

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

LEONORA VIDAL SPILLER

ASPECTOS FAMILIARES ENVOLVIDOS NA PERMISSÃO PARA ADOLESCENTES SEM  
CNH DIRIGIREM

CURITIBA

2018

LEONORA VIDAL SPILLER

ASPECTOS FAMILIARES ENVOLVIDOS NA PERMISSÃO PARA ADOLESCENTES SEM  
CNH DIRIGIREM

Dissertação de mestrado apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Psicologia do Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Setor de Ciências Humanas da Universidade Federal do Paraná.

Linha de pesquisa: Psicologia do Trânsito: avaliação e prevenção.

Orientadora: Pro<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Alessandra Sant'Anna Bianchi

CURITIBA

2018

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de  
Bibliotecas/UFPR-Biblioteca de Ciências Humanas  
Maria Teresa Alves Gonzati, CRB 9/1584.  
Dados fornecidos pelo (a) autor (a)

Spiller, Leonora Vidal.

Aspectos familiares envolvidos na permissão para adolescentes sem  
CNH dirigirem / Leonora Vidal Spiller. – Curitiba, 2018.  
95 f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná . Setor de  
Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação em Psicologia.

Orientadora : Profª Drª Alessandra Sant'Anna Bianchi

1. Adolescentes – Conduta. 2. Adolescentes – Psicologia . I. Título.  
II. Universidade Federal do Paraná.

CDD 155.5



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
SETOR CIÊNCIAS HUMANAS  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PSICOLOGIA

## TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em PSICOLOGIA da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da Dissertação de Mestrado de **LEONORA VIDAL SPILLER**, intitulada: **ASPECTOS FAMILIARES ENVOLVIDOS NA PERMISSÃO PARA ADOLESCENTES SEM CNH DIRIGIREM**, após terem inquirido a aluna e realizado a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de Mestre está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

Curitiba, 27 de Março de 2018.

ALESSANDRA SANT ANNA BIANCHI(UFPR)  
(Presidente da Banca Examinadora)

JOCELAINE MARTINS DA SILVEIRA(UFPR)

TANIA STOLTZ(UFPR)

Não é sobre ter todas pessoas do mundo pra si  
É sobre saber que em algum lugar alguém zela por ti  
É sobre cantar e poder escutar mais do que a própria voz  
É sobre dançar na chuva de vida que cai sobre nós

É saber se sentir infinito  
Num universo tão vasto e bonito, é saber sonhar  
Então fazer valer a pena  
Cada verso daquele poema sobre acreditar

Não é sobre chegar no topo do mundo e saber que venceu  
É sobre escalar e sentir que o caminho te fortaleceu  
É sobre ser abrigo e também ter morada em outros corações  
E assim ter amigos contigo em todas as situações

A gente não pode ter tudo  
Qual seria a graça do mundo se fosse assim?  
Por isso eu prefiro sorrisos  
E os presentes que a vida trouxe para perto de mim

Não é sobre tudo que o seu dinheiro é capaz de comprar  
E sim sobre cada momento, sorriso a se compartilhar  
Também não é sobre correr contra o tempo pra ter sempre mais  
Porque quando menos se espera a vida já ficou pra trás

Segura teu filho no colo  
Sorria e abraça os teus pais enquanto estão aqui  
Que a vida é trem bala, parceiro  
E a gente é só passageiro prestes a partir

(Ana Vilela – Trem Bala)

## AGRADECIMENTOS

Após dois anos de muita dedicação, aprendizagens, conquistas, desafios e sacrifícios, acreditava que, ao fazer os agradecimentos, seria a etapa mais fácil; ledô engano.

A maior preocupação ao redigir tal tarefa é esquecer de manifestar a minha gratidão a alguém. Sendo assim, gostaria de agradecer a todos que, de alguma forma, fizeram parte dessa jornada, nos últimos dois anos.

Porém, algumas pessoas, em particular, estiveram mais próximas ou exerceram um papel especial nesse processo. Aos meus colegas de mestrado, gostaria de agradecer o apoio e suporte em todas as situações.

A minha orientadora, agradeço a oportunidade de aqui estar, aprendendo a me desafiar ainda mais, a cada dia, bem como apoio e suporte.

Aos coordenadores da UNOESC, universidade onde trabalho, e colegas, pela compreensão nas diversas vezes em que trocas de horário foram necessárias a fim de que eu atendesse às exigências do programa de mestrado.

E, a minha família, em especial marido e filhos, que compreenderam e apoiaram as ausências semanais e as longas horas trancada no quarto, estudando, lendo e escrevendo, sem desfrutar a companhia de todos. Mesmo quando desanimava, achava que não daria conta de trabalhar, manhã, tarde e noite, administrar uma casa e fazer um mestrado a 500km de distância, sempre acreditaram que teria êxito.

Finalizo com um pensamento que li noutro dia, de autor desconhecido: “agradecer significa fazer a graça descer, ou seja, quando você expressa gratidão a sua presença torna-se um imã que só atrai coisas boas”.

Que assim seja !!!!!!!!!!!

## RESUMO

Apesar de conduta ilegal, os adolescentes circulam pelas ruas, conduzindo veículos motorizados e fazem parte das estatísticas de mortes no trânsito. Essa condução se dá com autorização e até incentivo dos pais, o que é contraditório, visto que a função primeira da família é segurança e proteção. Tendo essa temática como ponto de partida, esta dissertação é dividida em dois estudos: o primeiro visa identificar a percepção de jovens, que dirigiram antes dos 18 anos, com a permissão dos pais. O segundo estudo tem por objetivo compreender a relação existente entre o estilo parental, o clima de segurança no trânsito e o comportamento dos pais no trânsito percebidos pelos filhos que dirigiram antes dos 18 anos. Para tanto, a amostra do primeiro estudo foram os 111 jovens que declararam ter dirigido antes dos 18 anos e seus pais. Foram aplicados questionários sociodemográficos e a escala de Exigência e Responsividade traduzida por Costa, Teixeira e Gomes (2000). No segundo estudo, a amostra foi de 211 participantes e seus pais, sendo aplicados questionários sociodemográficos, escala de Exigência e Responsividade, O Driver Behaviour Questionnaire, traduzido por Bianchi e Sumalla (2002) e a Family Climate Road Safety, traduzida por Bianchi e Rezende (2015). Os resultados apontaram que os pais foram percebidos como negligentes e autoritativos, revelando que conduzir um veículo, apesar de ilegal, não se configura como comportamento de risco e corroborou estudos sobre diferenças entre clima percebido em relação à segurança no trânsito e o comportamento dos pais como condutores estilos parentais.

Palavras Chave: Adolescente sem CNH. Estilo parental. Clima familiar.

## *ABSTRACT*

Despite illegal behavior, teenagers are on the streets, driving motor vehicles and are part of the traffic fatality statistics. This conduction takes place with authorization and even encouragement from parents, which is contradictory, since the family's primary function is safety and protection. Having this theme as a starting point, this dissertation is divided in two studies: the first one aims to identify the perception of young people, who drove before the age of 18, with the parents permission. The second study aims to understand the relationship between parental style, the traffic safety climate and the behavior of parents in traffic perceived by the children who drove before the age of 18 years. For that, the sample of the first study were the 111 young people who declared to have driven before the 18 years and their parents. Sociodemographic questionnaires and the scale of Demanding and Responsiveness translated by Costa, Teixeira and Gomes (2000) were applied. In the second study, the sample consisted of 211 participants and their parents, with a sociodemographic questionnaire, the Demanding and Responsiveness scale, the Driver Behavior Questionnaire, translated by Bianchi and Sumalla (2002) and the Family Climate Road Safe, translated by Bianchi and Rezende (2015). The results showed that the parents were perceived as negligent and authoritative, revealing that driving a vehicle, although illegal, does not constitute risk behavior and corroborated studies on the differences between perceived climate in relation to traffic safety and the behavior of parents as parenting styles.

Keywords: Adolescent without driver license. Parenting style. Family climate.



## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Escalas de Exigência e Responsividade percebidas.....	29
Tabela 2 Idade em que os jovens aprenderam a dirigir.....	30
Tabela 3 Estilos Parentais percebidos.....	30
Tabela 4 Estilos Parentais percebidos em relação a quem ensinou os filhos a dirigir antes dos 18 anos.....	31
Tabela 5 Estilo Parental percebido pelos filhos que aprenderam a dirigir com 11 anos ou menos...	31
Tabela 6 Estilo Parental percebido pelos filhos que aprenderam a dirigir entre 12 e 17 anos.....	32
Tabela 1 Escalas de Exigência e Responsividade percebidas.....	61
Tabela 2 Percentis dos filhos que perceberam cada estilo parental.....	62
Tabela 3 Estilos Parentais percebidos pelos filhos conforme idade de início de condução.....	62
Tabela 4 FCRS – médias e desvios padrão.....	64
Tabela 5 Diferenças nas subescalas da FCRS conforme estilo parental percebido da mãe.....	65
Tabela 6 Diferenças nas subescalas da FCRS conforme estilo parental percebido do pai.....	65
Tabela 7 Médias e Desvios Padrão do DBQ/ pai e mãe.....	66

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO GERAL.....</b>	<b>12</b>
<b>1 Estudo 1- Pai me empresta o carro? Estilos Parentais e jovens que dirigiram antes dos 18 anos.....</b>	<b>16</b>
1.1 Resumo .....	16
1.2 Método.....	26
1.2.1 Participantes.....	26
1.2.2 Instrumentos.....	27
1.2.3 Procedimento de Coleta de Dados.....	28
1.2.4 Procedimentos de Análise dos Dados.....	28
1.3 Resultados.....	29
1.4 Discussão .....	33
1.5 Limitações do estudo .....	36
1.6 Considerações finais.....	36
1.7 Referências.....	38
<b>2 Estudo 2 - A relação entre comportamento dos pais como condutores e a percepção de estilos parentais e clima familiar quanto à condução em adolescentes sem CNH.....</b>	<b>46</b>
2.1 Resumo.....	46
2.2 Método.....	56
2.2.1 Participantes.....	56
2.2.2 Instrumentos.....	57
2.2.3 Procedimentos de Coleta de Dados.....	59
2.2.4 Procedimentos de Análise dos Dados.....	60
2.3 Resultados.....	61
2.4 Discussão.....	69
2.5 Limitações do estudo.....	72
2.6 Considerações finais.....	72
2.7 Referências .....	74
<b>3 Discussão Geral.....</b>	<b>79</b>
3.1 Limitações do estudo.....	81
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>82</b>
<b>ANEXO A – ESCALA FAMILY CLIMATE FOR ROAD SAFETY (FCRS).....</b>	<b>84</b>
<b>ANEXO B – DRIVER BEHAVIOUR QUESTIONNAIRE (DBQ) - PAIS .....</b>	<b>86</b>
<b>ANEXO C – ESCALA DE EXIGÊNCIA E RESPONSABILIDADE PARENTAL - PAI... </b>	<b>87</b>
<b>ANEXO C – ESCALA DE EXIGÊNCIA E RESPONSABILIDADE PARENTAL - MÃE .</b>	<b>88</b>
<b>ANEXO D – QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO – JOVEM .....</b>	<b>89</b>
<b>ANEXO E - DADOS SOCIODEMOGRAFICOS - PAIS .....</b>	<b>90</b>
<b>ANEXO F – DECLARAÇÃO DE INSTITUIÇÃO CO-PARTICIPANTE .....</b>	<b>91</b>

<b>ANEXO G – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA OS PAIS PARTICIPANTES .....</b>	<b>92</b>
<b>ANEXO H – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA ADOLESCENTES MAIORES DE 18 ANOS.....</b>	<b>93</b>
<b>ANEXO I – TEXTO ENCAMINHADO PARA O JORNAL DATA X.....</b>	<b>94</b>

## INTRODUÇÃO GERAL

O trânsito faz parte das nossas vidas desde o nascimento. Inicialmente participamos circulando empurrados nos carrinhos, motocicletas, pedalando bicicletas e finalmente, como passageiros ou dirigindo carros (Rozestraten, 1988). O grande sonho ou meta de conquista para uma grande parte da população é a aquisição de um carro; esse ocupa um lugar de importância particular no imaginário social, sendo relacionado a *status*, inserção e conquista social (Rodrigues e Casotti, 2015). O relatório da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2015), aponta que mais de 41.000 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Brasil em 2013, demonstrando que, infelizmente, para uma parcela significativa da população, o sonho do carro próprio ou ter a CNH, termina em pesadelo quando acontecem os acidentes.

