



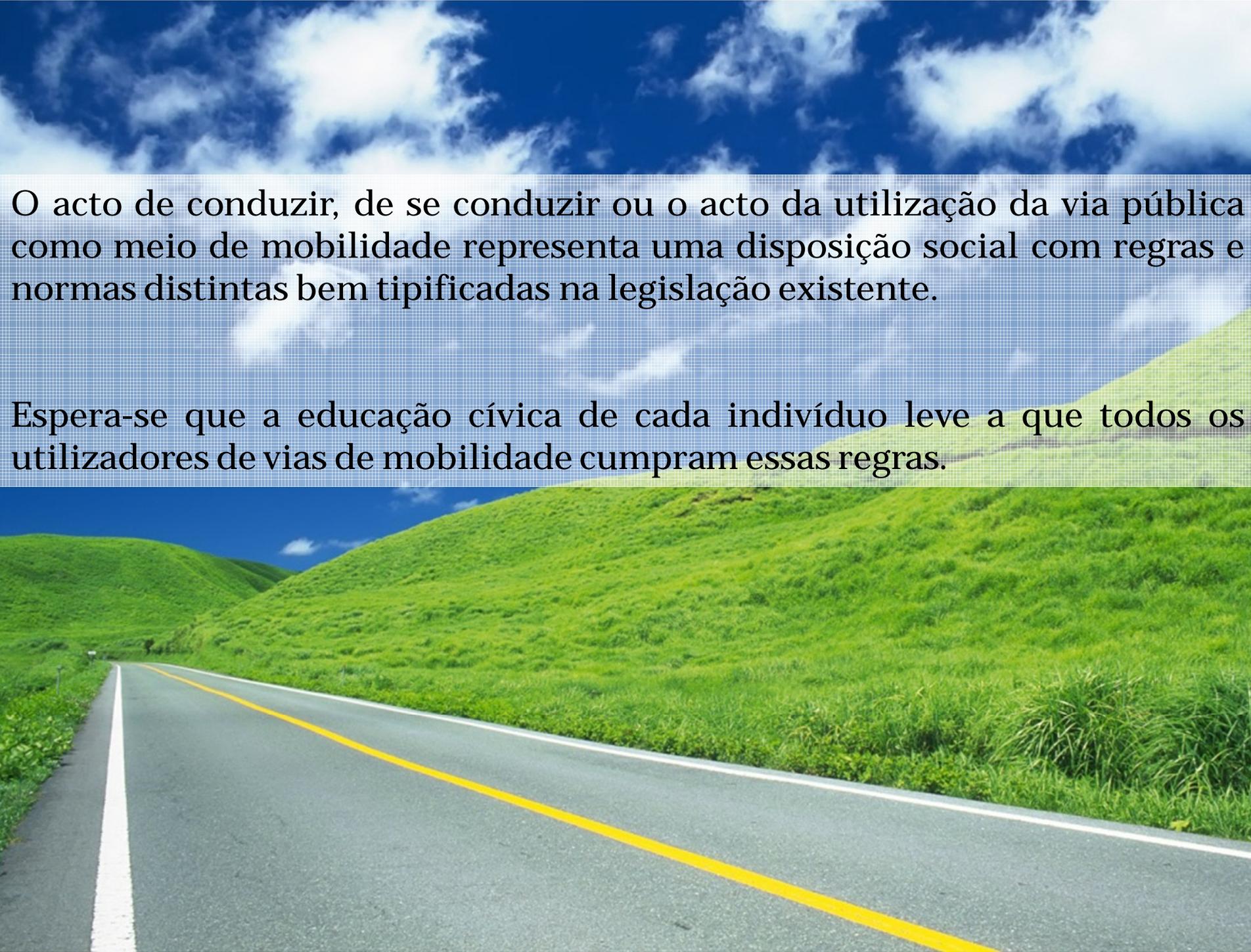
COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
SUBCOMISSÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

COLÓQUIO “OS JOVENS, ÁLCOOL E SEGURANÇA RODOVIÁRIA
SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA:
A PRESSÃO, OS COMPORTAMENTOS SOCIAIS E A EDUCAÇÃO
PARA A SAÚDE NOS JOVENS

Lisboa, 28 de Fevereiro de 2011

Raul Alberto Cordeiro, Professor Adjunto
Presidente do Conselho Técnico-Científico





O acto de conduzir, de se conduzir ou o acto da utilização da via pública como meio de mobilidade representa uma disposição social com regras e normas distintas bem tipificadas na legislação existente.

