

Psicologia do condutor jovem

MANUEL MATOS*

I

Há coisas em que os condutores jovens são como todos nós. Noutras são como alguns de nós e noutras ainda são como nenhum de nós.

A compreensão da psicologia do condutor jovem interessa naquilo que ela tem de problemático para a sociedade, para o outro e para o próprio.

Por norma, a sociedade actual equaciona os problemas decorrentes da sinistralidade em termos económicos mas, faz mal os cálculos. Primeiro, porque as vidas humanas não têm preço, e segundo porque em termos económicos propriamente ditos, os custos estão a revelar-se insustentáveis.

Os dados relativos à sinistralidade de países mais desenvolvidos do que nós, e sobretudo quando es-

ses países são modelos de civilização, deveriam permitir-nos uma antecipação, prevenção da sinistralidade. Mas como não somos capazes de aprender com os erros dos outros, repetimo-los...

Nos anos trinta, e segundo os dados estatísticos do National Safety Council (USA), os prejuízos económicos por mortes, lesões, danos materiais provocados por acidentes de automóveis eram de 3 biliões e meio de dolares/ano, e morriam mais pessoas entre os 3 e os 20 anos por acidente do que por qualquer outra enfermidade.

Já nessa ocasião (K. Menninger 1938) 30% dos condutores eram responsáveis por 44% do total de acidentes; os indivíduos com 4 acidentes eram 14 vezes mais numerosos do que se fosse considerada a teoria do acaso; os indivíduos com 7 acidentes eram 9 vezes mais frequentes do que o esperado segundo a lei das probabi-

* Docente na Facul. de Pisc. e Ciências da Ed. da Univ. de Lisboa

lidades.

Na Suécia em 1978 (2º país com menos sinistralidade da Europa), A. Engstrom (1979), apurou que no serviço de ortopedia cirúrgica do Hospital Universitário de Upsália, 65% dos motociclistas acidentados precisam de um tempo médio de 3.30 horas de intervenção cirúrgica, 43 dias de internamento e perdem 83 dias de actividade útil...

Segundo a O.M.S. (1982) há 30 milhões de deficientes no mundo em consequência de acidentes de viação.

Em Portugal, a 1ª causa de morte e invalidez nos jovens de 16-19 anos deve-se aos acidentes com veículos motorizados.

Nesses, os veículos designados por motos (velocípedes e motociclos) são responsáveis pela maior parte da sinistralidade nos jovens tanto ao nível de condutores como de passageiros ou de peões. (J.M. Fernandes 1986) ⁽¹⁾

São os condutores que apresentam maior índice de mortalidade e são também os condutores que sofrem o maior número de lesões.

Os múltiplos trabalhos sobre sinistralidade e prevenção rodoviária demonstram que o factor humano é o maior responsável pelo acontecer dos acidentes.

A sinistralidade é um proble-

ma indissociável do tipo de sociedade, e a sociedade actual revela-se incapaz de controlar/ reduzir/ /metabolizar os "resíduos" da sua própria produção. Sendo um problema de todos é-o ainda mais de alguns do que doutros; dos mais jovens nomeadamente...

Esta questão não pode ser iludida se quisermos realmente actuar enquanto adultos responsáveis no domínio da preservação da vida e na limitação da enfermidade

Os progressos conseguidos pela medicina, graças ao avanço das técnicas de diagnóstico e intervenções precoces anulam-se a partir dos 14 anos com os acidentes de viação nos jovens

Os acidentes são hoje o maior problema de saúde pública no nosso país e tememos bem que assim continuem se não optarmos por defender a vida, questionando a sociedade e os modelos em que ela se baseia.

II

Com base na investigação (M. Matos, 1991), e na experiência clínica, podemos afirmar que o acidente não acontece por acaso. Os acidentes de viação são, muito frequentemente, de natureza auto-destrutiva e hetero-destrutiva e com dimensões inconscientes que importa conhecer.