Os jovens, faixa etária que mais morre em acidentes de trânsito (Organização Mundial da Saúde, 2015), demonstram ansiedade para iniciar o processo de Permissão Provisória para Dirigir (PPD), verificado na rotina como avaliadora num Centro de Avaliação de Condutores, seja pelo fato de já realizarem a avaliação psicológica no dia em que completam 18 anos quanto no discurso de que não dormiram aguardando o momento ou a longa espera até poder fazer a habilitação. Estudos apontam que muitos condutores aprenderam a dirigir ainda crianças e adolescentes, muitos ensinados pelos próprios pais (Duarte & Garcia, 2014; Pinto, 2017).

Sendo assim, o objetivo geral deste trabalho é identificar o estilo parental percebido pelos jovens que dirigem sem CNH e se há diferenças entre os grupos, além de verificar se há relação com o comportamento dos pais como condutores e o clima de segurança familiar percebido no trânsito por esses jovens.

No Brasil, segundo artigo 140 do Código Brasileiro de Trânsito (Brasil, 1997), a primeira habilitação é provisória, sendo renovada após um ano, caso sejam atendidas as exigências para tal, e é chamada de Permissão Provisória para Dirigir (PPD). Para candidatar-se à obtenção da PPD, a pessoa deve ser penalmente imputável, saber ler e escrever, possuir documento de identidade ou equivalente e Cadastro de Pessoa Física. Após cadastro na Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN) o candidato passa pela avaliação física e mental com médico e avaliação psicológica com psicólogo credenciado. O candidato aprovado inicia o curso teórico de 45h e após conclusão do

mesmo, realiza a prova de legislação na CIRETRAN. A próxima etapa são as aulas práticas, sendo que são 25 h para categoria B (automóvel) e 20 h para categoria A (motocicleta). Finalizadas as aulas práticas, o candidato realiza o exame de direção veicular e, no caso de aprovação, tem a Permissão Provisória para Dirigir (PPD), com validade de 1 ano e, ao término deste período, se o candidato não tiver vinculado ao seu nome infração grave ou gravíssima, ou reincidência em infração média, poderá solicitar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) definitiva, renovável a cada 5 anos.

O processo legal de obtenção da CNH é, ou deveria ser, apenas uma das etapas, sendo o papel da família de fundamental importância, desde o acesso ao veículo, bem como monitoramento e supervisão do comportamento como condutor de seus filhos. A família tem um papel essencial na formação do indivíduo, inclusive como modelo de comportamento (Lubenow, Fonseca, Júlio e Siva, 2010). No relativo ao trânsito, esse papel pode ser definidor entre a vida e a morte; infelizmente, o risco envolvido no ato de conduzir um veículo não está, ainda, entre os comportamentos que mais preocupam os pais (Araújo, Blankb & Ramos, 2009; Macedo, Fernandes & Martins, 2016; Newman, Harrison Dashiff & Davies, 2008). Assim, a forma como se estabelecem as relações familiares, nesse caso, principalmente ligadas à monitoramento, controle e *feedback* (exigência e responsividade) são importantes no processo de educação dos jovens, inclusive como condutores. Essa exigência (imposição de regras e limites) e responsividade (atitudes compreensivas, que através do suporte emocional, desenvolvam autonomia) constituem o estilo parental percebido pelo filho, que pode ser autoritativo, autoritário, indulgente e negligente (Benchaya, Bisch, Moreira, Ferigolo & Barros, 2011; Weber, Prado, Viezzer & Brandenburg, 2004).

Essa participação e monitoramento familiar, importantes no trânsito, podem ser associadas ao estilo parental, expresso por Baurind (1966) através de duas dimensões: exigência (controle e monitoramento) e responsividade (apoio emocional e desenvolvimento de autonomia). O estilo parental definido como autoritativo tem como característica alta exigência e alta responsividade; o autoritário apresenta alta exigência e baixa responsividade. O estilo indulgente é caracterizado por baixa exigência e alta responsividade e o negligente por baixa exigência e baixa responsividade

(Costa, Teixeira & Gomes, 2000). O estilo autoritativo é o mais efetivo, sendo associado a crianças com mais maturidade, autonomia, comportamentos menos agressivos e melhor habilidade social (Baurind, 1966; Benchaya, Bisch, Moreira, Ferigolo & Barros, 2011; Santos, Fonseca, Andrade & Freitas, 2014).

Dessa forma, a fim de alcançar os objetivos propostos, essa dissertação é composta por dois estudos independentes, porém interligados, que compõem o todo, sendo a proposta de que sejam submetidos à publicação separadamente. Ambos apresentam introdução, método, discussão e conclusão próprias, seguidos da lista de referências; ao final do trabalho são apresentadas as referências da introdução e discussão gerais, bem como os demais anexos dos estudos. Um último anexo compõe o trabalho, sendo o mesmo um artigo voltado aos meios de comunicação, com o objetivo de divulgar e envolver a comunidade nas discussões acadêmicas.

O primeiro estudo “Pai me empresta o carro? Estilos parentais e jovens que dirigiram antes dos 18 anos” tem como objetivo, identificar a percepção do estilo parental em adolescentes que dirigem sem CNH. Participaram da pesquisa 111 candidatos à Carteira Nacional de Habilitação de um Centro de Formação de Condutores que já haviam conduzido antes dos 18 anos e antes de terem iniciado o processo para CNH, sendo esse o critério para inclusão na amostra, e seus pais. Com os jovens foram utilizados como instrumentos um questionário sociodemográfico e a escala de estilos parentais (Costa, Teixeira & Gomes, 2000), e com os pais, um questionário sociodemográfico. Os dados foram analisados estatisticamente e as questões abertas foram analisadas através da Análise de Conteúdo de Bardin (Bardin, 2010).

O segundo estudo, “A relação entre comportamento dos pais como condutores e a percepção de estilos parentais e clima familiar quanto à condução em jovens sem CNH” tem como objetivo compreender a relação existente entre o estilo parental, o clima de segurança no trânsito e o comportamento dos pais no trânsito percebidos pelos filhos menores de 18 anos que dirigiram sem CNH. Para tanto, participaram da pesquisa 211 candidatos a Carteira nacional de Habilitação de um Centro de Formação de Condutores que haviam iniciado o processo para CNH. Com os jovens foram

utilizadas as escalas de estilo parental (Costa, Teixeira & Gomes, 2000), a escala *Family Climate Road Safety* (FCRS) desenvolvida por Taubman - Ben-Ari e Katz – Ben-Ami (2013), traduzida e adaptada para uso no Brasil por Rezende (2015), e questionário sociodemográfico. Com os pais, foram utilizados o *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ), desenvolvido por Reason et al. (1990) e traduzido e adaptado para uso no Brasil por Bianchi e Summala (2002), e questionário sociodemográfico. Os dados foram analisados utilizando estatística descritiva além de análise de variância e os dados qualitativos foram analisados através da Análise de Conteúdo de Bardin (2010).

Ao final da dissertação são apresentados os anexos. O Anexo A apresenta a escala *Family Climate for Road Safe* (FCRS), o Anexo B o *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ), o Anexo C, é a Escala de Exigência e Responsividade Parental (versão pai e mãe), o Anexo D, questionário sociodemográfico para o jovem, o Anexo E consta do questionário sociodemográfico para os pais. Após esses vêm o Anexo F, a declaração de Instituição Co-participante, Anexos G e H, os termos de consentimento livre e esclarecido para jovens e pais. Finalmente, o Anexo I apresenta o artigo enviado a meio de comunicação acerca da temática estudada. Ao final, constam as referências usadas na introdução e discussão geral.

## **1 Estudo 1- Pai me empresta o carro? Estilos Parentais e jovens que dirigiram antes dos 18 anos**

### **1.1 Resumo**

Apesar de ser proibido por lei, adolescentes fazem parte das estatísticas das mortes no trânsito como condutores, sendo que a grande maioria aprende com os pais, responsáveis pela educação primária dos filhos. Este estudo teve por objetivo identificar a percepção dos estilos parentais em jovens que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos. Participaram da pesquisa 111 candidatos à Carteira Nacional de Habilitação de um Centro de Formação de Condutores que haviam iniciado o processo para CNH. Os jovens responderam um questionário sociodemográfico e uma escala de estilos parentais. Seus pais responderam um questionário sociodemográfico com questões sobre sua opinião a respeito de adolescentes dirigirem. Os dados foram analisados estatisticamente e os resultados apontam os estilos autoritativo e negligente como prevalentes. Isso sugere que, mesmo em famílias com pais percebidos com alta responsividade e alta exigência, dirigir antes dos 18 anos não é considerado como um risco.

**Palavras Chaves:** Estilo Parental; Adolescentes sem CNH; Comportamento de Risco



No Brasil, os acidentes de trânsito e os assassinatos são apontados como as principais causas de mortalidade de brasileiros entre 15 e 29 anos. Dentre eles, os adolescentes representam um número expressivo nas estatísticas por de mortes e ferimentos em acidentes de trânsito (28%) e assassinatos (59%), segundo o Mapa da Violência 2014 (Waiselfisz, 2014).

Os adolescentes e jovens, que lideram as estatísticas de morte no trânsito, ocupam um quarto da população brasileira, segundo dados do último Censo Demográfico do IBGE de 2010. Isso representa uma população de 51,3 milhões de jovens de 15 a 29 anos, sendo que 84,8% destes vivem nas cidades e 15,2% no campo (IBGE,2010).

Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2015), mais de 41.000 pessoas morreram em acidentes de trânsito no Brasil em 2013. Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA, 2015), indicam que o governo gastou em torno de 40 bilhões em decorrência dos acidentes de trânsito. Estes dados impactam na economia visto que a população que lidera as estatísticas está na faixa etária economicamente ativa, que deixa de produzir e passa a ser responsabilidade do Estado (Hoffmann & González, 2003; Panichi & Wagner, 2006). Nesse contexto, as informações divulgadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) em 2011, revelam que dos 321.652 acidentes ocorridos em 2011, 2.305 (0,71%) envolveram menores de 18 anos como condutores. Dentre eles, 92% (2.121) eram meninos, 7,7% (177) meninas e em 0,3% (7) o sexo não foi identificado (DNIT, 2011).

Ao analisarmos os dados, o percentual relativo à população de menores de 18 anos sem Carteira Nacional de Habilitação (CNH) parece pequeno em proporção ao total de acidentes, mas por outro lado, estes meninos e meninas nem deveriam constar das estatísticas, visto que não têm permissão legal para dirigir, revelando uma realidade do país. Os acidentes envolvendo menores concentram percentuais maiores nas regiões sul (41,9%), sudeste (18,5%) e centro-oeste (9,15%). É importante ressaltar que a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) não é um direito do cidadão, mas uma concessão ou permissão do Estado e para tanto, o candidato deve atender às exigências e cumprir

as etapas previstas, e constitui ato ilegal, conduzir veículo motorizado antes dos 18 anos, idade de imputabilidade penal (Brasil, 1997).

Os adolescentes, de acordo com o Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA (Lei nº 8.069/90) compreendem a faixa de indivíduos dos 12 anos completos aos 18 anos incompletos de idade; após isso, podemos chamar de jovens. Essa fase é marcada por inúmeras transformações Papalia e Feldman (2013), sendo que por volta dos 12 anos, mudanças passam a acontecer na criança, tanto físicas, quanto cognitivas e sociais (Bee & Boyd, 2011; Papalia & Feldman, 2013).

Duarte e Garcia (2014) apresentam dados da Pesquisa Nacional de Saúde do Escolar (PeNSE 2012) em que 22,2% dos escolares menores de 18 anos de idade relataram ter dirigido veículo motorizado, pelo menos uma vez, nos 30 dias que antecederam a pesquisa. Na primeira edição da pesquisa (PeNSE, 2009), 18,5% dos escolares menores de 18 anos haviam relatado dirigir veículo motorizado; estes dados revelam o acesso, com permissão ou não dos pais, cada vez maior dos adolescentes à condução de veículos motorizados. Também ficou evidenciada, no estudo de 2014, prevalência dos meninos (20%) nos entrevistados que dirigiram antes dos 18 anos, nos trinta dias que antecederam a pesquisa, em relação às meninas (6,3%).

Pinto (2017), em seu estudo com 172 jovens universitários, revela que 18,3% dos entrevistados declararam que dirigiam/dirigem sem CNH. Entre os entrevistados, apenas 47,3% aprenderam a dirigir com o instrutor dos Centro de Formação de Condutores. Os demais, 52,7%, aprenderam a dirigir com familiares e pessoas próximas, sendo que os pais representam 35,15% desta amostra.

Os dados expostos anteriormente, em que adolescentes figuram como condutores antes do devido processo legal e fazem parte das estatísticas de morte no trânsito, corroboram Rozestraten (1988), quando afirma que os fatores humanos, nesse caso, a permissão dos pais para adolescentes dirigirem, são as principais causas dos acidentes, sendo que, cerca de 92% dos casos de acidentes podem ser atribuídos ao homem. Desta forma, neste processo de crescimento e formação da

personalidade, com as influências familiares e dos pares. O adolescente está exposto e sujeito a diversos riscos.

Apesar de reconhecerem os riscos, os adolescentes podem supervalorizar suas habilidades como motorista ou optarem pelo benefício de correr o risco pelo prazer que o mesmo lhes proporciona, além da busca pela aventura, influências do contexto social (pares) e impulsividade que são características a essa etapa do desenvolvimento (Huang & Winston, 2012).

Outro fator agravante que afeta os adolescentes de forma expressiva e que impacta nas taxas de eventos de trânsito, é o uso da tecnologia; MP3 *players*, *smartphones* para enviar e receber mensagem de texto e fazer fotos, e outros equipamentos que reduzem a atenção, controle do veículo e a tomada de decisão diante de situações de trânsito (Lee, 2007; McNabb & Gray, 2016; Neyens & Boyle, 2007). Nos Estados Unidos McDonald e Sommers (2015) pesquisaram sobre o uso dos *smatphones* e aplicativos com 30 adolescentes e concluíram que apesar de reconhecer o perigo do uso de redes sociais, digitar mensagens ou mesmo falar ao telefone, eles se envolvem nessas situações. Eles alegaram que conseguem controlar esses comportamentos, mas admitiram que em algumas situações, o celular os deixa desatentos em relação ao ato de dirigir.

Neste cenário, a Psicologia do Trânsito estuda o comportamento humano e seus deslocamentos, sendo que alguns deles são conhecidos como causadores de acidentes, dentre eles, o excesso de velocidade, dirigir alcoolizado ou sob efeito de drogas, dirigir sem cinto de segurança (Hoffmann & González, 2003).

Estudos apontam que adolescentes sem licença para dirigir, em alguns países e vários estados dos Estados Unidos, antes dos 16 anos, apresentam maiores riscos de acidente a eles próprios a aos demais usuários da via, adotando comportamentos de risco, como, dirigir alcoolizado, exceder velocidade, não usar o cinto de segurança, etc (Begg, Sullman & Samaranayaka, 2012; Hanna, Hasselberg, Laflame & Möller, 2010; Hanna, Laflame, Elling & Möller, 2013; Huber, Carozza & Gorman, 2006; Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2012).

Ainda em relação a comportamento de risco percebido pelos pais, vários autores apontam que os fatores de risco elencados pelos pais e sobre os quais buscam ter controle e é motivo de preocupação são o consumo de drogas, tabaco e álcool, gravidez e doenças sexualmente transmissíveis (Araújo, Blankb & Ramos, 2009; Macedo, Fernandes & Martins, 2016; Newman, Harrison Dashiff & Davies, 2008).

Em relação ao comportamento de risco, Jeolás (2012), em seu estudo sobre corridas de carros e motos (“rachas”) em Londrina, ressalta que a associação entre velocidade e juventude é um fenômeno social característico dos anos 1950, sendo inclusive, imortalizado em filmes, personagens, músicas, tendo o carro, a motocicleta, as jaquetas de couro e o *rock’n roll* como símbolos de rebeldia. O autor, ainda, identificou em relação ao significado do risco em relação à velocidade para os “rachadores”, como uma possibilidade de desafio, prova, testar limites, um rito de masculinidade e busca de adrenalina; alguns, inclusive, afirmam que têm controle e domínio do carro, dos riscos e manobras (Jeolás, 2012).

Outro aspecto importante em relação ao carro e o jovem refere-se ao valor que o mesmo tem em sua vida. Relativo às percepções e valores destinados ao carro, Moraes, Pascual e Severiano (2011) em seu estudo analisando a campanha de *marketing* da empresa Ipiranga, denominada “Apaixonados por Carros”, localizou em diversos endereços eletrônicos, depoimentos de internautas relatando o fascínio que os carros exercem, bem como sentimentos de estima, afeição e cuidados comparados ao destinado a entes familiares. Maoski (2014) em seu estudo com 511 participantes sobre a percepção do carro, identificou que o grupo com maiores taxas de mortalidade no trânsito (jovens do sexo masculino) apresentou a maior média nos fatores afetivo/simbólico. O fator instrumental (uso) apresenta médias maiores em grupo de participantes mais velhos. Nessa lógica, Jeolás (2012) conclui em seu estudo que os “rachadores” produzem e preparam seus carros para estas corridas, e que buscam, neste processo, cria-los a sua própria imagem, particularizando-o de alguma forma, a fim de exibir potência, tanto dos motores quanto dos pilotos, aumentando o prestígio entre os pares.

Segundo Rodrigues e Casotti (2015), o automóvel ocupa um lugar de importância particular no imaginário social, sendo relacionado a *status*, inserção e conquista social. Apontam, ainda, em seu estudo sobre as lógicas de consumo ligadas ao primeiro carro em populações de baixa renda, que as questões de praticidade, mobilidade e conforto em comparação ao transporte coletivo são preponderantes nas respostas dos entrevistados, contrariando estudos anteriores que colocam a aquisição do carro como símbolo de *status*.

Nesse sentido, considerando a importância e desejo relacionados a ter um carro e aspectos como a incidência de ocorrência de acidentes ser maior em adolescentes do sexo masculino e quando estão acompanhados de passageiros da mesma idade, depreende-se que quando associadas estas variáveis os riscos tornam-se maiores. Pesquisas abordam as características da adolescência, como a inexperiência, as habilidades para dirigir ligadas à imaturidade dos fatores biológicos e cognitivos (Huang & Winston, 2012), além da questão referente ao aumento do risco com a presença de passageiro, já que a influência dos pares é muito importante (Berry, Johnson & Porter, 2012; Cuffa, 2012; McNabb & Gray, 2016; Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005).

Além da influência dos pares, diversas pesquisas tratam da relação entre o comportamento dos pais enquanto condutores e o dos seus filhos, jovens condutores, como aspectos ligados ao monitoramento e controle parental, dinâmica familiar, o comportamento de risco dos pais como condutores, relacionado aquele dos filhos (Bianchi & Summala, 2004; Hoffmann & González, 2003; Panichi & Wagner, 2006; Taubman-Ben-Ari, Kaplan Lotan & Prato, 2015).

Apesar da gravidade da situação, os estudos relativos ao jovem sem habilitação por não ter a idade exigida, que dirige com a permissão familiar, apesar de relevantes, são escassos. Uma das razões para tal é a de que, os sujeitos envolvidos são de difícil localização, pois configura como conduta ilegal. Como exemplo da escassez de estudos nessa perspectiva, após pesquisa realizada nas bases *Scielo*, com os descritores adolescente sem CNH e adolescente sem habilitação, apareceram 2 artigos; nas bases *Web Science e Science Direct*, com os descritores: *teen driver, underage driver,*

*unlicensed driver, teenage driver without license*, apenas 26 artigos foram localizados até janeiro de 2018.

