hetero-representação 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. (2001). Da Justiça à Psicologia: razões & trajectória. A intervenção juspsicológica *Sub Judice* 22/23 Psicologia e Justiça: razões e trajectos. Coimbra: DocJuris: 25-35.
- Poiares, C. (2004a). *Justiça, exclusão social e psicologia ou estranhas formas de vida*. Lisboa. Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Poiares, C. (2004b). *Programa de Intervenção Comunitária e Juspsicológica na zona histórica de Lisboa*. Manuscrito não publicado, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.
- Poiares, C. (2008). A Psicologia Forense e da Exclusão Social – Uma Gramática Própria *Portugal*. Lisboa: Direcção Geral de Saúde. Consultado a 9 de Outubro de 2011 em <http://www.scribd.com/doc/3875064/Alcool-e-problemas-ligados-ao-alcoolemPortugal>.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Ramos, M. & Branco, J. (2003) *Estrada viva? Aspectos de motorização na sociedade portuguesa*. Lisboa: Lisboa e Autores.
- Ramos, M. (2001). *Textos de opinião sobre risco rodoviário e conflitos internacional*. Retirado a 22 de Setembro de 2011 de <http://iscte.pt/~mjsr/Docs/Manuel%20Ramos%20%20Varia%20Jornais%202001-04.pdf>
- Reto, L. & Sá, J. (2003). *Porque nos matamos na estrada... e como evitar*. Lisboa: Editorial Notícias.
- Revista *Adolescer* (s/da). *A Árvore do Prazer*. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Revista *Adolescer* (s/db). *Como ser assertivo sem ofender os outros*. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Revista *Adolescer* (s/dc). *Falar a verdade*. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.

- Revista *Adolescer* (s/de). Jogo dos balões. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Revista *Adolescer* (s/df). Levantamento de Motivações. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Revista *Adolescer* (s/dg). Lidar com situações problema. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Revista *Adolescer* (s/dh). Técnica da plasticina. Retirado de <http://www.abennacional.org.br/revista/cap6.5.html>.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/ EPUSP.
- Salvador, M. (2008). *O significado e percepção das consequências do consumo de álcool da população adolescente de um colégio particular em Lisboa*. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Comunicação em Saúde, Universidade Aberta, Lisboa. Retirado a 22 de Setembro de 2011 de <http://repositorioaberto.univ-ab.pt/bitstream/10400.2/700/1/LC402.pdf>.
- Santos, I. (1996). Sinistralidade Rodoviária em zonas urbanas. In *Simpósio A Segurança no Ambiente Rodoviário*. Lisboa: Sector de Edições do CDIT.
- Santos, R. (1995) Polícia de Segurança Pública (1999) In Laboratório Nacional de Engenharia Civil (2008). *Jornada Segurança Rodoviária - Avaliação e Redução da Sinistralidade*. Lisboa: 2008.
- Sayanda, I. (2006). *Idoso e condução Portugal*. *Revista Portuguesa de Clínica Geral* 2006, 22, 755-760.
- 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.
- Sette, P. (2009). Aquilo que realmente queres. In S. Manes (2009). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores... (p. 121)*. Lisboa: Paulus Editora.
- Silva, A. & Fé, E. (2009). Álcool na Estrada: Consulta de Alcoologia do Programa
- Silva, S. (2005). Reabilitação de condutores: Aspectos históricos e aplicação em Portugal. *Análise Psicológica*, 1 (XXIII), 37-41.
- Sousa, E. (1992). *O Problema Rodoviário – Actas do Seminário Multidisciplinar Sobre Segurança e Sinistralidade Rodoviária*. Lisboa: Instituto Superior de Psicologia Aplicada.

- Sousa, F., Abrão, A., Morgado, A., Conboy, J., Oliveira, M. & Pires, D. (2008). *O consumo de bebidas alcoólicas na população escolar juvenil - Modelo de investigação para projectos lectivos*. Loulé: GAIM.
- Sousa, S. (2005). Intervenção na formação geral de condução – Carro para que te quero? *Análise Psicológica*, 1 (XXIII), 55-58.
- STOP na Unidade de Alcoologia de Lisboa, *Revista Toxicodependências*, Volume 15, Número 3, pp.31-38. Lisboa: Instituto de Drogas e Toxicodependência.
- Taradel, L. (2009). Na tua pele In S. Manes (2009). *83 Jogos psicológicos para a dinâmica de grupos – Um manual para psicólogos, professores, operadores sociais, animadores...* (p. 185). Lisboa: Paulus Editora.
- Trindade, I. & Correia, R. (1999). *Adolescentes e álcool: Estudo do comportamento de consumo de álcool na adolescência*, pp.591-598. Retirado a 10 de Outubro de 2011 de <http://www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/aps/v17n3/v17n3a19.pdf>.
- Van der Stel, J. & Voordewind, D. (1998). *Manual prevenção álcool, drogas e tabaco*. Grupo Pompidou. Lisboa: Instituto Português da Droga e da Toxicodependencia
- Viana, S. & Glória, J. (2003) Civismo e Intimidação na Repressão das infracções ao Código da Estrada In Ramos, M. & Branco, J. (2003) *Estrada viva? Aspectos de motorização na sociedade portuguesa*. p. 83 -113 Lisboa: Lisboa e Autores.
- Vieira, D., Ribeiro, M., Romano, M. & Laranjeira, R. (2007). Álcool e adolescentes: estudo para implementar políticas municipais. *Saúde Pública*, 41(3), 396-403. Retirado a 22 de Abril de 2011 de <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v41n3/5705.pdf>
- Vinagre, M. & Lima, M. (2006). Consumo de álcool, tabaco e droga em adolescentes: experiências e julgamentos de risco. *Psicologia, Saúde e Doenças*, 7(1), 73-81. Retirado a 14 de Outubro de 2011 de <http://www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/psd/v7n1/v7n1a05.pdf>.
- Wagner, A. & Panichi, R. (2005) Comportamento de Risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. Porto Alegre: Brasil