Espera-se que a educação cívica de cada indivíduo leve a que todos os utilizadores de vias de mobilidade cumpram essas regras.

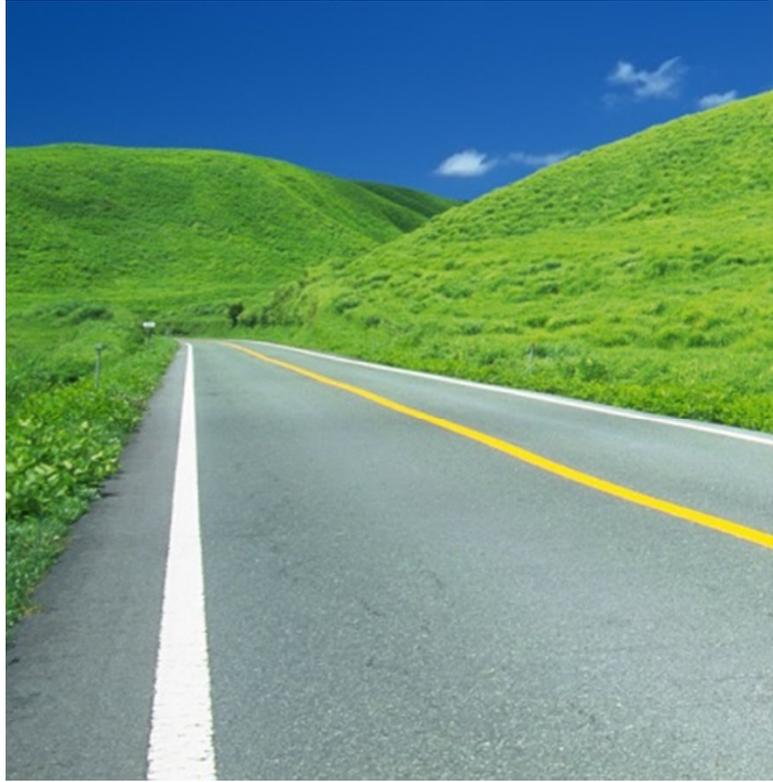
		Vítimas mortais												Total (1)
		<=14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	>=65	
Peões	2008	7	2	2	3	3	5	14	10	8	9	13	58	136
	2009	8	2	0	5	6	7	5	8	13	4	6	64	130
	09/08	1	0	-2	2	3	2	-9	-2	5	-6	-7	6	-6
Veículo Ligeiro*	2008	11	27	47	45	33	34	25	28	34	28	18	62	393
	2009	10	37	43	41	26	27	26	21	32	26	15	68	373
	09/08	-1	10	-4	-4	-7	-7	1	-7	-2	-2	-3	6	-20
Veículo Pesado*	2008	1	0	0	1	4	0	2	1	3	3	1	1	17
	2009	0	1	1	2	7	3	2	5	2	2	1	1	27
	09/08	-1	1	1	1	3	3	0	4	-1	-1	0	0	10
Velocipede**	2008	0	1	1	1	0	3	4	2	6	1	3	15	37
	2009	0	1	2	0	2	2	4	2	3	1	4	4	25
	09/08	0	0	1	-1	2	-1	0	0	-3	0	1	-11	-12
Ciclomotor*	2008	1	1	2	4	5	8	3	3	4	5	9	17	62
	2009	0	2	1	4	2	1	6	4	3	2	1	24	50
	09/08	-1	1	-1	0	-3	-7	3	1	-1	-3	-6	7	-12
Motociclo*	2008	0	4	21	20	25	17	5	7	1	0	0	2	102
	2009	0	1	22	15	18	18	9	9	4	1	2	3	102
	09/08	0	-3	1	-6	-7	1	4	2	3	1	2	1	0
Total (2)	2008	20	35	74	74	71	67	54	52	57	49	47	173	776
	2009	19	44	69	68	62	58	53	49	61	40	31	180	737
	09/08	-1	9	-5	-6	-9	-9	-1	-3	4	-9	-16	7	-39