Hanna, Taylor, Sheppard e Laflame (2006), em sua pesquisa analisando os dados nacionais do *Fatality Analysis Reporting System* (FARS), apontam associação significativa entre conduta não autorizada e a maioria dos comportamentos de risco para a saúde, sendo que alguns comportamentos de risco se apresentam nos dois grupos (adolescentes com e sem habilitação), como o consumo de álcool e a ausência do uso do cinto de segurança. Estudos demonstram que no período de 5 anos, nos Estados Unidos, ocorreram 2.452 acidentes fatais com jovens condutores sem CNH, resultando na morte de 2.919 pessoas, sendo que, dessas, 1.082 foram jovens condutores sem CNH (Hanna et al., 2006). Ainda segundo os autores, a grande dificuldade em apurar esses dados, refere-se ao fato de que estes motoristas são desconhecidos pelas autoridades até o envolvimento em acidente ou quando são abordados. Huber et al. (2006) apresentam dados semelhantes, onde os meninos constituem a grande maioria dos menores não habilitados, sendo que no Texas (Estados Unidos), onde a idade mínima para dirigir é 16 anos, entre 1995 e 2000, 4.170 acidentes envolveram menores de 14 anos e desses, 66,5% com fatalidades e /ou ferimentos graves.

Nesse contexto, questões ligadas ao controle e monitoramento familiar são essenciais, visto que a família exerce papel fundamental no que se refere a modelo no desenvolvimento dos filhos, destaca-se que a qualidade da relação pais e filhos tem impacto relevante na prevenção de comportamentos de risco no adolescente (Lahatte & La Pape, 2008; Newman, Harrison, Dashiff & Davies, 2008; Rinhel-Siva, Constantino & Rondini, 2012).

O envolvimento parental tem importante papel na tentativa de controle do comportamento de risco dos adolescentes, sendo que, em relação ao trânsito, algumas medidas podem auxiliar nesta tarefa: atrasar a licença e/ou impor restrições, como não dirigir à noite, ou com passageiro da mesma idade, além poder controlar o acesso ao veículo. (Huang & Winston, 2012; Lam, 2002; Simons-Morton, Quimet & Catalano, 2008; Smorti, Guarnieri & Ingoglia, 2014; Taubman-Ben-Ari, 2011; Wilson, Meckle, Wiggins & Cooper, 2006).

No Brasil, o processo de concessão da Carteira Nacional de Habilitação envolve exames psicológico e médico, seguidos de aulas teóricas e aulas práticas. Findado o processo, o jovem recebe sua Permissão Provisória para Dirigir (PPD), que lhe dá todos os direitos e deveres como condutor; ao completar um ano de PPD, o jovem, se não tiver qualquer infração de natureza gravíssima ou grave, ou mais de uma de natureza média, terá direito à Carteira Nacional de Habilitação (CNH) (Brasil, 1997). No entanto, há países onde isso é diferente e o Estado convoca os pais a participarem ativamente no processo de habilitação. Em geral o processo é chamado *Graduated Driver License* (GDL). Diversos países, (entre eles Estados Unidos, Canadá, Nova Zelândia), adotam, em alguns estados, o sistema GDL, que apresenta algumas medidas na tentativa de reduzir as altas taxas de mortos e feridos na adolescência (Huang & Winston, 2012; Keskinen & Hernetkoski, 2012), bem como implica numa participação e responsabilização dos pais desde autorizar o início do processo de tornar-se condutor, bem como o acompanhamento nas fases iniciais, até a *full license* (Chapman, Masten & Browning, 2014; Curry, Pfeiffer, Durbin & Elliot, 2015; Keskinen & Hernetkoski, 2012; Laird, 2014; Masten, Foss & Marshall, 2011; Romano, Scherer, Fell & Taylor, 2015). Estudos apresentam resultados indicando a redução de acidentes fatais em adolescentes em decorrência da implantação do GDL (Bookland, Begg, Langley & Ameratunga, 2014; Ehsani, Bingham & Shope, 2013; Karaca-Mandic & Ridgeqy, 2013; Keskinen & Hernetkoski, 2012; Masten, Foss & Marshall, 2011; Voas & Kelley-Barker, 2008; Zhu, Zhao, Long & Curry, 2016).

Conforme visto anteriormente, a influência do grupo de pares no comportamento de risco dos adolescentes e as questões familiares são importantes no comportamento dos mesmos e, a forma como somos educados e nos relacionamos com o trânsito, está ligada à esses fatores (Berry et al., 2012; Hoffmann & Luz, 2003; Voas & Kelley-Bakers, 2008).

A família exerce um papel essencial como modelo da infância a adultez, e a participação e assunção de responsabilidade dos pais está diretamente ligada ao grau do envolvimento familiar no comportamento do filho. Os estilos parentais representam o conjunto de comportamentos e atitudes dos pais que proporciona um clima emocional que caracteriza a natureza da relação com os filhos

(Darling & Steimberg, 1993). Os estilos parentais incluem as práticas educativas parentais, que são as estratégias utilizadas pelos pais para socializar, desenvolver e controlar ações e valores de seus filhos. As práticas educativas parentais envolvem aspectos da interação entre pais e filhos com objetivos definidos, tais como o tom de voz, instabilidade de humor, linguagem corporal e atenção (Darling & Steimberg, 1993; Valentini & Alchieri, 2009). Carvalho e Silva (2014) destacam que o estilo parental, incluindo as práticas educativas parentais, tem função estruturante da personalidade do filho e que as práticas educativas parentais negativas associadas à violência são aspectos que concorrem para um quadro clínico de problemas.

Baumrind (1966) propôs um modelo com três tipos de estilos parentais: autoritativo, autoritário e permissivo. Maccoby e Martin (1983) desmembram o estilo parental permissivo em dois, negligente e indulgente e sistematizam os estilos parentais através de duas dimensões: exigência e responsividade. Costa, Teixeira e Gomes (2000) definem exigência parental como as atitudes dos pais para controlar o comportamento dos filhos, impondo limites e regras e responsividade como atitudes compreensivas que, através do suporte emocional, possibilitem o desenvolvimento da autonomia e autoafirmação dos filhos. Formiga (2010) aponta a importância do aspecto mais dialógico da responsividade, possibilitando uma interação tanto na comunicação quanto no comportamento entre pais e filhos. Diante destas duas dimensões (exigência e responsividade), pais autoritários são muito exigentes e pouco responsivos e se caracterizam pela pouca afetividade e pelo nível elevado de exigências impostas aos filhos; pais indulgentes são muito afetivos (responsivos) e pouco exigentes, não impondo regras e limites. Pais negligentes são não exigentes, demonstram pouco interesse pelas atividades dos filhos e têm baixo nível de responsividade, fazem pouca demonstração de afeto e pais autoritativos são exigentes e responsivos, sendo o estilo parental adotado por pais que sabem manifestar apoio e suporte e, simultaneamente, estabelecer limites (Benchaya, Bisch, Moreira, Ferigolo & Barros, 2011; Weber, Prado, Viezzer & Brandenburg, 2004).

Baumrind (1966) propõe o estilo parental autoritativo como sendo o mais efetivo, visto que suas pesquisas mostraram que este estilo estava associado a crianças com maior maturidade, conduta



independente e empreendedora e responsabilidade social. Santos, Fonseca, Andrade e Freitas (2014) indicam que há relação entre engajamento escolar e estilo parental, no sentido de que a responsividade parental (participação e interesse nas tarefas e rotinas dos filhos) repercute na dedicação às tarefas escolares, bem com a satisfação em realizá-las.

Estudos demonstram que em famílias com pais autoritativos e autoritários, os filhos apresentam comportamentos menos agressivos e melhor desenvolvimento das habilidades sociais, são mais abertos à comunicação e mais habilidosos nas questões da vida cotidiana (Pacheco, Teixeira e & Gomes, 1999; Sabbag & Bolsoni-Silva, 2011). O desenvolvimento da autonomia também está relacionado ao estilo parental autoritativo, em que pais presentes, com estratégias educativas semelhantes, disponibilizam afeto e carinho sem com isso deixar de exercer controle (Reichert & Wagner, 2007).

Morris (2013) aponta que os pais não afetam os filhos na mesma intensidade, interferindo assim, na percepção dos estilos parentais, visto que cada um reage de forma diferente em relação à regulação das emoções. O autor ainda coloca que a monitoria parental está associada à diminuição da delinquência. Benchaya et al (2011), apontam que o uso de drogas na adolescência tem relação com o estilo parental não autoritativo dos pais.

Na psicologia do trânsito a interação entre estilo parental e comportamento no trânsito foi estudada por Cardoso (2009). O estudo foi realizado com jovens de uma universidade pública do sul do Brasil e apresentou que há relação entre comportamento do motorista e estilo parental percebido. Comportamento mais perigoso está presente em filhos de pais negligentes, enquanto que os filhos de pais autoritativos evidenciaram menos erros, lapsos, infrações agressivas e principalmente infrações ordinárias.

Diante das estatísticas envolvendo menores de 18 anos como condutores em acidentes de trânsito, os comportamentos de risco envolvendo a adolescência e a importância da família como modelo e regulador do comportamento do filho como condutor, o presente estudo tem por objetivo identificar a percepção do estilo parental dos jovens que dirigiram antes dos 18 anos, com a permissão

dos pais. Com isso, busca-se dados que embasem mais estudos relacionados a educação e formação de condutores, bem como políticas públicas voltadas à efetivação da educação para o trânsito nas escolas.

## **1.2 Método**

### **1.2.1. Participantes**

Participaram da pesquisa, 111 jovens e seus pais, sendo que os jovens estavam frequentando o curso teórico para formação de condutores em uma cidade do oeste de Santa Catarina com 27.630 habitantes, dos quais 2.271 são adolescentes (IBGE, 2015). Eles foram selecionados para esse estudo de uma amostra de 211 sujeitos que estavam fazendo a primeira habilitação porque declararam que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos. Entre os participantes, 72,1% têm 18 anos ( $M= 19,35$ ;  $DP= 2,84$ ) e 79,3% são do sexo masculino. Quanto à escolaridade dos mesmos, 3,7% têm ensino médio incompleto, 9,3% fundamental completo 31,5% ensino médio incompleto, 42,6% ensino médio completo e apenas 13% estão cursando nível superior. Em relação à questão laboral, 79,3% deles informam que já trabalham.

Em função de aspectos como pais que não dirigem, pais falecidos ou que moram distante, no final houve 59 mães e 63 pais que preencheram os instrumentos. Os dados coletados relativos às mães correspondem a 53,1% (59) do total da amostra. A idade média das mães é 43,8 anos e desvio padrão 5,31. Quanto à escolaridade, 37,3% têm Ensino Fundamental Incompleto, 15,3% Ensino Fundamental Completo, 6,8% têm ensino médio incompleto, e 25,4% têm Ensino Médio Completo, 3,6% superior incompleto, 3,4% superior completo e 5,1% têm pós-graduação. Apenas duas mães relataram aprender a dirigir antes dos 18 anos.

Sendo assim, dos 111 participantes, 56,7% (63) dos pais responderam. Quanto à idade, a média paterna é 48,1 anos e desvio padrão 5,95. Em relação à escolaridade, 8,1% são analfabetos, 25,8% têm ensino fundamental incompleto, 27,4% fundamental completo, 3,2% ensino médio incompleto, 29% ensino médio completo, 3,2% superior incompleto e 3,2% superior completo. Nos

casos dos pais analfabetos, os filhos auxiliaram no preenchimento do instrumento sociodemográfico, e dada essa condição, não são condutores, não preencheram o DBQ.