## **Apêndices**

## **Apêndices I**

**Formulário de Responsabilidade de Participação no Programa de  
Prevenção para redução do consumo de álcool em futuros condutores -  
*Conduz-te***

Nome: \_\_\_\_\_

Data de Nascimento: \_\_\_\_\_

Data de início das aulas de Código: \_\_\_\_\_

Contacto telefónico: \_\_\_\_\_

*E -mail:* \_\_\_\_\_

Motivo porque se inscreve para participar neste  
programa: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Comprometo-me a participar no programa *Conduz-te* que decorrerá de  
Janeiro de 2013 até Maio de 2013.

Assinatura e Data

\_\_\_\_\_

## **Apêndices II**

## **Acção de Sensibilização direccionada a Pais, Família, Instrutores de Condução e Comunidade**

### **Programa de Prevenção Primária - *Conduz-te***

**Título:** Acção de sensibilização relativamente ao consumo excessivo de álcool nos jovens no processo de condução.

**Locais:** Escolas de Condução do Distrito de Setúbal

**Objectivo Geral:** Informar e consciencializar a população em geral como também famílias e instrutores de condução para a problemática do consumo de álcool nos jovens no comportamento de condução.

**Formadores:** Equipa técnica seleccionada para o programa de intervenção.

**Destinatários:** Instrutores das escolas de Condução, Pais e restante família e comunidade.

Para um desenvolvimento mais eficiente do programa de prevenção é necessário informar, sensibilizar e consciencializar para o problema da condução dos jovens sobre o efeito do álcool como também alertar para esta problemática como a principal causa dos acidentes rodoviários na adolescência. Esta acção tem também como objectivo demonstrar aos seus destinatários que são uma grande influência e ponto de referência na educação cívica e rodoviária destes jovens e que são importantes para que se obtenha sucesso na implementação deste projecto. Pretende-se que este tema seja mais abordado na comunidade e que estes passem também a adoptar condutas correctas na condução, sendo um exemplo para os mais jovens.

Nesta sessão será apresentada a equipa técnica, os objectivos do programa, as entidades envolvidas, as sessões a realizar e os temas que se vão abordar.

## **Apêndices III**

## **Questionário para verificar os consumos de álcool nos jovens antes, da aplicação do programa**

Este questionário foi elaborado com o objectivo de verificar os consumos de álcool de jovens com idades compreendidas entre os 14 e os 18 anos, no momento de aprendizagem teórico-prática para obtenção da licença ou carta de condução.

Para que este questionário seja válido responda às questões de forma sincera, pois a sua participação é importante para a obtenção de dados fiáveis.

Relembramos que este questionário é anónimo e confidencial.

Idade \_\_\_\_\_

Género F\_\_\_\_\_ M\_\_\_\_\_

### **A) Alguma vez ingeriste bebidas alcoólicas?**

- 1) Nunca
- 2) 1 vez
- 3) Mais do que uma vez
- 4) Regularmente

### **B) Quantas vezes ficaste embriagado/a?**

- 1) Nunca
- 2) 1 vez
- 3) Mais do que uma vez
- 4) Regularmente

### **C) Com que frequência consomes bebidas alcoólicas?**

- 1) Nunca
- 2) Em convívios e festas
- 3) Todos os dias
- 4) Todos os fins-de-semana

**A partir da questão número D) apenas responde quem respondeu às questões anteriores que consumiu 1 vez ou mais.**

**D) Que bebidas consome com mais frequência?**

- 1) Cerveja
- 2) Vinho
- 3) Bebidas brancas (whisky, vodka...)
- 4) Shots
- 5) Licores
- 4) Outras \_\_\_\_\_

**E) Qual a razão que o(a) leva a beber?**

- 1) Curiosidade
- 2) A presença dos meus amigos, eles também bebem
- 3) É dia de festa
- 4) Tristeza
- 5) Nervosismo e irritabilidade
- 6) Felicidade
- 7) Devido a discussões familiares
- 8) Porque tinha um problema que não conseguia resolver

**F) Qual o grau de dificuldade em te controlares perante bebidas alcoólicas?**

- 1) Muito difícil
- 2) Difícil
- 3) Tolerável
- 4) Fácil
- 5) Muito Fácil

**Obrigada pela sua participação!**

## **Apêndices IV**

## **Questionário para verificar os consumos de álcool nos jovens durante e depois, da aplicação do programa**

Este questionário foi elaborado com o objectivo de verificar os consumos de álcool entre os jovens com idades compreendidas entre os 14 e os 18 anos no momento de aprendizagem teórico-prática para obtenção da licença ou carta de condução.