* Condutores e passageiros; ** inclui velocípedes com motor

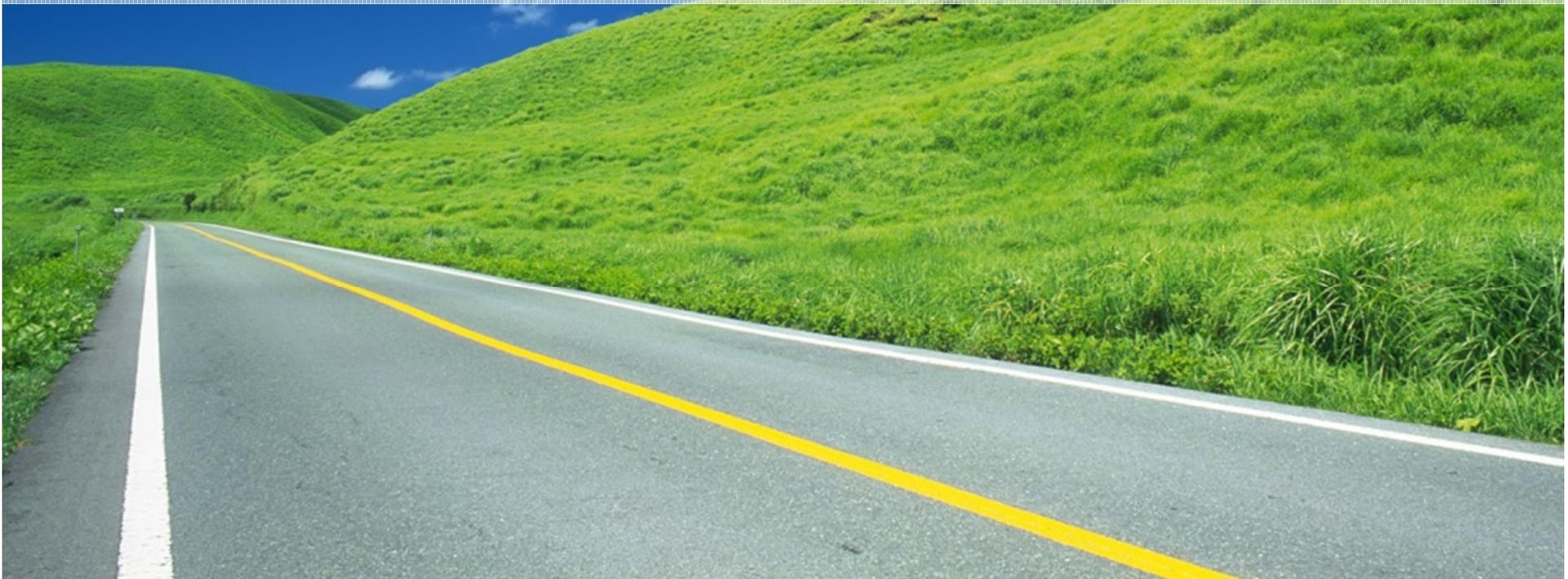
(1) inclui grupo etário não definido

(2) inclui outros veículos

Em 2009, segundo o Relatório de Sinistralidade Rodoviária da ANSR registaram-se um total de 181 vítimas mortais em jovens entre os 15 e os 29 anos correspondendo a cerca de 25% do total de vítimas mortais, a maioria em acidentes envolvendo veículos ligeiros (121, 66%).