### **1.2.2 Instrumentos**

Para a efetivação da coleta de dados, foram utilizados os seguintes instrumentos conforme os três grupos pesquisados: jovens, seus pais e suas mães:

Grupo jovens - Escala de Exigência e Responsividade Parental (Anexo C) (uma respondida em relação ao pai outra em relação à mãe e questionário sociodemográfico (Anexo D);

Grupo pais (pai e mãe) - questionário sociodemográfico (Anexo E).

A Escala de Exigência e Responsividade Parental, foi traduzida e adaptada por Costa, Teixeira e Gomes (2000) a partir dos estudos sobre relação entre estilos parentais, padrões de competência e ajustamento na adolescência de Laborn, Mounts, Steinberg e Dornbusch (1991). A escala pretende verificar as práticas de exigência e responsividade dos pais (mãe e pai) em relação aos seus filhos. A primeira, exigência ( $\alpha = 0,75$ ), inclui todas as atitudes dos pais que buscam controlar o comportamento dos filhos, impondo-lhes regras e limites; a segunda, responsividade ( $\alpha = 0,80$ ), refere-se às atitudes compreensivas que os pais têm para com os filhos e que visam, por meio do apoio emocional e diálogo, favorecer o desenvolvimento da autonomia e autoafirmação dos jovens. A escala é composta por 16 questões, sendo 6 relativas à exigência e 10 à responsividade. O jovem indicava em uma escala *likert* (que varia de 1 = nunca tenta a 3 = tenta sempre) as suas respostas em relação ao pai e à mãe (Costa et al., 2000).

O questionário sociodemográfico consta de perguntas abertas e fechadas, relacionadas à situação familiar, socioeconômica e aspectos ligados a opinião e conhecimento sobre trânsito. No questionário para os jovens foram solicitados dados relacionados à idade, sexo, escolaridade, se já sabia dirigir, quando aprendeu e quem ensinou, bem como alguns comportamentos observados nos pais como condutores. No questionário dos pais, além de dados relativos à idade, sexo, escolaridade, se sabia dirigir, idade que aprendeu e quem ensinou, foi solicitada a opinião dos mesmos sobre adolescente dirigir sem CNH.

### ***1.2.3 Procedimento de Coleta de Dados***

Após aceitação do Centro de Formação de Condutores (CFC) por meio da assinatura da Declaração de Instituição Co-Participante e aprovação pelo Comitê de Ética, foram realizadas coletas de dados nas diversas turmas de formação de condutores de março a julho de 2017. Em cada coleta, foram entregues aos alunos, para ser preenchido no CFC, os seguintes instrumentos numerados: (1) Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Anexo H), (2) Escala de Responsividade Parental (Anexo C) e (3) questionário sociodemográfico (Anexo D). Os participantes levaram, em média 30 minutos no preenchimento dos instrumentos. Os instrumentos preenchidos foram colocados em um envelope com o número correspondente a cada aluno. Esses alunos levaram para casa, para ser preenchido pelo pai e pela mãe, sendo devolvidos dois dias após cada aplicação: (1) TCLE (Anexo G) e (2) questionário sociodemográfico (Anexo E). Estes instrumentos, na devolução, foram colocados no mesmo envelope numerado em que constavam os preenchidos pelos filhos. A numeração dos instrumentos por aluno e pais garantiu a possibilidade de análise dos dados, mantendo o anonimato e sigilo

### ***1.2.4 Procedimentos de Análise dos Dados***

Foi utilizada a estatística descritiva para avaliar a escala Responsividade e Exigência através de análise de médias, mediana, desvio padrão e frequência. Para a questão aberta sobre a opinião dos pais em relação a adolescente dirigir sem CNH, os dados foram tratados através da Análise de Conteúdo de Bardin (Bardin, 2010). As respostas, após leitura e análise, foram categorizadas levando em conta a relevância, frequência e similaridade, e submetidas a um juiz.

#### **Procedimentos Éticos**

O projeto de pesquisa foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC), sob o número CEP 1.861.922 e atendeu as exigências éticas previstas na resolução nº 466/12 (Conselho Nacional de Saúde, 2012), que regula sobre a realização de pesquisas com seres humanos. Todos os participantes concordaram e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido contendo os objetivos desta pesquisa, bem como foram

informados do sigilo dos dados. Os dados coletados foram armazenados e serão mantidos por, no mínimo, cinco anos de acordo com exigências vigentes. A coleta de dados iniciou em março de 2017, após a aprovação do projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UNOESC.

### 1.3 Resultados

Inicialmente foram calculadas as médias das variáveis analisadas, bem como a mediana da Escala de Exigência e Responsividade e desvio padrão dos instrumentos utilizados. Os *missings* foram tratados, inserindo no lugar, a média da amostra naquele item. Inicialmente 114 jovens reuniam os critérios para inclusão, todavia a amostra foi de 111 jovens que dirigiram antes dos 18 anos (três foram excluídos por terem preenchido apenas poucas questões do questionário sociodemográfico e nenhuma das escalas parentais).

A Tabela 1 mostra as médias, medianas e desvio padrão das escalas de exigência e responsividade materna e paterna percebidas pelos adolescentes. Com base no valor da mediana foi definido que valores abaixo da mediana seriam (baixo) e acima da mediana, seriam (alto), sendo assim possível identificar se a exigência e responsividade dos pais e mães eram altas ou baixas, definindo assim o estilo parental. Os valores iguais aos da mediana foram excluídos dessas análises, sendo que poderia ser excluído somente um dos genitores. Para alta exigência e alta responsividade, o estilo parental é autoritativo; alta exigência e baixa responsividade, estilo autoritário. Quando a exigência é baixa e a responsividade é alta, temos o estilo indulgente e, quando a exigência é baixa e a responsividade também, o estilo é negligente.

**Tabela 1 Escalas de Exigência e Responsividade percebidas**

Estilo Parental	Média	Mediana	Desvio Padrão
Escala de Exigência Mãe	2,49	2,50	0,47
Escala de Responsividade Mãe	2,50	2,60	0,39
Escala de Exigência Pai	2,21	2,33	0,60
Escala de Responsividade Pai	2,41	2,56	0,47

Na tabela 2 são mostradas as idades com que os participantes aprenderam a dirigir.

**Tabela 2 Idade em que os jovens aprenderam a dirigir**

Idade que aprendeu a dirigir	n	%
6	2	1,8
8	2	1,8
10	4	3,6
11	4	3,6
12	14	12,6
13	12	10,8
14	19	17,1
15	24	21,7
16	17	15,3
17	13	11,7
Total	111	100

A Tabela 3 apresenta os estilos parentais percebido pelos jovens participantes do estudo.

**Tabela 3 Estilos Parentais percebidos**

Estilo Parental	Mãe		Pai	
	N	%	n	%
Autoritativo	25	33,8	34	37,8
Autoritário	9	12,2	10	11,1
Indulgente	16	21,6	9	10
Negligente	24	32,4	37	41,1
Total	74	100	90	100

A maioria dos participantes aprendeu a dirigir com os pais (56%), 4,6% aprenderam com as mães, 6,4% com amigos e 9,2% relatam que aprenderam sozinhos. O restante da amostra (23,8%) aprendeu com tios, patrão, namorado, etc. Os pais se destacaram quanto a quem ensinou os adolescentes a dirigir, sendo que apenas duas mães foram elencadas. A Tabela 4 apresenta os estilos parentais percebidos pelos filhos em relação às mães e aos pais que lhes ensinaram a dirigir antes dos 18 anos.

**Tabela 4 Estilos Parentais percebidos em relação a quem ensinou os filhos a dirigir antes dos 18 anos**

Estilos Parentais	Mãe Ensinou		Pai ensinou	
	%	n	%	n
Estilo Autoritativo	50%	25	40,4	34
Estilo Autoritário	25%	9	5,8	10
Estilo Indulgente	25%	16	11,5	9
Estilo Negligente	0%	24	42,3	37
Total	100%	74	100	90

Foram encontradas pessoas que aprenderam a dirigir quando ainda eram crianças, entre 6 e 11 anos (10,8%). A Tabela 5 apresenta o estilo parental percebido em relação a pais e mães por aqueles que aprenderam a dirigir com 11 anos ou menos. O *n* é diferente nos estilos parentais percebidos entre pais e mães porque nem todos os participantes responderam a escala para os dois. Alguns tinham pai/mãe desconhecido, outros falecidos ou não conviveram com ele. Outra possibilidade foi quando não pode-se classificar o estilo parental, visto que os valores dos genitores estavam na mediana.

**Tabela 5 Estilo Parental percebido pelos filhos que aprenderam a dirigir com 11 anos ou menos**

Idades	Estilos Parentais							
	Mãe				Pai			
	Autoritativ.	Autorit.	Indulg.	Neglig	Autoritativ.	Autorit.	Indulg.	Neglig.
06	0	0	1	0	2	0	0	0
08	0	0	1	0	1	0	1	0
10	2	0	1	0	1	0	1	2
11	1	0	0	3	1	0	1	2
N	3	0	3	3	5	0	3	4

Na faixa etária entre 12 e 17 anos, e já considerados adolescentes, os dados apresentam 99 (89,1%) participantes que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos. A Tabela 6 apresenta os estilos parentais percebidos em relação a pais e mães por adolescentes que aprenderam a dirigir entre 12 e 17 anos. O *n* é diferente nos estilos parentais percebidos entre pais e mães porque nem todos responderam a questão relativa ao dado.

**Tabela 6 Estilo Parental percebido pelos filhos que aprenderam a dirigir entre 12 e 17 anos**

Idades	Estilos Parentais							
	Mãe		Pai		Mãe		Pai	
	Autoritativ.	Autorit.	Indulg.	Neglig.	Autoritativ.	Autorit.	Indulg.	Neglig.
12	4	1	1	2	6	1	0	5
13	7	1	1	2	3	2	1	4
14	3	4	1	4	4	1	0	8
15	5	1	4	5	9	1	4	7
16	2	0	4	6	4	2	1	6
17	1	2	2	2	2	3	0	3
N	22	9	13	21	28	10	6	33
%	33,8	13,8	20	32,3	36,4	12,3	7,8	42,8

Quando comparados os estilos parentais percebidos pelos filhos, tanto para seus pais quanto para suas mães, temos 58 casais, sendo que para 29,3% (n=17) dos participantes, tanto pai quanto mãe são autoritativos e para 31% (n=18), ambos os pais são percebidos como negligentes.

Em relação à idade, apenas duas mães relataram aprender a dirigir antes dos 18 anos. Quanto à como aprenderam a dirigir, 81% das mães o fizeram no CFC; 53,3% dos pais aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, sendo que as idades de 08, 10, 11 e 12 anos foram citadas. No que se refere a como aprenderam a dirigir, 56,25% aprenderam com os pais e 27,9% sozinhos e os demais com tios, vizinhos, patrões, etc. Desses 53,3% dos pais que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, 28,8% dos filhos também aprenderam a dirigir ainda adolescentes, alguns, com 6, 8 e 10 anos, sendo que a maioria também aprendeu com os pais.