Para que este questionário seja válido responda às questões de forma sincera pois a sua participação é importante para a obtenção de dados fiáveis.

Relembro que este questionário é anónimo e confidencial.

Idade \_\_\_\_\_

Género F\_\_\_\_\_ M\_\_\_\_\_

### **A) Desde que está a frequentar este projecto, consumiu bebidas alcoólicas?**

- 1) Nunca
- 2) 1 vez
- 3) Mais do que uma vez
- 4) Regularmente

### **B) Desde que está a frequentar este projecto quantas vezes ficou embriagado(a)?**

- 1) Nunca
- 2) 1 vez
- 3) Mais do que uma vez
- 4) Regularmente

**A partir da questão número C) até à D), são dirigidas apenas a quem respondeu às questões anteriores que consumiu 1 vez ou mais.**

**Caso não se encontre neste grupo, passe à questão do grupo F)**

**C) Que bebidas consumiu com mais frequência? (Apenas respondem os que consomem).**

- 1) Cerveja
- 2) Vinho
- 3) Bebidas brancas (whisky, vodka...)
- 4) Shots
- 5) Licores
- 6) Outra \_\_\_\_\_
- 7) Nenhuma

**D) Qual a razão que o leva a beber?**

- 1) Curiosidade
- 2) A presença dos meus amigos, eles também bebem
- 3) É dia de festa
- 4) Tristeza
- 5) Nervosismo e irritabilidade
- 6) Felicidade
- 7) Devido a discussões familiares
- 8) Porque tinha um problema que não conseguia resolver

**E) Qual o grau de dificuldade em controlar-se perante bebidas alcoólicas?**

- 1) Muito difícil
- 2) Difícil
- 3) Tolerável
- 4) Fácil
- 5) Muito Fácil

**Questão F) – Todos respondem**

**F) Achas que a participação neste programa pode ajudá-lo futuramente na modificação dos comportamentos de consumo de álcool?**

- 1) Sim, sem dúvida
- 2) Talvez

3) Não

**Obrigada pela sua participação!**

## **Apêndices V**

## **Questionário Avaliativo de Participação no Programa de Prevenção para redução do consumo de álcool em futuros condutores**

### ***Conduz-te***

Este Questionário Avaliativo deve ser preenchido exclusivamente pelo Psicólogo Forense e da Exclusão Social que coordena as sessões. Deve ser aplicado quantas vezes o técnico achar necessário para uma melhor avaliação interna da programa.

Avaliação Nº \_\_\_\_\_

Sessão em que foi preenchida: \_\_\_\_\_

Data de Aplicação: \_\_\_\_\_

Nº de jovens intervenientes na actividade: \_\_\_\_\_

Assinatura do Técnico Responsável: \_\_\_\_\_

|                                                         | <b>Muito Fraca</b> | <b>Fraca</b> | <b>Razoável</b> | <b>Boa</b> | <b>Muito Boa</b> |
|---------------------------------------------------------|--------------------|--------------|-----------------|------------|------------------|
| Participação dos jovens na actividade                   |                    |              |                 |            |                  |
| Satisfação geral dos jovens na realização da actividade |                    |              |                 |            |                  |
| Interiorização da informação transmitida na sessão      |                    |              |                 |            |                  |
| Satisfação dos jovens relativamente às técnicas e       |                    |              |                 |            |                  |

|                                                            |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| materiais<br>utilizados                                    |  |  |  |  |  |
| Compreensão<br>do tema geral                               |  |  |  |  |  |
| Empenho do<br>jovem no<br>desenrolar<br>das<br>actividades |  |  |  |  |  |

## **ANEXOS**

Anexo I:

| Ano                        | Geral           |                | Dentro das Localidades |                | Peões           |                | Utente dos 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                               | 625            |
| 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 II:

| Mês   | Acidentes com 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  | 330              | 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  | 3623          | 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 referentes a acidentes e vítimas, por mês (ANSR, 2009).

Anexo III:

| Dias     | Acidentes com vítimas |       | Vítimas mortais |      | Feridos graves |      | Feridos leves |       | Total 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  | 5675          | 6718  | 1.8                 | 1.7  |
| 5ª feira | 4875                  | 5158  | 93              | 92   | 363            | 353  | 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         | 43709 | 44709         | 47151 | 2.3                 | 2.1  |

Tabela 3 – Dados referentes a acidentes e vítimas, segundo os dias da semana (ANSR, 2009).

Anexo IV:

|                 | Acidentes com 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 a luminosidade (ANSR, 2009).

Anexo V:

| Hora  | Acidentes com 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 referentes a acidentes e vítimas, segundo o horário (ANSR, 2009).

Anexo VI:

|           | Acidentes com 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 as condições meteorológicas (ANSR, 2009).

## **Anexos II**

### **Programa de prevenção para redução do consumo de álcool em futuros condutores – *Conduz-te***

## **Índice do Programa de prevenção para redução do consumo de álcool em futuros condutores – *Conduz-te***

1.) Plano de Sessões Desenvolvimento Pessoal e Social -Diminuição de comportamentos de risco de consumo de álcool no acto de condução

1.1) Autoconhecimento/Hetero-conhecimento (2 sessões)

1.2) Diminuição de comportamentos de risco de consumo de álcool no acto de condução (11sessões)

1.3) Sessão de preparação para visitas ao exterior (1 sessão)

## **Programa de prevenção para redução do consumo de álcool em futuros condutores – *Conduz-te***

Antes de iniciarmos a exposição de actividades para promoção de redução do consumo de álcool nos jovens candidatos à obtenção de licença/carta de condução, é de relevância informar que todas as actividades que se seguem estão referenciadas com o seu autor e data, no entanto, sofreram alterações ao seu formato original com o intuito de as tornarmos mais adequadas e específicas para que se possa alcançar objectivo do nosso programa. Estas actividades não devem ser aplicadas a um grupo superior a 15 elementos.