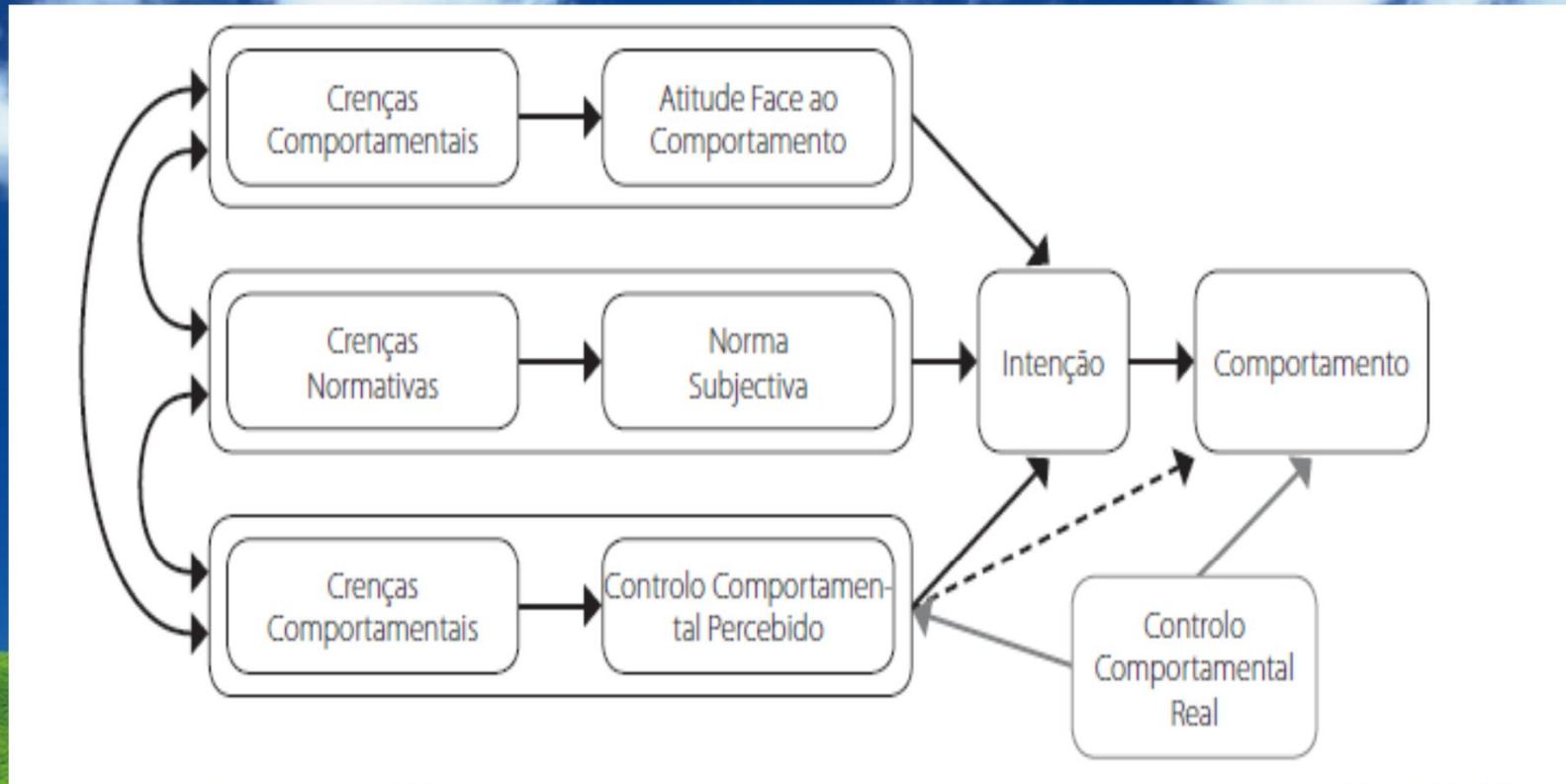


De facto, o condutor é cada vez mais identificado como a principal causa da elevada sinistralidade verificada, seja pela fraca preparação para uma condução segura em condições adversas (climatéricas ou outras) seja pelos fenómenos psicológicos de natureza comportamental que envolvem o condutor, que encontra facilmente na condução um meio de escape para as pressões a que está sujeito no seu dia-a-dia.