A compreensão da psicologia

do condutor jovem é indissociável da análise do processo natural do crescimento físico e psíquico que ocorre: *primeiro*, e sobretudo, no meio familiar, *mais tarde*, e predominantemente, na envolvente social.

O jovem condutor, que já não é criança mas ainda não é adulto, procura na condução o primeiro sinal de reconhecimento do seu estatuto de adulto, de independência, de diferenciação e distanciamento em relação à família.

Depara-se, então, com uma sociedade cada vez mais complexa, homogénea, saturada, competitiva, exibicionista e individualista mas que exige um elevado grau de socialização e normas onde conduzir, e conduzir-se socialmente, exige uma maturidade psíquica individual e um sentido de pertença social.

À complexa tarefa de conduzir vêm associar-se as responsabilidades inerentes ao ser-se condutor. Responsabilidade civil (perante a lei), atitude e comportamentos cívicos (dependente do sistema de valores éticos e morais) vão ser indispensáveis a quem trás em seu poder uma máquina tão útil quanto perigosa.

Neste primeiro embate com a responsabilização o jovem condutor encontra-se, por norma, numa situação de dependente da família do ponto de vista económico e habitacional, ao mesmo tempo que é "maior" mas

apenas por inerência da maioridade aos 18 anos.

O jovem e os seus comportamentos só podem ser compreendidos dentro do contexto social próprio, tendo em conta a história do seu desenvolvimento psicológico e o enquadramento psicossocial actual.

Quanto mais complexa for a tarefa exigida ao jovem, mais o obrigamos a pôr à prova a coerência e a permanência das aquisições psíquicas anteriores.

Assim, o jovem condutor, ainda dependente mas já falsamente maior, vai *mostrar-nos quem é no modo como conduz*. A sua condução reflecte, ponto por ponto o seu dinamismo intra-psíquico. O que lhe acontece tem uma leitura factual, objectiva, observável, mas que precisa de ser complementada pela compreensão das mudanças psíquicas que estão a ocorrer na fase do crescimento físico e de maturação psicológica.

O acidente, a velocidade, o tipo de manobras... as infracções, a condução arriscada têm a suportá-las uma atracção irresistível pela *acção*, pelo *exibicionismo*, pela *procura e controlo do risco*.

A acção quando mediatizada pelo pensamento obedece a uma estratégia de *risco aceitável*, tendo em conta os custos e o benefício do uso do automóvel. O jovem que conduz sob o

primado da acção, insuficientemente mediatizada pelo pensamento, corre *riscos excessivos*, em que os custos são desproporcionados em relação aos benefícios.

No jovem a acção resulta da carga ansiosa e/ou depressiva que não consegue ser pensada. Acção, agitação motora, velocidade são equivalentes de evacuação de conteúdos psíquicos com expressão muitas vezes simbólica que visa contrariar a percepção interior e momentânea que o sujeito tem de si próprio (sente-se inferior, exhibe-se; duvida da sua virilidade, acelera; teme a morte, desafia-a).⁽²⁾

Porque não se lê interiormente, porque pensa pouco e mal, também não faz uma leitura correcta da envolvente. Confiante na sua destreza motora, hipervaloriza as suas capacidades perceptivas e sub-estima as dos mais velhos. O mesmo acontece em relação aos seus pares.

H.D. Egberink, P.F. Lorens e H.H. Molen (1986) demonstram por exemplo que os condutores jovens detectam o encontro súbito com crianças menos frequentemente do que os adultos. Estes autores calcularam o potencial de risco segundo a idade/velocidade/tipo de estrada, e verificaram que os jovens tem um potencial de risco mais elevado do que os adultos.

A condução do jovem está

muito frequentemente sob o efeito de uma carga projectiva que lhe faz atribuir a culpa e a responsabilidade daquilo que acontece ao exterior (ao tempo, à estrada) ao outro, etc., sem se questionar a si próprio.