**Sessões de Auto e hétero-conhecimento (2 sessões)**

**O encontro**

**(Becattini, 2009, p.21)**

Material: cadeiras e uma sala com mesa em forma de U, Ficha com questões e lápis

Objectivo: estimular a comunicação e o diálogo grupal

Metodologia: O animador dispõe as cadeiras de frente uma para a outra com a mesa ao meio a separar, coloca os jovens dois a dois sentados nas respectivas cadeiras. De seguida entrega uma folha com as questões e convida-os a fazerem essas perguntas ao seu colega da frente, registando as suas respostas na folha. No fim do trabalho cada um irá ao meio da sala apresentar o colega entrevistado.

**As questões da ficha são as seguintes:**

1. Como te chamas?
2. Que trabalho fazes?
3. Qual o teu livro favorito?
4. Qual é o programa de televisão que preferes?
5. Como descreves a última ceia do teu natal?
6. Qual o teu prato favorito?
7. Qual o teu hobby que praticas com mais frequência?
8. Qual a melhor qualidade do teu pai e da tua mãe?
9. Identifica um episódio da tua vida que te fez rir muito.
10. Qual foi o dia mais triste da tua vida?
11. Qual 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 gostam mais em ti?
16. Qual é a coisa que a teu ver os outros gostam menos em ti?
17. Que coisa gostarias de ser capaz de fazer?
18. Como passas o teu tempo livre?

No fim da exposição o animador pode questionar sobre:

- Qual a pergunta que mais gostaram?
- Após o exercício qual foi a pessoa que ficaram a conhecer melhor?
- Com quem gostariam de ter continuado a falar?

**Auto-retrato**  
**(Manes, 2009, p.27)**

Material: folha A4 e lápis.

Objectivo: conhecimento mútuo

Metodologia: O animador distribui o material e convida os elementos do grupo a escrever uma frase, a fazer um desenho (pode ser um poema, o nome de um filme), ou seja, algo descreva os seus sentimentos ou a sua maneira de ser.

Os participantes mantendo o anonimato dos seus trabalhos, entrega-os ao animador que vai fazer circular os mesmos por todos os membros do grupo e por fim dar um a desenho a cada um aleatoriamente. Os participantes vão ter que observar atentamente os trabalhos e descrever o que vêem e o que lhes suscita esse trabalho, descrevendo o carácter, personalidade, sentimentos ou características do seu autor.

Quando todos os trabalhos já foram comentados, o animador convida o autor a revelar ao grupo o seu próprio trabalho e explicar porque escolheu fazê-lo.

O animador deve fazer algumas anotações da apresentação de cada um.

**Sessões de promoção da diminuição de comportamentos de risco de consumo de álcool (7 sessões)**

**Aquilo que realmente queres**  
**(Sette, 2009, p.121)**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Material: Sala ampla                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Objectivo: Distinguir entre o que se quer e se pode fazer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>Metodologia: O animador solicita aos participantes a pensarem numa situação de consumo de álcool que acham que devem agir de determinada forma.</p> <p>Cada participante deve utilizar a palavra “devo” para exprimir ao grupo aquilo que pensou. Devem também exprimir o que sentiram ao pronunciar esta palavra.</p> <p>De seguida volta-se a repetir o mesmo exercício, no entanto substituindo a palavra “devo” por “quero”, dizendo no final o que sentiram quando pronunciaram esta palavra.</p> <p>No fim cada participante deve tentar perceber as diferenças de sentimentos ao pronunciar a mesma ideia, mas com duas palavras diferentes, identificando qual das duas o fez sentir mais livre.</p> <p>Neste jogo o animador pode utilizar a gravação para expor posteriormente as argumentações.</p> <p>Este jogo pretende estabelecer a diferença entre o que nos sentimos na obrigação de fazer para corresponder às expectativas de alguém e aquilo que realmente somos e queremos fazer, ou seja, se o “devo” é algo que faz de livre e espontânea vontade ou é algo imposto.</p> |

**Como ser assertivo sem ofender os outros**  
**(Revista Adolescer s/d)**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Material: Ficha - A história da Sofia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Objectivo: Reflectir sobre a influência dos grupos, tomar posição sem ofender o outro.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>Metodologia: O animador dividirá os participantes em quatro grupos e cada um receberá a ficha com a história da Sofia. Nessa ficha serão incluídas alternativas. O grupo deverá debater se concordam ou discordam com a atitude da Sofia, encontrando uma outra atitude para a situação que seja do agrado de todos.</p> <p>As duas atitudes serão representadas pelo grupo.</p> |

No final deverá ser feita uma breve reflexão seguindo os seguintes pontos:

Qual a importância do grupo na nossa vida?

De que forma o grupo influencia a nossa vida?

Como podemos ser firmes sem ofender os outros?