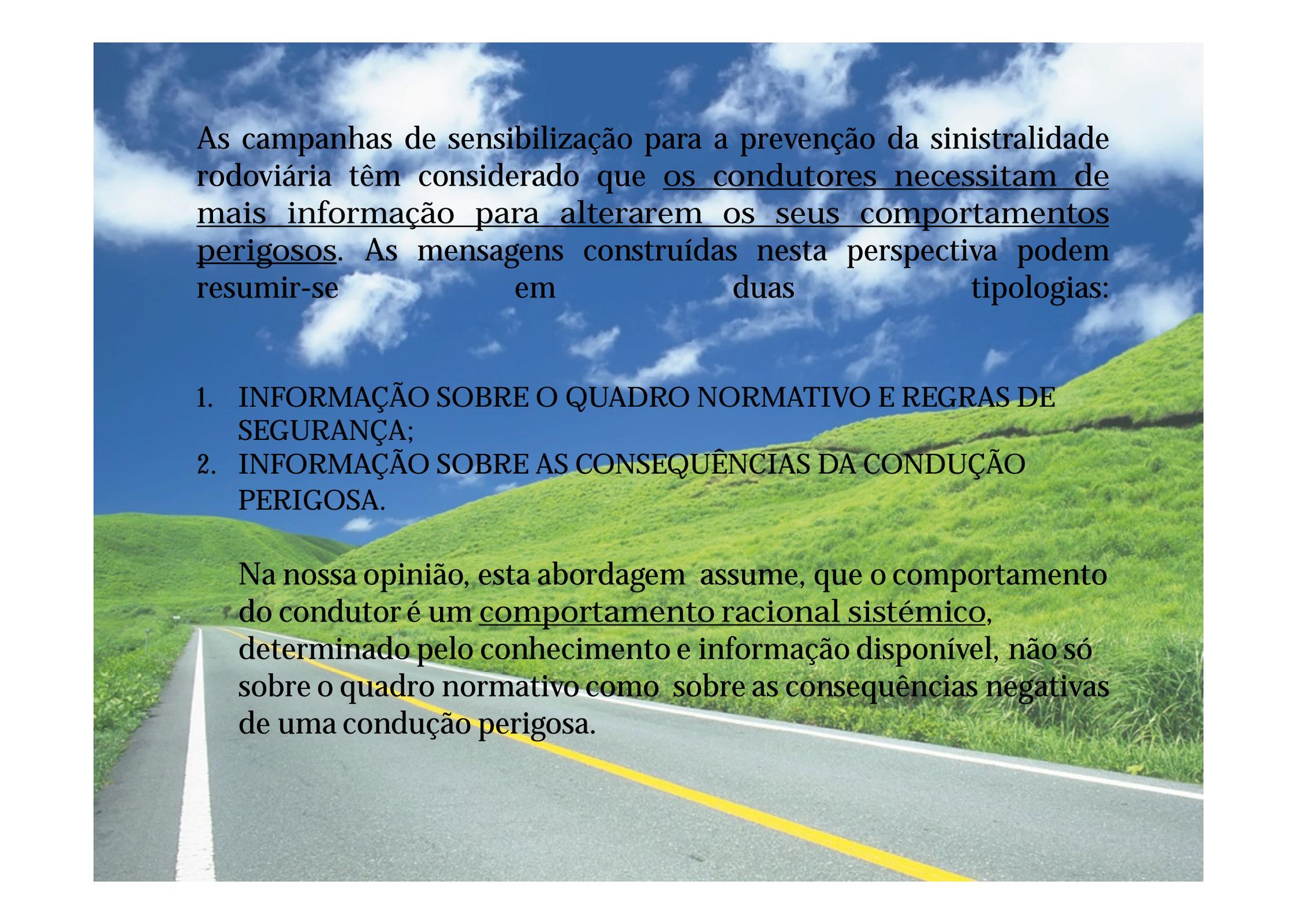


Factores para comportamento rodoviário de risco

- Idade
- Género
- Características de personalidade e estados emocionais
- O estilo de vida
- A experiência de condução
- A exigência da sociedade actual