Porque são hábeis do ponto de vista motor mas imaturos do ponto de vista psíquico percebem muito mal o risco para eles e para os outros e "pensam-se" imunes ao acidente. Regem-se por *não pensamentos* do género: a mim não me acontece... Guiam-se, no fundo, pela negação da realidade. Conduzem negando a realidade.

O código da estrada, limites de velocidade, as normas de segurança, para eles e para os outros, são entendidos como preciosismos, exageros.

E isto é reforçado pelo efeito perverso do conforto e silêncio do veículo que faz perder ao condutor a noção da velocidade a que se desloca.

Os códigos e as normas cumprem-se quando temos dentro de nós elementos de identificação com quem os elabora e faz cumprir.

O jovem, no seu processo de crescimento psíquico, passa pelo abandono, rejeição das identificações anteriores, quando as adquiriu.

Classicamente dir-se-ia que se desembaraça do Super-Eu paterno (instância intra-psíquica da maior importância na auto-regulação das ati-

tudes e comportamentos) sem ter ainda consolidadas as suas próprias identificações, consentâneas com o ser-se adulto, diferente, mas também suficientemente construtivo para se ser continuador dos valores (tão simples e importantes como a vida) e dos códigos "herdados".

Enquanto dura a adolescência, e somos cada vez mais adolescentes até mais tarde, o jovem condutor passa imperterivelmente por remodelações psíquicas e relacionais, muitas vezes por perdas que comprometem o equilíbrio psíquico com reflexos inequívocos na condução, transformando-a em condução de risco.

Acrescentamos que qualquer um de nós pode estar momentânea ou permanentemente sob a influência do *estado psíquico da acção*. Simplesmente o jovem condutor está-o com maior frequência e intensidade.

Nele, mais que no adulto, a acção opõe-se ao pensamento porque o jovem precisa do contacto, proximidade com o risco, com o perigo, com a quase morte... para se sentir vivo. A sua experiência é adquirida através das emoções, sensações fortes, que ainda não são pensamento, nem nele se tornam por esta via.

Neste movimento de proximidade com a morte, apaga-se a fronteira entre o normal e o patológico, e momentaneamente actua/actuamos sem pensar, sem avaliar o perigo...

III

A sociedade industrial dos últimos trinta anos veio provocar alterações significativas na matriz familiar.

Passámos do pai autoritário ao pai demissionário. Em vez da função integradora da mente, desempenhada pelo papel do pai na adolescência, ocorre a função desintegradora e dispersiva do pensamento sem que o tecido social, nas suas variantes, se ofereça com qualquer função integradora.

A sociedade industrial destituiu o pai na sua influência, na orientação e educação dos filhos e "substituiu-se-lhe".

O jovem sai fragilizado do meio familiar onde viveu mais em interacção e comensalidade do que por vínculos afectivos ou prazer de relação.

Neste vazio de modelo de identificação e na transição para a sociedade adulta o condutor jovem mostra-se muito permeável aos valores que a sociedade veicula. Sem que eles tenham obrigatoriamente qualquer efeito organizador. Muito frequentemente têm é um efeito desorganizador.

O jovem na procura da sua confirmação pelo tecido social adere à condução exibicionista inebriado pela sua imagem ao volante; como Narciso perante a sua imagem no lago. Narciso

so quanto mais se contemplava no espelho das águas mais se enamorava dele próprio e não chegou a adulto, como não chegam muitos jovens condutores das nossas sociedades.

A exibição arriscada não só não diminui a falha narcísica do jovem como muitas vezes a agrava. Assim acontece quando ficam deficientes em consequência dos acidentes de viação.

O Centro de Medicina de Reabilitação de Alcoitão, que nos anos da guerra colonial reabilitava mutilados de guerra, reabilita, desde os anos setenta jovens mutilados em consequência de acidentes de viação.