Quando a situação em que o grupo se encontra não nos agrada que alternativas encontramos? (Permanecemos nesse grupo? Tentamos influenciar o grupo para fazer o que temos em mente? Fazemos o que o grupo quer, mesmo que não concordemos? Fazemos o grupo respeitar a nossa vontade e individualidade ou trocamos de grupo?) irá ao meio da sala apresentar o colega entrevistado.

### **Ficha – A história da Sofia**

A Sofia estava muito contente porque hoje era o último dia de aulas. Tinha feito dois exames esta manhã e agora só pensava em encontrar-se com os amigos para festejarem o fim do ano lectivo. Na festa organizada pela turma apenas havia bebidas alcoólicas, mas a Sofia sabia tinha que levar o carro e não devia beber. No entanto a Sofia estava tentada, pois todos estavam a beber e a divertir-se e ela também o queria fazer. Um colega de turma que se encontrava a falar com ela pressionava-a para que ela bebe-se nem que fosse uma cervejinha. E a sofia....

Escreve "sim" nas alternativas que achas mais correctas ou "não" diante das respostas que não aceitas.

\_\_\_\_\_ 1. Pede desculpa aos amigos por não beber, mas tem que levar o carro.

\_\_\_\_\_ 2. Pega na cerveja e bebe repentinamente pegando noutra logo de seguida.

\_\_\_\_\_ 3. Em silêncio, pega na garrafa entrega ao amigo e passa a ignorá-lo, para que perceba que estás chateada.

\_\_\_\_\_ 4. Explica aos amigos que pensou em beber desde que saiu do exame, mas que na realidade não compensa porque pode ser apanhada pela polícia.

\_\_\_\_\_ 5. Diz ao colega que vai apenas beber uma ou duas cervejitas e que depois pára.

\_\_\_\_\_ 6. Diz ao colega que não vai beber porque têm que conduzir

e não tem que estar sujeita aos seus comentários insistentes. Abandona a festa.

Reflexão:

Quais as vantagens e desvantagens das hipóteses apresentadas.

De todas as hipóteses, qual a que consideras mais correcta? Escolhe apenas uma e apresenta as razões da escolha.

Se não te identificares com nenhuma das hipóteses apresentadas, constrói uma nova atitude para a Sofia.

### **O Abrigo Subterrâneo (Humanidades, s/d, p.15)**

Material: Ficha “Abrigo Subterrâneo”

Objectivo: Conscienciar os participantes para a influência dos valores e crenças dos outros como também para a diferença de valores. Conscienciar o participante para a dificuldade de tomada de decisão através do consenso quando os valores morais se opõem.

Metodologia: O animador pede aos participantes que imaginem uma cidade que se encontra ameaçada de bombardeamento. No entanto existe um abrigo subterrâneo e apenas protege 6 pessoas das 12 que pretendem entrar. Esta escolha é feita individualmente. Depois o animador propõe que se façam grupos de 5 pessoas e cheguem a um consenso relativamente às 6 pessoas que serão escolhidas para entrar no abrigo. O grupo deve apresentar as razões pelas quais escolheram estas pessoas, justificando a sua decisão.

**Escolha 6 pessoas que na sua opinião deveriam entrar no abrigo:**

1. Um violinista com 40 anos de idade, viciado em drogas;
2. Um advogado com 25 anos de idade que todos os dias bebe;
3. A mulher do advogado com 24 anos de idade, que acaba de sair do hospital psiquiátrico. Ambos preferem ou ficar juntos no abrigo ou ficar fora dele;

4. Uma rapariga de 23 anos que se encontra a acabar o seu curso e já foi apanhada 2 vezes a conduzir sobre a influência de álcool.
5. Uma prostituta com 34 anos de idade;
6. Um ateu com 20 anos de idade, autor de vários homicídios;
7. Uma estudante universitária com depressão;
8. Um físico com 28 anos, que só aceita entrar no abrigo se puder levar consigo uma arma;
9. Um declamador fanático com 21 anos de idade;
10. Uma menina com 12 anos e baixo QI;
11. Um homossexual com 47 anos de idade;
12. Um deficiente mental, com 32 anos de idade, que sofre de ataques epilépticos.
13. Um doente alcoólico que bate na mulher.
14. Uma vítima de acidente de viação que está em cadeira de rodas.
15. Um sacerdote com 75 anos de idade;

**Resolução de Problemas**  
**(Humanidades, s/d, p.21)**

Material: Uma história com um problema para resolver.

Objectivo: Perceber que atitudes ter perante os problemas, capacidade de gerir conflitos.

Metodologia: O animador dividirá os grupos em subgrupos de acordo com os apresentados na história. Desta forma, cada um assume o seu papel. O animador deve dar algum tempo aos grupos para percepcionarem o problema, tomando a sua posição. De seguida segue-se um debate entre os subgrupos (dois a dois) para debaterem o problema. No final são apresentadas as conclusões.

O animador deve sugerir aos participantes que reflectam sobre as consequências dos seus actos.

No final o animador deve sugerir aos grupos que arranjem um final diferente para a história. Um final em que ninguém saísse prejudicado e que todos agissem correctamente. Este deve solicitar ao grupo que represente a nova versão da história.