Teoria do Comportamento Planeado (Ajzen, 1985, 1991),



As campanhas de sensibilização para a prevenção da sinistralidade rodoviária têm considerado que os condutores necessitam de mais informação para alterarem os seus comportamentos perigosos. As mensagens construídas nesta perspectiva podem resumir-se em duas tipologias:

1. INFORMAÇÃO SOBRE O QUADRO NORMATIVO E REGRAS DE SEGURANÇA;
2. INFORMAÇÃO SOBRE AS CONSEQUÊNCIAS DA CONDUÇÃO PERIGOSA.

Na nossa opinião, esta abordagem assume, que o comportamento do condutor é um comportamento racional sistémico, determinado pelo conhecimento e informação disponível, não só sobre o quadro normativo como sobre as consequências negativas de uma condução perigosa.

ABORDAGEM TRADICIONAL

INFORMAÇÃO/
SENSIBILIZAÇÃO

CONHECIMENTO

NOVO
COMPORTAMENTO



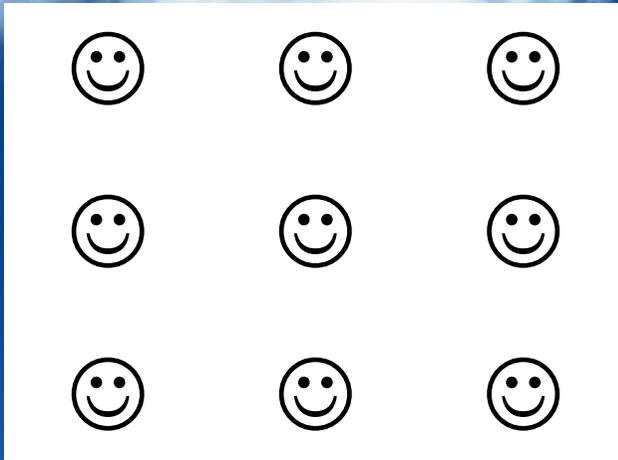
Teoricamente, o comportamento individual é controlado e formatado em sociedade através de um conjunto de mecanismos de controlo e pressão social e de dinâmicas de grupo.

Esses mecanismos podem ser mais ou menos formalizados, designadamente através de quadros normativos legais, aceites pelo colectivo.

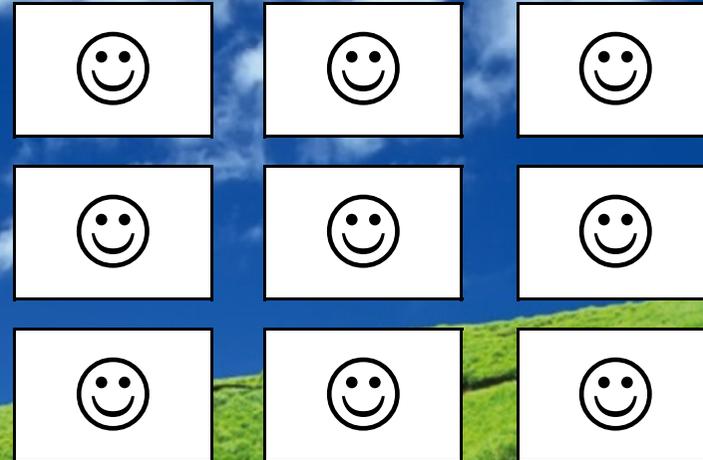
Indubitavelmente que o Código da Estrada se enquadra nesta categoria de quadros normativos, procurando regular o comportamento individual no contexto da dinâmica de grupo patente na organização do trânsito.