A velocidade está fortemente ligada à idade, atrai mais os jovens do que os adultos, diminui com a idade, sobretudo a partir dos 25 anos, e o limiar da velocidade é mais baixo nas mulheres do que nos homens (M. Lucet 1963).

Os jovens do sexo masculino mostram-se mais orgulhosos da velocidade e sentem-na como um valor, por isso usam o potencial máximo do motor. Mas se são os homens que mais exibem a velocidade são as mulheres que mais a apreciam.

A velocidade tem portanto actores e espectadoras sociais...

Conforme demonstrámos (M. Matos 1991) a velocidade, a condução agitada está fortemente relacionada

com a depressão e a ansiedade.

Enquanto o jovem "não se sente a salvo no mundo dos adultos" sente-se inseguro e medroso. O medo de perder o amor do outro (vertente depressiva) e o medo perante o futuro que se desconhece (vertente ansiosa), obrigam o jovem à agitação, à velocidade, à condução temerária na medida em que a acção tem um efeito antidepressivo e um efeito contra-fóbico momentâneos e enganosos.

É claro que aqui reside a armadilha: *sente-se psiquicamente, internamente, em risco e, para não pensar* (porque é doloroso pensar, porque nem a família nem a sociedade propiciam o pensamento) *adopta comportamentos de risco... assusta o seu medo*. Mas nem por isso fica mais confiante. Antes pelo contrário, fechado o círculo aumenta o risco...

IV

O contacto directo do jovem com o risco faz parte do próprio processo de crescimento. Enquanto a adolescência dura, dura o risco.

O adolescente reclama o crescimento com a experiência. E a experiência é intransmissível.

Isto coloca-nos na obrigação de não sermos apenas investigadores dos factos mas interventores atempadamente.

Conhecemos hoje as etapas do desenvolvimento psicológico humano e dos factores que o influenciam, desde a concepção, gravidez, nascimento, latência, adolescência, até à vida adulta.

No jovem a via eleita para expressão dos problemas psicológicos é a via do comportamento... e hoje mais do que nunca porque vivemos numa sociedade que se desligou dos valores tradicionais próprios, importa modelos e caminha velozmente também, sem saber para onde. Opta pela acção e interacção. Descuida a relação e o pensamento.

A sociedade actual é a da visão, ilusão telereceptiva, do "show", pensa pouco e mal. Nela se apaga a fronteira entre o normal e o psicopatológico na imensa maioria das pessoas, e dos jovens em particular.

O jovem, no mais íntimo dele próprio, ainda que o negue verbalmente espera que o pai, a família e a sociedade o ajudem a pensar; de resto se o questionarmos, muito do que ele faz é incompreensível aos seus próprios olhos. Cínicamente essa mesma sociedade diz-lhe que interaja, que actue... Não é seguramente por acaso que a psicopatologia actual é a patologia da acção. Delinquência, toxicod dependência, marginalidade não acontecem sem uma forte influencia social e familiar.

Os comportamentos do jovem ao volante são questionadores da família, dos técnicos em particular e da sociedade em geral; tanto na génese desses comportamentos como na sua finalidade.

Dentro do seu carro ou na moto o jovem perde os limites dele próprio, adere à máquina, confunde-se com ela. Projecta-se no seu veículo, e é muitas vezes projectil contra um alvo; na verdadeira acessão da palavra. Muitas vezes nessa façanha exprime a agressividade contida em comportamentos auto e hetero-agressivos.

Ataca o sossego e a qualidade de vida de cada um e de si próprio. Daqui resulta uma sinistralidade inquietante.

A condução dos jovens é, em grande medida, uma "linguagem" em que os actos estão desligados do pensamento.

Cabe-nos a nós, em particular à psicologia, interpretar, dar sentido à condução do jovem e ligar o acto de conduzir ao pensamento de modo a que os nossos conhecimento sirvam para resolver as contradições e os antagonismos criados pelo tipo de sociedade.