### **História do João**

O João tem 18 anos, já tem a carta e é apontado por todos como um rapaz responsável. Está na escola e é convidado por um amigo para ir ao seu jantar de aniversário. O João na noite do aniversário leva o seu carro, pois desde que tirou a carta de condução nunca anda sem ele. No jantar, muito divertido e com todos os colegas da escola e do local onde mora, é incentivado a beber, acompanhando o jantar com uma sangria. No fim do jantar, os amigos dizem que quem não beber um whisky é um “menino da mamã”. O João apesar de ter noção que não estava a reagir correctamente, ingeriu todas estas bebidas para não ser gozado pelos amigos. Foram sair para um bar próximo e continuou a beber, pois pensou que era apenas um copinho e que conseguiria conduzir o seu carro. Quando o João decidiu ir para casa, alguns dos seus colegas pediram –lhe boleia, à qual ele não disse que não. No caminho, avistava-se uma Operação Stop, da qual o João não tinha como escapar. O polícia de trânsito mandou o João sair do carro para soprar o balão. Como era de esperar, o João apresentava uma taxa de alcoolémia elevada. Já não podendo sair dali, ficando sem carta, pois apenas a possuía à cerca de 9 meses. O João teve que telefonar aos pais a contar o sucedido e pedir que o fossem buscar ao local. Os pais do João tiveram que pagar a coima, o João ficou sem carta e ainda teria que responder a um processo.

### **Técnica da plasticina (Revista Adolescer, s/dh)**

Material: Cartolinas, lápis de cor, canetas de cor, tesouras, revistas, cola, objectos exemplos: garrafas, rótulos de bebidas.

Objectivo: Despertar visão crítica para as propagandas.

Metodologia: O animador separa os participantes por grupos e cada grupo assume-se como uma agência publicitária. Cada grupo terá que fazer um anúncio publicitário de uma nova bebida com baixo teor de álcool de um dos grandes fabricantes do nosso país.

O novo produto que irá ser vendido é uma bebida alcoólica com sabor a frutos tropicais, desta forma quem tiver o melhor anúncio é seleccionado pelo fabricante. Irá ser dado trinta minutos para conceber o anúncio através de cartazes e apresentações dos mesmos.

Depois da apresentação. O animador solicita ao representante do grupo que será o “dono da agência”, que o fabricante mudou o produto e que terão de conceber um novo anúncio em metade do tempo que foi dado inicialmente. Nada do que foi feito inicialmente pode ser alterado, ou seja, apenas pode ser acrescentada informação. O novo produto solicitado é um anúncio televisivo sobre acidentes rodoviários em vítimas que ingeriram álcool. Este vai ser passado na televisão, desta forma deve ser adaptado a todo o tipo de público. Quando tiver terminado os 15 minutos, os grupos terão que apresentar o novo anúncio. No fim do exercício deverá ser debatido os sentimentos e valores, os objectivos dos anúncios, que estratégias características dos produtos foram utilizadas para persuadir o comprador como também quais as estratégias utilizadas para inverter o anúncio inicialmente apresentado.

**Falar a verdade**  
**(Revista Adolescer, s/dc)**

Material: Ficha com quadro de questões, canetas e sala espaçosa.

Objectivo: Trocar ideias sobre a importância do grupo de pares na adolescência como também os problemas que podem advir dessa convivência.

Metodologia: O animador deve entregar a ficha de questões a cada participante, pedindo que a complete. Este trabalho é individual.

Ficha de Questões

**Contextos**

Família

Amigos

Escola

Em que contextos eu diria isto?

- 1) Fui apanhado a conduzir depois de beber. \_\_\_\_\_
- 2) Faltei à aula porque bebi demais. \_\_\_\_\_
- 3) Não gosto daquela música está a tocar. \_\_\_\_\_
- 4) Engordei 5 quilos. \_\_\_\_\_
- 5) Detesto calças de ganga. \_\_\_\_\_
- 6) O rapaz que eu gosto não gosta de mim. \_\_\_\_\_
- 7) Tenho que estar em casa às 11 horas. \_\_\_\_\_
- 8) Conduzi sem carta. \_\_\_\_\_
- 9) Embebedei-me. \_\_\_\_\_
- 10) Tenho vergonha de convidar aquele rapaz para sair. \_\_\_\_\_
- 11) Tive medo. \_\_\_\_\_
- 12) Fiquei triste. \_\_\_\_\_
- 13) Fui comprar um preservativo. \_\_\_\_\_
- 14) O meu namorado quando vamos sair bebe muito e vai levar-me a casa de carro completamente embriagado \_\_\_\_\_

Metodologia: De seguida o animador solicita aos participantes que se juntem em grupos de três ou quatro pessoas e falem sobre as respostas de cada um, comparando-as. O animador deve solicitar aos participantes que expliquem quais as questões que dificultam a conversa em cada um dos contextos.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Material: Ficha de exercício.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Objectivo: Identificar consequências positivas e negativas para situações vivenciadas do dia-a-dia.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>Metodologia: O animador deve dividir os participantes em grupos, dando cada uma das situações apresentadas a um grupo.</p> <p>O animador solicita que estes apresentem todas as alternativas possíveis para cada situação, apresentando as consequências de cada uma delas.</p> <p>Pretende-se que os participantes debatam sobre as saídas apresentadas em cada situação, se as atitudes apresentadas são positivas ou negativas, que importância tem para nós e para nossa vida falar sobre estas questões, quais os riscos de beber quando se conduz, como é que beber influencia outros aspectos da vida.</p>       |
| <p>Ficha de Exercício</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Apanhas boleia com o André para uma festa. Na hora de irem embora, vês que o André bebeu demais, então tu...</li><li>2. Foste a uma festa e levas-te o carro/mota, no entanto descuidaste-te e bebeste de mais. Então tu decides...</li><li>3. Estás muito apaixonado, o teu namorado/a é o máximo, a não ser nos momentos em que bebe, fica chato/a, aborrecido/a, desagradável, agressivo/a. Ele diz que pára quando quiser e que sabe o momento de parar de beber, mas estes episódios estão a ficar cada vez mais frequentes, então tu...</li></ol> |