O problema começa quando o condutor entra na sua viatura assumindo que - na perspectiva do seu mapa mental - está a entrar no seu “reino”, num domínio próprio onde a força do quadro normativo e da pressão social diminuem e onde o seu poder individual se sobrepõe ao poder dos restantes sujeitos.

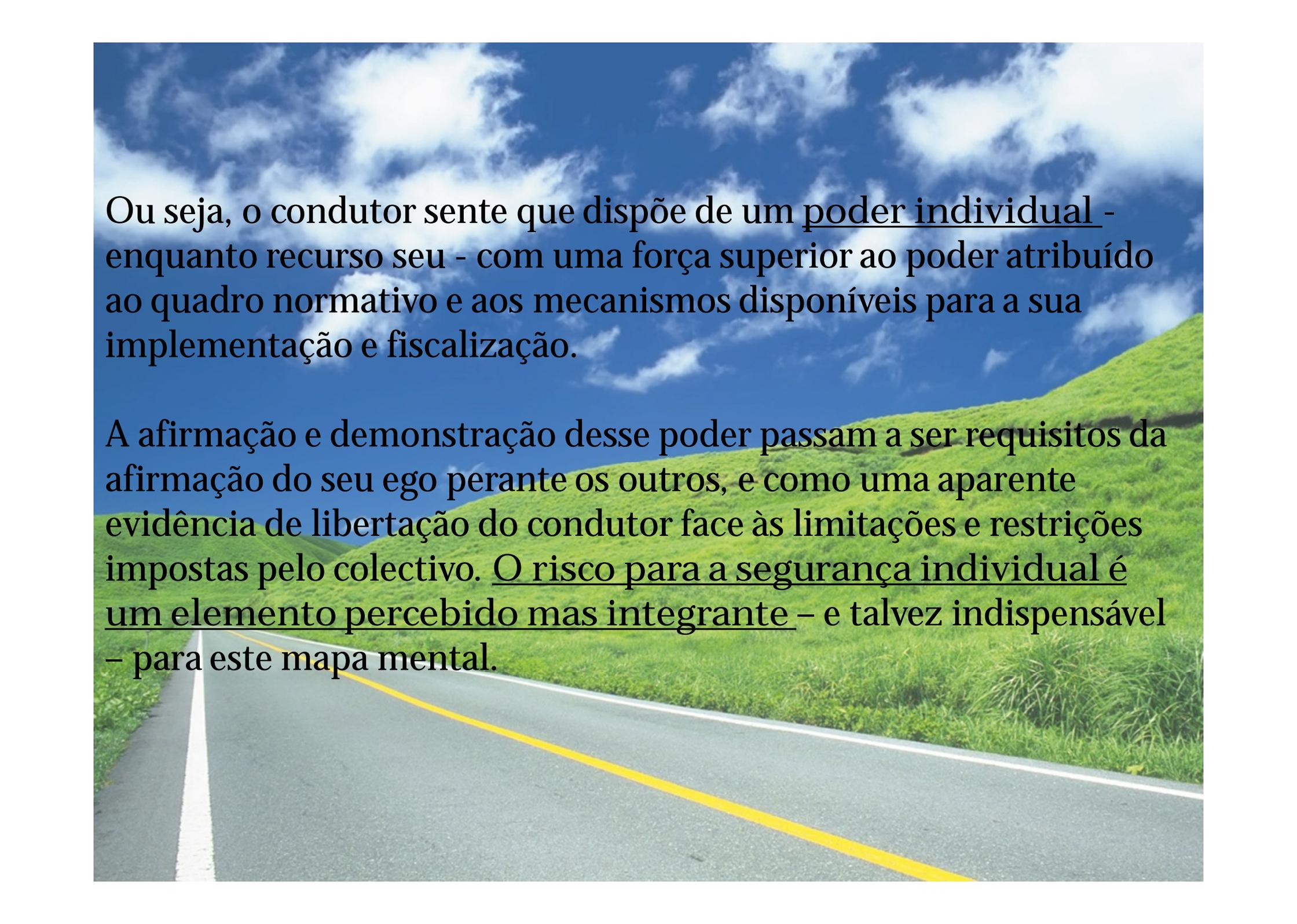




Dinâmica de grupo+Pressão social
Equilíbrio entre poderes individuais e colectivos



Mapa mental do condutor:
Diminuição da pressão social;
Sobreposição do Poder individual ao poder colectivo



Ou seja, o condutor sente que dispõe de um poder individual - enquanto recurso seu - com uma força superior ao poder atribuído ao quadro normativo e aos mecanismos disponíveis para a sua implementação e fiscalização.