Propomos algumas *medidas de prevenção exequíveis*.

1) Sensibilização das autoridades competentes, e dos técnicos em particular no sentido do abandono da

ideia do acidente como um acaso, encarando-o no âmbito das perturbações psicopatológicas;

2) Desenvolver no jovem um espírito crítico em relação aquilo que a sociedade lhe propõe adquirir, conduzir e em relação aos modelos veiculados pelos "mass media"

3) Desenvolvimento de campanhas nos estabelecimentos de ensino, junto dos jovens de forma a demonstrar-lhes a relação existente entre perturbações psicológicas na adolescência e a propensão aos acidentes fazendo um rastreio com a escala de risco suicidário de J. Stork;

4) Fazer um exame psicológico sistemático e obrigatório, incluindo a escala de risco suicidária de J. Stork e a escala de ansiedade de W. Zung, reduzidas e adaptadas para a população portuguesa;

- a) a todo o candidato à licença camarária de motorizada;

- b) a todo o candidato à carta de condução.

5) Implementar investigação psicológica existente e a desenvolver em conjunto com a Prevenção Rodoviária Portuguesa e a Comissão Distrital de Segurança Rodoviária.

Se não queremos que um elemento de conforto e desenvolvimento, como o automóvel, se transforme numa calamidade silenciosa e pro-

gressiva, se não queremos que um sector tão rentável para a economia redunde em prejuízos com consequências imprevisíveis é necessário ter a coragem de impôr limitações à posse da própria carta de condução a quem não tiver a maturidade e/ou saúde mental para a ter e conduzir. Porque não é a idade que define a maturidade psicológica.

Acima de tudo a vida humana.

Notas

(1) J. M. Fernandes, *O Jornal Expresso*, 4 de Fevereiro de 1989

(2) Veja-se, ouça-se, o "cerimonial" de motos no máximo da aceleração, frente ao cemitério aquando do funeral de alguns "motards"

Bibliografia

EGBERINK, H.D., LOURENS, P.F., MOLEN, H.H. "Driving strategies among younger and older drivers when encountering children". Oxford: *Accident Analysis and Prevention*, (18), 4, 1986, pp. 315-324.

ENGSTROM, A. "Causes and consequences of moped and motorcycle accidents". Estocolmo: *Scandinavian journal of social medicine, Suplemento*,

(15), 1979, 88 p.

FREITAS, E. de "Acerca do suicídio que a imprensa diz haver". Lisboa: *Risco*, 1, 1985, pp. 57-67

LUCET, M. "Quelques aspects psychosociologiques de la vitesse" Arcueil: "*Bulletim de l'Organisme Nationale de la Sécurité Routière*", (12), Maio 1965. 23 p.

MATOS, M. *Factores de risco psicológico em jovens condutores de motorizada e sua influência relativa na ocorrência dos acidentes*. Tese de Doutoramento, Lisboa 1991. 581 p.

MENNINGUER, K.A. (1938) *El hombre contra si mismo*. Trad. do Inglês. Buenos Aires: Editorial Losada, 1952. 450 p.

O.M.S. "L'epidemiologie des traumatismes et leur importance dans la gène des Handicaps". Copenhaga: *Bureau Regional de l'OMS pour l'Europe*, 1982, 47 p.



DISALEX, S.A.

DISTRIBUIDORA DE CONSUMÍVEIS GRÁFICOS
DO ALENTEJO E EXTREMADUA

Rua Projectada à Raposeira, Lt. 54

7350 ELVAS Portugal - Telef. (068) 621825 - Fax 621824

LUPYNAND

LIVRARIA / PAPELARIA

- Livros escolares e didáticos
- Artigos de papelaria
- Brindes e novidades
- Livros científicos destinados ao Ensino Superior

Rua de Mértola, 89 B E J A - Tel. 24112

ASSINA

LER
educação