Quanto ao comportamento dos pais como condutores, foi perguntado aos jovens quais dos comportamentos elencados no instrumento eram praticados por seus pais, e os jovens apontaram que 83,7% usam cinto de segurança, 61,2% respeitam a faixa de pedestre, 15,3% excedem o limite de velocidade 12,2% falam ao celular enquanto dirigem e 8,2% dirigem após beber.

Também foi feita uma pergunta aberta aos pais relativa a sua opinião em relação ao adolescentes dirigir antes dos 18 anos. As respostas foram agrupadas por categorias criadas a partir dos dados coletados e posteriormente analisadas, através da Análise de Conteúdo de Bardin (2010) sendo que as categorias elencadas foram: concordam (*concordo, não vejo problema*), não concordam



(*não concordo, não deveriam*), acham perigoso, o adolescente deveria ser punido (*tem que punir, deveriam ser presos*) e é difícil controlar o acesso ao carro (*não é certo mas é difícil dizer não*).

Do total da amostra, 43 mães responderam, 65,1% dessas mães não concordam em o adolescente dirigir antes dos 18 anos, 13,9% afirmam que não há problema, sendo que uma mãe, inclusive, alega que alguns adolescentes dirigem melhor que adultos, 7% acham perigoso adolescente dirigir antes dos 18 anos, 4,7% acham que aqueles que dirigem antes dos 18 anos devem ser punidos e 9,3% apontam que apesar da preocupação não conseguem controlar seus filhos e permitem que dirijam.

Quanto aos pais, 45 responderam à questão, e 46,7% não concordam que o adolescente dirija antes dos 18 anos, 33,4% concordam, 11% acham perigoso, 6,7% dos pais afirmam que é crime permitir que os adolescentes dirijam antes dos 18 anos, 2,2% afirmam que os pais devem permitir que os filhos dirijam antes dos 18 anos pois é difícil controlar. Alguns exemplos das falas dos pais, concordando com o fato dos adolescentes dirigirem antes dos 18 anos: “*se o adolescente dirige bem, não vejo problema*”, “*tem adolescente que dirige melhor que adulto*”, “*devem permitir pois é muito difícil controlar os adolescentes, fico preocupada mas não consigo dizer não*”. Num dos casos em que os pais são analfabetos e não dirigem, a opinião foi “*alguns adolescentes tem que usar o carro para se virar; tem adulto que é mais irresponsável*”. Outro fator observado é a mãe ser contra ou considerar errado mas mesmo assim o filho aprendeu a dirigir. Alguns relataram que é perigoso, e outros que é crime e deviam ser punidos.

#### **1.4 Discussão**

Duarte e Garcia (2014) apresentam dados da Pesquisa Nacional da Saúde do Escolar (PenSE), em que 18,9% dos jovens pesquisados aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, bem como demonstraram a prevalência dos meninos nesse grupo. O presente estudo corrobora esses dados, uma vez que de um amostra de jovens no CFC, iniciando processo de CNH, 57,3% informaram que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, tendo também os meninos como grupo prevalente, sendo esses os participantes desse estudo.

Cardoso (2009), em seu estudo sobre a relação entre comportamento do motorista e estilos parentais, realizado com universitários de Curitiba, identificou que entre os estilos parentais percebidos pelos filhos, tanto maternos (42%) quanto paternos (39%) prevaleceu o estilo autoritativo e em segundo lugar, o estilo negligente, 30% paterno e 29% maternos.

Apesar de percentuais diferentes, os resultados corroboram a pesquisa de Cardoso (2009) que apontou os estilos parentais autoritativos e negligentes como prevalentes.

Em relação ao estilo parental percebido pelos filhos em relação aos pais, o estilo negligente é prevalente; em segundo lugar aparece o estilo autoritativo. Os pais negligentes demonstram pouco interesse pelas atividades dos filhos, pouca demonstração de afeto e baixo nível de responsividade (Benchaya, Bisch, Moreira, Ferigolo & Barros, 2011; Weber, Prado, Viezzer & Brandenburg, 2004), assim, dirigir antes dos 18 anos é mais uma atividade não monitorada de seus filhos, apesar de perigosa e arriscada. Apesar de parecer contraditório, dado que a literatura indica o estilo autoritativo protetivo de comportamento de risco, esse estilo como segundo mais prevalente, nos adolescentes que dirigiram antes dos 18 anos, ou seja, alguns percebem seus pais como quem sabe manifestar apoio e suporte e, simultaneamente, estabelecer limites, porém parece não se aplicar ao cumprimento das leis de trânsito.

O estudo ainda revelou que a maior parte da amostra aprendeu a dirigir com os pais corroborando estudo de Pinto (2017) em que familiares, principalmente os pais, são apresentados como quem os ensinou a dirigir antes dos 18 anos. Importante ressaltar que houve diferença entre a percepção dos estilos parentais maternos e paternos entre quem foi ensinado pela mãe e pelo pai, visto que aqueles que aprenderam a dirigir com seus pais os perceberam como negligentes, seguidos dos autoritativos. No entanto, na amostra dos que aprenderam a dirigir com as mães, o estilo parental percebido pelos filhos mais prevalente foi o autoritativo, sendo que o estilo parental negligente não foi percebido pelos filhos em relação às mães.

No que se refere às idades em que os jovens aprenderam a dirigir, 12 o fizeram até os 11 anos; o estudo apontou crianças com 6, 8, 10 e 11 anos que aprenderam a dirigir, sendo a grande maioria,

com seus pais. Em relação às mães, apenas duas aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, sendo que 81% aprendeu através do CFC. Destacamos os sujeitos que aprenderam a dirigir antes dos 11 anos porque os mesmos, segundo as mais diferentes conceituações (ECA, 1990), são considerados crianças. Também destaca-se que 53,3% dos pais informaram que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, sendo que a grande maioria também aprendeu com seu pai, e, desses, 28,8 repetiram o comportamento com seus filhos. Também é relevante apontar que 29,8% dos pais aprenderam a dirigir sozinhos, assim como 9,2% dos jovens. O acesso ao carro, e, portanto o meio de aprender, deveria, a princípio, ser controlado pelos pais.

Levando em consideração estudos que tratam da relação entre o comportamento dos pais enquanto condutores e o dos seus filhos, jovens condutores (Bianchi & Summala, 2004; Hoffmann & González, 2003; Panichi & Wagner, 2006; Taubman-Ben-Ari, Kaplan Lotan & Prato, 2015), as opiniões reveladas pelos jovens apresentam percentuais relativos aos comportamentos de falar ao telefone enquanto dirige, exceder velocidade permitida e dirigir após beber que figuram entre os maiores responsáveis pelas estatísticas alarmantes em relação ao trânsito, visto que os pais são modelos para seus filhos

Os depoimentos dos pais em relação a questão aberta, em que uma parcela significativa concorda que os filhos dirijam antes dos 18 anos, não levam em conta aspectos relacionados a comportamentos como a percepção de risco e tomada de decisão, busca pela aventura, influências do contexto social (pares) e impulsividade, apontadas por Huang e Winston (2012) como características comuns ao adolescente. Morris (2013) aponta a importância do monitoramento parental na diminuição da delinquência.

Em relação a comportamento de risco percebido pelos pais, vários autores apontam que os fatores de risco elencados pelos pais são o consumo de drogas, tabaco e álcool, gravidez e doenças sexualmente transmissíveis (Araújo, Blankb & Ramos, 2009; Macedo, Fernandes & Martins, 2016; Newman, Harrison Dashiff & Davies, 2008). Apesar das questões ligadas à imaturidade e inexperiência, citadas anteriormente (Huang & Winston, 2011) e da prática de “rachas” e do fascínio

que os adolescentes têm por carros (Jeolás, 2012; Morais, Pascual & Severiano, 2011; Rodrigues e Cassoti, 2015), trânsito ainda não se constituir como um comportamento de risco para os pais. É comum, na prática diária de avaliação de CNH, a presença de adolescentes nos Centros de atendimento ao Condutor no dia em que completaram 18 anos, sendo que alguns manifestam não ter dormido devido à ansiedade.

Importante ressaltar que os pais não têm controle sobre os comportamentos de risco nos estudos acima apontados (uso de drogas, gravidez, etc.); procuram dar uma boa educação e esperam que os filhos tomem os devidos cuidados, enquanto que o comportamento de risco assumido ao dirigir envolve mais formas de controle, como quando o adolescente iniciará o processo de aprendizagem, restrições quanto a horários, companhia, uso de bebida alcoólica, etc., o que é realizado em alguns países através de programas como o GDL. (Chapman, Masten & Browning, 2014; Curry, Pfeiffer, Durbin & Elliot, 2015; Keskinen & Hernetkoski, 2012; Laird, 2014; Masten, Foss & Marshall, 2011; Romano, Scherer, Fell & Taylor, 2015).

### **1.5. Limitações do estudo**

As limitações do presente estudo se deram por duas condições: números de participantes e número de pais. A princípio, a proposta da pesquisa tinha como sujeitos alunos do ensino médio (700 adolescentes) de uma cidade do oeste de Santa Catarina, porém, não houve autorização por parte da Secretaria Estadual de Educação para a coleta de dados. Em função de um número significativo de jovens não residirem na mesma cidade que seus pais, a amostra dos pais e mães ficou reduzida à metade, mas ainda interessante por ser o primeiro estudo que temos conhecimento que usou este tipo de participantes no Brasil.

### **1.6. Considerações finais**

Os resultados apontaram que predominaram os estilos parentais autoritativos e negligentes. Cabe, então, questionar quais são os comportamentos considerados em relação aos pais, a ponto de serem apontados como exigentes e responsivos por um número significativo de participantes em

contradição com, também, o número de crianças e adolescentes que dirigiram antes dos 18 anos. Os resultados mostram que, apesar de ser proibido menor de 18 anos dirigir, isso não se configura como problema para nenhum dos pais percebidos, mesmo como autoritativos; os dados sugerem que para esses pais, não é errado dirigir antes dos 18 anos, apenas ilegal.

Apesar de ser a segunda maior causa de adolescentes e jovens no Brasil, o trânsito não configura como um fator que demande exigência por parte dos pais. Apesar das mães serem percebidas como autoritativas por 50% dos participantes, e de alguma forma, permitirem que seus filhos dirijam antes dos 18 anos, apenas três mães aprenderam a dirigir antes dos 18 anos. Quanto aos pais, o modelo se repete, visto que um número significativo aprendeu a dirigir na adolescência e infância, e ensinou seu filho a dirigir.