A afirmação e demonstração desse poder passam a ser requisitos da afirmação do seu ego perante os outros, e como uma aparente evidência de libertação do condutor face às limitações e restrições impostas pelo colectivo. O risco para a segurança individual é um elemento percebido mas integrante - e talvez indispensável - para este mapa mental.

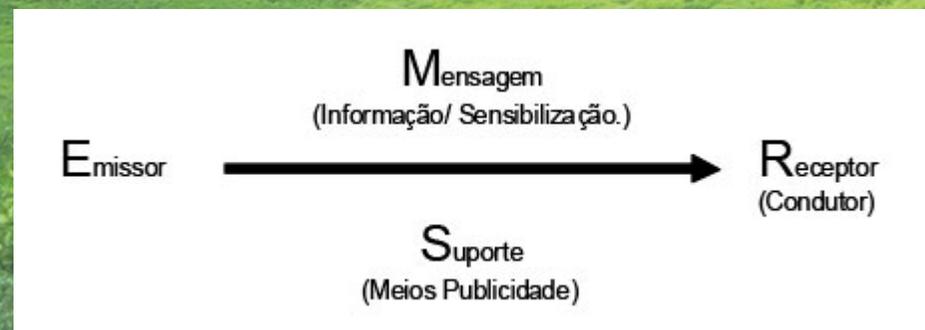
No mapa mental dos condutores estes recursos de poder individual são ainda exacerbados, por exemplo, pela imagem que é construída pela publicidade aos veículos que conduzem, projectada em realidades virtuais de super-heróis e personagens estereotipadas e socialmente reconhecidas.



Propõe-se assim uma abordagem assente na reconfiguração deste mapa mental dos condutores, procurando já não a assimilação de mais informação e conhecimento, mas uma verdadeira mudança comportamental baseada numa diferente percepção do papel individual e num maior equilíbrio entre o poder individual e o poder atribuído ao contexto colectivo.

NOVA ABORDAGEM

Mais do que desenvolver novas campanhas de comunicação, de publicidade, de sensibilização, etc., com variações nas mensagens ou nas estratégias de meios, defendemos a necessidade de adoptar uma estratégia multifacetada baseada na mudança dos elementos do processo de comunicação tradicionais, importando envolver neste processo os agentes mais relevantes na formação do mapa mental do condutor.



CONHECIMENTO
MAPA MENTAL

NOVO COMPORTAMENTO

ESTRATÉGIA PERCEPTUAL

NOVA ABORDAGEM

ESTRATÉGIAS DE EDUCAÇÃO PARA A SAÚDE

- CONCEPÇÃO DE PROGRAMAS DE EDUCAÇÃO PARA A SAÚDE;
- AVALIAÇÃO DE INDICADORES DE SAÚDE EM GERAL
- AVALIAÇÃO DE INDICADORES DE SAÚDE MENTAL
- “INTERVENÇÃO NA CRISE”
- ACOMPANHAMENTO PÓS-ACONTECIMENTO



PROGRAMA NACIONAL DE EDUCAÇÃO
PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA (OP1
da ENSR 2008-2015



COMISSÃO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
SUBCOMISSÃO DE SEGURANÇA RODOVIÁRIA

COLÓQUIO “OS JOVENS, ÁLCOOL E SEGURANÇA RODOVIÁRIA

ctcientifico@essp.pt
raulcordeiro@essp.pt

MUITO OBRIGADO