**A Arvore do Prazer**  
**(Revista Adolescer, s/da)**

|                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------|
| Material: Revistas, cola, tesoura, caneta, papel e cartolina.              |
| Objectivo: Identificar factores de risco e protecção nas várias situações. |

**Metodologia:** O animador deve dividir os participantes em grupos. Cada grupo irá fazer um cartaz com uma das situações em que provavelmente irá ingerir álcool. Deve-se solicitar que os participantes sejam o mais sinceros possível.

Quando estes trabalhos estiverem concluídos pede-se que numa folha estes escrevam todos os factores de protecção e factores de risco para essa situação.

Pretende-se com este exercício que os participantes reflectam a importância destes três conceitos na sua vida (factores de risco, protecção e prazer); qual a relação entre os consumos de bebidas alcoólicas, os factores de protecção e risco e ainda o que foi aprendido nesta sessão e será útil para modificação de comportamentos futuros.

Exemplo:

| <b>Factores de Risco</b>                                                                            | <b>Prazer</b>   | <b>Factores de protecção</b>                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Conduzir bêbado;<br>Não usar cinto de segurança;<br>Andar em alta velocidade;<br>Bater com o carro. | <b>Conduzir</b> | Não ingerir bebidas alcoólicas antes de conduzir;<br>Usar o cinto;<br>Obedecer as leis de trânsito. |

### **Levantamento de Motivações (Revista Adolescer, s/df)**

**Material:** Canetas de pintar, tiras de papel, fita-cola, e texto “Em busca dos porquês”.

**Objectivo:** Reflexão sobre as razões que levam as pessoas à utilização de bebidas alcoólicas.

**Metodologia:** O animador sugere aos participantes que se juntem em grupos de 4. De seguida distribui as tiras de papel e as canetas de pintar por todos os membros de todos os grupos, solicitando aos participantes que escrevam em cada tira de papel os motivos que levam um jovem a utilizar drogas, neste caso específico, uma droga legal, o álcool. Cada grupo terá de identificar o maior número de motivos que conhecer. Após terminado o exercício o animador pede que cole as tiras na parede, retirando os

motivos repetidos. De seguida é-lhes dado o texto “ Em busca dos porquês”, sendo solicitada a sua leitura como também o acompanhamento pelos restantes participantes. Finalizada a leitura é solicitado que um debate sobre as conclusões retiradas.

### **Texto**

#### **Em busca dos porquês**

Às vezes questionamo-nos se todos sabem que o álcool é prejudicial à saúde. Então porque é que tanta gente bebe? 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, nas percepções e sensações.

Em segundo lugar, não é possível determinar um único porquê para isto acontecer. Os motivos que levam algumas pessoas a utilizarem o álcool 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 do álcool, veríamos que as razões são muitas e que nossa lista ainda ficaria incompleta. Queres 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 e 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 do álcool, precisamos saber que não é possível generalizar os motivos que levam uma pessoa a usa-lo. 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 o álcool.

### **Jogo dos Balões (Revista Adolescer, s/de)**

Material: Canetas de pintar, tiras de papel, fita-cola, e texto “Em busca dos porquês”.

Objectivo: Permitir a reflexão sobre o conhecimento do adolescente sobre o álcool, a sua perspectiva relativamente ao problema do seu consumo e como fazer a prevenção da sua utilização.

Metodologia: O animador sugere aos participantes que se juntem em grupos de 4. De seguida distribui as tiras de papel e as canetas de pintar por todos os membros de todos os grupos, solicitando aos participantes que escrevam em cada tira de papel os motivos que levam um jovem a utilizar drogas, neste caso específico, uma droga legal, o álcool. Cada grupo terá de identificar o maior número de motivos que conhecer. Após terminado o exercício o animador pede que cole as tiras na parede, retirando os motivos repetidos. De seguida é-lhes dado o texto “ Em busca dos porquês”, sendo solicitada a sua leitura como também o acompanhamento pelos restantes participantes. Finalizada a leitura é solicitado que um debate sobre as conclusões retiradas. O animador divide o grupo em seis subgrupos, consoante o número de intervenientes, fornecendo a cada subgrupo um código de modo a que ninguém saiba os códigos uns dos outros. A cada subgrupo é fornecido também um balão de cor diferente.

**Cada subgrupo receberá seu código:**

Grupo 1 - código: A visão que tens do álcool.

Grupo 2 - código: O que sabes sobre o álcool.

Grupo 3 - código: O que podes fazer para prevenir o uso do álcool.

Grupo 4 - código: A visão que tens do álcool.

Grupo 5 - código: O que sabes sobre o álcool.