Importante ressaltar, através das falas dos pais, o sentimento de impotência de alguns em negar o acesso ao carro, e, por outro lado, a naturalidade com que a permissão é abordada. Em alguns casos, pais analfabetos ou com pouca escolaridade e que não sabem dirigir, consideram seus filhos, mesmo menores de idade, mais competentes que eles e colocam a necessidade de que alguém o faça. Em vários casos, mãe percebidas como autoritativas, com maridos percebidos como negligentes, colocam que não conseguem controlar o acesso de seus filhos ao carro. Por outro lado, uma das mães percebida como autoritária, cuja opinião sobre adolescente dirigir foi de que deveria ser preso, permitiu que seu marido ensinasse seu filho a dirigir aos 17 anos; um pai que ensinou seu filho a dirigir aos 6 anos, percebido como negligente pelo filho, tem como opinião que o adolescente também deveria ser preso. Independente da dinâmica conjugal no que se refere ao poder de decisões, a percepção do adolescente, ao retratar a mãe como autoritária e mesmo assim ele aprendeu a dirigir aos 17 anos, demonstra que a autoridade se manifesta em outras situações que não as ligadas ao trânsito.

Em face dos resultados, torna-se importante implementar ações educativas, envolvendo os órgãos de trânsito bem como os de educação e saúde para que os jovens e seus pais percebam o trânsito como um dos comportamentos e situações de risco aos quais estão expostos diariamente.

Torna-se urgente a implementação de ações nas escolas, abordando os comportamentos de risco no trânsito e as responsabilidades envolvidas no ato de dirigir, assim como são trabalhadas as temáticas de sexualidade e droga, visto que todas são temas transversais, conforme a legislação das Diretrizes Nacionais da Educação (portaria 147/2009 do Denatran), implantada para complementar o capítulo VI do Código de Trânsito Brasileiro. Ainda é importante propor atividades na escola envolvendo os pais no que se refere aos comportamentos de risco, incluindo o trânsito, já que os estudos mostram que o trânsito não configura como tal.

Apesar de no Brasil o processo de formação de condutores ser em etapas, semelhante ao sistema GDL, o poder público poderia atualizar o sistema de formação de condutores vigentes, regularizando a maior participação dos pais, inclusive, com a introdução de algum módulo na formação para primeira habilitação, envolvendo pais e filhos.

Também, configura-se como importante a implementação de mais políticas públicas voltadas aos eixos do trânsito seguro, educação e fiscalização, visando a efetivação de medidas preventivas que diminuam as estatísticas de morte no trânsito.

## **1.7. Referências**

- Araújo, E.D.C.; Blankb, N. & Ramos, J.H. (2009). Comportamento de risco à saúde do adolescente de ensino médio. *Revista Brasileira de Promoção da Saúde*, 22(3), 164-171.
- Baumrind, D. (1966). Effects of authoritative control on child behavior. *Child Development*, 37 (4), 887-907.
- Bardin, L. (2010). *Análise de Conteúdo*. (4<sup>th</sup> ed.) São Paulo: Edições 70.
- Benchaya, M. C.; Bisch, N. K; Moreira, T. C.; Ferigolo, M. & Barros, H. M. T. (2011). Pais não autoritativos e o impacto no uso de drogas; a percepção dos filhos adolescentes. *Jornal da Pediatria*, 87, 03, 238-244.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The genetics of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 655–659.

- Bee, H & Boyd, D. (2011). *A criança em desenvolvimento*. 12 ed. Porto Alegre: Artmed.
- Begg, D.; Sullman, M. & Saramanayaka, A. (2012). The characteristics of Young pre-licensed drivers: Evidence from the New Zealand drivers study. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 539-546.
- Berry, T. D., Johnson, K. L. & Porter, B. (2012). Speed(ing). A quality control approach. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology*. (pp. 249-265). Elsevier.
- Brasil. (1990). *Estatuto da Criança e do Adolescente – Lei nº 8.069/90*. São Paulo: Atlas, p.9.
- Brasil (1997). Código Brasileiro de Trânsito. (CTB). Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República.
- Brasil. (2008). Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em Vigor. Brasília. DENATRAN.
- Brasil. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Disponível em: <[www.dnit.gov.br](http://www.dnit.gov.br)>. Acessado em 06/05/2016.
- Bookland, R.; Begg, D.; Langley, J. & Ameratunga, S. (2014). Parental influence on adolescent compliance with graduated driver licensing conditions and crashes as a restricted licensed driver: New Zealand drivers study. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 30-39.
- Cardoso, L. M. (2009). A relação entre comportamento do motorista e estilos parentais. (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Carvalho, M. S. D. P. & Silva, B. M. B. (2014). Estilos Parentais: um estudo de revisão bibliográfica. *Rev. Psicologia em Foco*, 6(8), 22-42.
- Chapman, E. & Masten, S. V. & Browning, K. K. (2014). Crash and traffic violation rates before and after licensure for novice California drivers subject to different driver licensing requirements. *Journal of Safety Research*, 50, 125-138.
- Cohen, I. T. & Graham, J. D. (2003). A revised economic analysis of restriction on the use of cell phone while driving. *Risk analysis*, 23 (1), 1-14.

- Costa, F. T.; Teixeira, M. A. P. & Gomes, W. (2000). Responsividade e Exigência: duas escalas para avaliar estilos parentais. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 13 (3), 465-473.
- Cuffa, M. (2012). Percepção e comportamento de risco de beber e dirigir: um perfil do universitário de Curitiba. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Curry, A.E.; Pfeiffer, M.R.; Durbin, D. R.& Elliot, M.R. (2015). Young driver crash rates by licensing age, driving experience, and license phase. *Accident analysis and Prevention*, 80, 243-250.
- Darling, N. & Steimberg, L. (1993). Parenting style as contexto: An integrative model. *Psychological Bulletin*, 113, 487-496.
- Duarte, E. C. & Garcia, L. P. (2014). Motoristas adolescentes no Brasil: prevalência e fatores associados estimados a partir da Pesquisa Nacional de Saúde Escolar. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 17(supl. 1), 3-16.
- Ehsani, J. P.; Bingham, C. R. & Shope, J.T. (2013). The effects of the learner license Graduated Driver Licensing components on teen drivers crashes. *Accident Analysis and Prevention*, 59, 327-336.
- Formiga, N. S (2010). Escala de exigência e responsividade parental: evidência da estrutura fatorial em jovens da Paraíba, Brasil, *Psicol. Argum.*28 (62). 209-224.
- Hanna, C. L.; Taylor, D. M.; Sheppard, M. A. & Laflame, L. (2006). Fatal crashes involving Young unlicensed drivers in U.S. *Journal of Safety Research*, 37, 385-393.
- Hanna, C. L.; Hasselberg, M. L.; Laflame, L. & Möller, J. (2010). Road traffic crash circumstances and consequences among Young unlicensed drivers: a swedish cohort study on socioeconomic disparities. *BMC Public Health*, 10-14.
- Hanna, C. L.; Laflame, I.; Elling, B. & Möller, J. (2013). Unlicensed driving and other related health risk behavior: a study of Montana high school students. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 26-31.



- Hoffmann, M. H. & Luz, S. S. filho. (2003). A Educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito. In: M. H. Hoffmann; R. M. Cruz; J. C. Alchieri, *Comportamento Humano no Trânsito*. (pp.105-119). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Hoffmann, M. H. & González, L. M. (2003). Acidentes de trânsito e fator humano. In: M. H. Hoffmann; R. M. Cruz; J. C. Alchieri, *Comportamento Humano no Trânsito*. (pp.377-391). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Huang, P. & Winston; F. K. (2012). Young drivers. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology*. (pp. 315-338) Elsevier.
- Huber, J. C.; Carozza, S.E. & Gorman, D. M. (2006). Underage driving as an indicator of risky behavior in children and adolescents. *Journal of Adolescent Health*, 38, 612-616.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico 2010. Disponível em: <[www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)>. Acessado em 27/09/2017
- IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Acidentes em rodovia custam 40 bilhões por ano*. Disponível em: <[www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br)> Acessado em 26/06/2016.
- Jeolás, L. S. (2012). Correndo risco: “rachas” de carro e de moto, gênero e experiências geracionais. Seminário Internacional Fazendo Gênero 10 (anais eletrônicos), Florianópolis.
- Karaca-Mandic, P. & Ridgeway, G. (2010) Behavioral impact of graduated driver licensing on teenage driving risk and exposure. *Journal of Health Economics*, 29, 48-61.
- Keskinen, E. & Hernetkoski, K. (2012). Driver education and training. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology*. (pp. 403-422). Elsevier.
- Laird, R.D. (2014). Parenting adolescent drivers is both a continuation of parenting from earlier periods and and anticipation of new challenge. *Accident Analysis and Prevention*, 69, 5-14.
- Lahatte, A. & La Pape, M. C. (2008). Is the way people drive a reflection of the way their parents drive? An econometric study of the relation between parental risk and their children’s risk. *Risk Analysis*, 28(23), 627-634.

- Lam, L. T. (2002). Distractions and the risk of car crash injury: the effect of drivers' age. *Journal of Safety Research*, 33, 411-419.
- Lee, J. D. (2007). Technology and teen drivers. *Journal of Safety Research*, 38, 203-213.
- Maccoby, E. & Martin, J. (1983). Socialization in the context of the Family: Parent-child interaction. In: P. H. Mussen (Ed.) & E.M. Hetherington, *Handbook of Child Psychology: Vol.4. Socialization, personality, and social development*, (4th ed., p. 1-101). New York: Wiley.
- McDonald, C. C. & Sommers, M. S. (2015). Teen driver's perceptions of inattention and cell phone use while driving. *Traffic. Inj. Prev.* 16, 1-14.
- Macedo, V. P. M; Fernandes, H. L. & Martins, M. F. (2016). Família e comportamento de risco dos adolescentes. In: V Congresso de investigação em enfermagem Iberoamericano e de países de Língua Portuguesa. Coimbra, Portugal.
- Maoski, F. (2014). *Ter um carro é .... A percepção sobre o significado do carro e o comportamento do condutor*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Masten, S. V.; Foss, R. D. & Marshall, S. W. (2011). Graduated driver licensing and fatal crashes involving 16- to 19-year-old drivers. *The Journal of American Medical Association (JAMA)*, 306 (10), 1098-1103.
- McNabby, J. & Gray, R. (2016) Staying connected on the road. A comparison of different types of smart phone use in a driving simulator. *Plos One* 11(2). doi: 10.1371/0148555.
- Morais, R. C.; P, J. G. & Severiano, M. F. V. (2011). “Apaixonados por carros como todo brasileiro”. (?) – Reflexões frankfurteanas sobre a indústria cultural contemporânea. *Estudos e Pesquisas em Psicologia*, 11(3), 873-897.
- Morris, A. S. & Steinberg, L. (2013). Parenting research and themes: what we have learned and where to go next. In: Larsalere, R.E; Morris, A.S; Harrist, A.W. Authoritative parenting: synthesizing nurturance and discipline for optimal child development. *American Psychological Association*, 35-58.