Grupo 6 - código: O que podes fazer para prevenir o uso do álcool.

Cada grupo pode utilizar apenas a linguagem não-verbal e o seu balão para expressar as suas ideias. Após as apresentações foram um debate identificando os códigos. O animador deve tentar direccionar o debate colocando questões como:

Qual a dificuldade de se explicar sem utilizar as palavras?

Se tinham a certeza que foram entendidos?

O que se deve saber e entender sobre álcool?

O que se pode fazer para trabalhar a prevenção do consumo de álcool?

O que farei como cidadão para melhorar a minha atitude perante as bebidas alcoólicas?

O que farei para evitar a sua utilização?

**O Barato Sai Caro**  
**(Ministério da Saúde, 2007, p.81)**

**Material:** História

**Objectivo:** Reflexão e debate sobre o caso exposto relacionado com uso indevido de drogas e como intervir.

**Metodologia:** É entregue pelo animador a cada participante a história e feita a leitura em voz baixa. De seguida é feita a leitura ao grupo por um voluntário. No final são colocadas questões pelo animador, gerando-se a discussão do caso.

**História**

O André, tem 16 anos, mora com os pais e dois irmãos mais novos num bairro popular. Actualmente está no 7º ano, já o tendo repetido duas vezes. É um adolescente bastante comunicativo e tem facilidade de fazer amigos. Um dia, ele foi surpreendido pelo director da escola, num ginásio, a fumar droga com os amigos.

Foi então, encaminhado para a orientadora educacional que, posteriormente, chamou os

seus pais para conversar sobre o ocorrido.

Durante a entrevista conjunta, o André ficou calado o tempo todo. Os seus pais demonstraram muita preocupação e informou que, além dos charros, o André já andava a fumar e por várias vezes chegou na sua moto, embriagado. Após essa conversa, chegaram à conclusão de que deveriam procurar a equipa do Posto de Saúde para uma orientação. André não gostou da sugestão. No posto, o enfermeiro que os atendeu constatou, durante a entrevista com a família, que os pais de André eram tabagistas e faziam uso abusivo de bebidas alcoólicas. O pai demonstrou ser muito autoritário e por vezes gritou com André devido ao baixo rendimento escolar e às saídas nocturnas com os amigos. Foi recomendado que a família procurasse a participação em grupos de auto-ajuda (por exemplo, Alcoólicos Anónimos) e que continuasse o atendimento domiciliar pela equipa de saúde. Relativamente ao André, sugeriu-se que fosse acompanhado no Centro de Saúde e, também, na escola. Embora relutante, André concordou com a ideia.

### **Reflectindo e Discutindo**

Quais os problemas que identificas neste caso?

Que profissionais devem ser envolvidos para o encaminhamento adequado destes problemas?

Em relação à repetência do uso destas drogas o que farias? Quem pedias ajuda para resolver o problema?

Que outros dados seriam importantes para a elucidação deste caso?

Discuta as acções que devem ser implementadas em situações nas quais o adolescente abusa de drogas e já apresenta dificuldade escolar.

### **Os partidos políticos**

**(Merli, 2009, p.81)**

|                                                                                    |
|------------------------------------------------------------------------------------|
| Material: Nenhum                                                                   |
| Objectivo: Promover a auto-afirmação de ideias relativamente ao consumo de álcool. |

O animador convida os participantes pensarem num partido político, dando – lhe um nome, imaginando o seu secretário-geral e elaborando as linhas programáticas de combate ao consumo de álcool na condução (pausa de cinco minutos). De seguida cada participante tem dois minutos para expor as suas ideias.

Após este exercício, o animador solicita que os participantes imaginem que se encontram numa tribuna política, onde cada um vai apoiar o seu partido defendendo os seus ideais (pausa de 15 minutos).

O animador pede os participantes que expressem o que sentiram ao fundar um novo partido, o que sentiram ao defenderem e confrontarem os seus ideais, qual o partido mais criativo ou mais bizarro.

Discussão final.

O animador deve observar a capacidade de cada um na expressão das suas ideias, a forma como sustenta o confronto com os outros e também a atitude de aceitação perante a opinião do grupo.

**Sessão de preparação para visitas no exterior (1 sessão)**

**Na tua pele  
(Taradel, 2009, p.185)**

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Material: ginásio com balneário                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Objectivo: estimular a capacidade de colocar-se na posição do outro, promover o aumento da autoconsciência.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p>Metodologia: O animador pede aos participantes que troquem de roupa e acessórios uns com os outros. Devem escolher um colega que tenha um estilo diferente do seu. Quando terminarem a troca, o animador solicita aos participantes que experienciem as novas roupas e acessórios andando pelo espaço completando a sua mudança. Podem por exemplo ver-se ao espelho, correr com os novos sapatos, visualizar-se com os novos óculos. Esta experiência tem a duração de 10 minutos.</p> <p>Segue-se a discussão final em que o animador questiona os participantes sobre os sentimentos na “pele” do outro, se conseguiram reconhecer-se nos colegas que o imitavam.</p> <p>O animador deve ter em atenção a mudança das posturas é evidente quando se altera o vestuário, sendo que alguns participantes podem ter uma maior autoconsciência e outros exprimem-se de forma mais espontânea. Este deve também ter em atenção dificuldades sentidas durante a realização da actividade.</p> |