- Newman, K. & Harrison, L.; Dashiff, C. & Davies, S. (2008). Relações entre modelos de pais e comportamentos de risco na saúde do adolescente: uma revisão integrativa da literatura. *Rev Latino-am Enfermagem*, 16(1).
- Neyens, D. M. & Boyle, L. N. (2007). The effect of distraction on the crash types of teenage drivers. *Accident of Analysis and Prevention*, 39, 206-212.
- Pacheco, J. T. B.; Teixeira, M. A. P. & Gomes, W. B. (1999). Estilos parentais e desenvolvimento de habilidades sociais na adolescência. *Psicologia: Teoria e Pesquisa*, 15 (2), 117-126.
- Panichi R. M. D. & Wagner, A. (2006). Comportamento de risco no trânsito: revisando literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. *Revista Interamericana de Psicologia Interamerican Journal*, 3, 158-166.
- Papalia, D. & Feldman, R. (2013). *Desenvolvimento Humano*. 12 ed. Porto Alegre: Artmed.
- Pinto, J. S. (2017). O processo de aprendizagem de direção e a percepção de risco entre jovens universitários. (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Rinhel-Silva, C. M., Constantino, E. P. & Rondini, C. A. (2012). Família, adolescência e estilos parentais. *Estudos de Psicologia*, Campinas, 221-230.
- Reichert, C. B. & Wagner, A. (2007). Considerações sobre autonomia na contemporaneidade. *Estudos Pesquisa em Psicologia*. 7 (3), 56-58.
- Rodrigues, T. A. & Casotti, L. M. (2015). Queremos mobilidade! Lógicas de consumo associadas à experiência do primeiro automóvel. *Revista de Administração da Unimep*, 13(1), 220-247.
- Romano, E.; Scherer, M.; Fell, J. & Taylor, E. (2015). A comprehensive examination of U.S. laws enacted to reduce alcohol-related crashes among underage drivers. *Journal of Safety Research*, 53, 213-221.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP.

- Sabbag, G. M. & Bolsoni-Silva, A.T. (2011). A relação das habilidades sociais educativas e das práticas educativas maternas com os problemas de comportamento em adolescentes. *Estudos e Pesquisa em Psicologia*, 11(2), 423-441.
- Santos, J. R. R.; Fonseca, P.N.; Brasileiro, T.C.; Andrade, P.O. & Freitas, N.B.C. (2014). A relação entre os estilos parentais e o engajamento escolar. *Temas Psicologia*, 22(4), 759-769.
- Scott-Parker B.; Watson B.; King M. J.; & Hyde M. K. (2012). Young and unlicensed: risky driving before entering the licensing system. *Traffic Injury Prevention*, 13(3), 213-218.
- Simons-Morton, B.; Lerner, N. & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37(6), 973-987.
- Simons-Morton, B., Quimet, M. C. & Catalano, R. (2008). Parenting and the young driver problem. *American Journal of Preventive Medicine*, 35 (3S).
- Smorti, M.; Guarnieri, S. & Ingoglia, S. (2014). The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence. *Transportation Research Part F*, 22, 184-195.
- Taubman-Ben-Ari, O. (2011). The contribution of perceived parental and familial characteristics to attitudes toward accompanied driving among Young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1720-1729.
- Taubman-Ben-Ari, B., Kaplan, S., Lotan, T. & Prato, C. (2015). Parents' and peers' contribution to risk driving of male teen drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 78, 81-86.
- Valentini, F. & Alchieri, J. C. (2009). Modelo Clínico de Estilos Parentais de Jeffrey Young: revisão de literatura. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 2, 113-123.
- Voas, R. & Kelley-Barker, T. (2008). Licensing Teenagers: Nontraffic risks and benefits in the transition to driving status. *Traffic Injury Prevention*, 9 (2), 89-97.
- Waiselfisz, J. J. (2014). *Mapa da Violência. Os Jovens do Brasil*. Flacso. Brasil.
- Weber, L. N. D; Prado, P. M; Viezzer, A. P & Branderburg, O. J. (2004). Identificação de Estilos Parentais: O ponto de vista dos filhos. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 17(3), 323-331.

Wilson, R. J.; Meckle, W.; Wiggins, S. & Cooper, P. J. (2006). Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37, 325-332.

WHO. (2015). *Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. Department of Violence & Injury Prevention & Disability (VIP). Switzerland.

Zhu, M.; Zhao, S.; Long, L. & Curry, A. (2016). Association of Graduated Driver Licensing with driver, non-driver and total fatalities among adolescents. *American Journal of Preventive Medicine*, 51 (1), 63-70.

## **2 Estudo 2 - A relação entre comportamento dos pais como condutores e a percepção de estilos parentais e clima familiar quanto à condução em adolescentes sem CNH**

### **2.1 Resumo**

A influência familiar como modelo de comportamento é apontado na literatura como relevante no comportamento do jovem condutor. Esse estudo teve por objetivo compreender se há diferenças quanto a estilo parental percebido, o clima familiar de segurança no trânsito e o comportamento dos pais no trânsito entre filhos que dirigiram antes dos 18 anos e os que não dirigiram. Para tanto, participaram 211 jovens que estavam iniciando o processo de obtenção da PPD e seus pais. Os instrumentos foram: questionário sociodemográfico para os dois grupos, Escala de Exigência e Responsividade e *Family Climate Road Safe* (FCRS) com os jovens, e o Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) com os pais. Dirigir antes dos 18 anos não foi um dado significativo na percepção de segurança no trânsito, porém houve diferenças significativas entre o comportamento dos pais como condutores, estilo parental e a FCRS, onde filhos de mães e pais autoritativos apresentaram maiores médias em algumas subescalas da FCRS e pais negligentes apresentaram maiores médias em Violações Ordinárias, sendo que DBQ das mães não foram observadas diferenças significativas.

Palavras Chaves: Adolescente sem CNH; comportamento no trânsito; clima familiar.

A família é a base para relações futuras, bem como modelo de valores éticos e morais que permearão os comportamentos e relações dos filhos com a sociedade, porém isso pressupõe relações familiares estáveis e equilibradas, caso contrário, os adolescentes podem se encontrar em situação de vulnerabilidade (Lubenow, Fonseca, Júlio & Silva, 2010). A família, como grupo social, passa por um ciclo de vida, permeado por eventos previsíveis (casamento, divórcio, nascimento de filhos, adolescência), bem como imprevisíveis (mortes trágicas, doenças) (Pratta & Santos, 2007); exerce papel fundamental no que se refere à modelo e controle no desenvolvimento dos filhos, sendo que a qualidade da relação pais e filhos tem impacto relevante na prevenção de comportamentos de risco no adolescente (Lahatte & Le Pape, 2008; Newman, Harrison, Dashiff & Davies, 2008; Pratta & Santos, 2007; Rinhel-Siva, Constantino & Rondini, 2012).

No Brasil, o Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA (Lei nº 8.069/90) em seu artigo 2º, define adolescente como a pessoa entre 12 e 18 anos de idade. A adolescência marca um momento de transição no desenvolvimento humano, caracterizada pela maturação biológica, aquisição de novos valores, bem como o desenvolvimento sócio-histórico ligados à aspectos biológicos, psicológicos, sociais e jurídicos (Ferronato, 2015). Segundo Pratta e Santos (2007), a adolescência corresponde a um período evolutivo, essencial no processo de desenvolvimento humano, caracterizado, entre outras coisas, pela descoberta dos próprios limites, pelo questionamento das normas e valores familiares e pela importância da aceitação e da opinião do grupo de iguais, independência individual e definição da identidade sexual, sendo que esse processo afeta a família por inteiro.

Huang e Winston (2012) apontam que é mito associar o crescimento e desenvolvimento físico e hormonal ao desenvolvimento cerebral, visto que esse último é independente. A última parte cerebral a se mielinizar é o córtex pré-frontal, o que ocorre em torno dos 20 anos, e é responsável pelo controle do impulso, habilidades para multitarefas, percepção de risco e tomada de decisões, funções essas, relatadas como essenciais ao condutor (Huang & Winston, 2012). A imaturidade do córtex pré-frontal torna os indivíduos mais vulneráveis à dependência quando o uso do álcool é feito de forma precoce (Bertagnolli, Kristensen & Bakos, 2014).

Nesse aspecto, diante dos fenômenos envolvendo o processo da adolescência, Gomide (2003) ressalta a importância da família e coloca que as práticas educativas parentais possibilitam o desenvolvimento, tanto de comportamentos pró-sociais quanto antissociais, dependendo da intensidade e frequência com que o casal faz uso das mesmas, definindo então, de acordo com o resultado dessas práticas, o que a autora denomina de estilo parental. Já Darling e Steinberg (1993) definem estilo parental como o conjunto de atitudes que pautará o clima emocional em que se darão as práticas educativas parentais, com base em duas dimensões: responsividade e exigência; essas podem ser autoritativas, autoritárias, negligentes e indulgentes. Dessa forma, pais autoritários são exigentes e não responsivos e se caracterizam pela pouca afetividade e pelo nível elevado de exigências impostas aos filhos; pais indulgentes são muito afetivos (responsivos) e pouco exigentes, não impondo regras e limites. Pais negligentes são não exigentes, demonstram pouco interesse pelas atividades dos filhos e fazem pouca demonstração de afeto tendo assim baixo nível de responsividade e, pais autoritativos são exigentes e responsivos, sendo o estilo parental adotado por pais que sabem manifestar apoio e suporte e, simultaneamente, estabelecer limites (Benchaya, Bisch, Moreira, Ferigolo & Barros, 2011; Formiga, 2010; Weber, Prado, Viezzer & Brandenburg, 2004).

Em relação ao estilo parental e comportamento do adolescente, Steinberg, Lamborn, Darling, Mounts e Dornbusch (1994) apontam que crianças criadas em lares autoritativos possuem escores maiores nos protocolos de competência, conquistas, desenvolvimento social, autopercepção e saúde mental do que crianças em lares negligentes, indulgentes ou autoritários (Karabanova & Poskrebsheva, 2013; Rinhel-Silva, Constantino & Rondini 2012; Simons-Morton & Quimet, 2006; Taubman-Bem-Ari, 2010). A interação entre estilo parental e comportamento no trânsito foi estudada por Cardoso (2009) com 255 jovens de uma universidade pública do sul do Brasil e apresentou que há relação entre comportamento do motorista e estilo parental percebido. Comportamento mais perigoso está presente em filhos de pais negligentes, enquanto que os filhos de pais autoritativos evidenciaram menos erros, lapsos, infrações agressivas e principalmente infrações ordinárias.



Os reflexos das transformações nas relações familiares ocorridas nas últimas décadas, em alguns lares, inverteram o funcionamento familiar, onde filhos mandam nos pais e o estabelecimento de limites, em muitas situações, é nulo. Essa mesma relação se amplia para as outras atividades e círculos da criança e adolescente, sendo uma conduta muito perigosa ao dirigir (Rosset, 2009). Reforçando este argumento, Rosset (2009), refere que a dificuldade em entender o adolescente, identificando o que é adequado ou não, o que é “crise” ou comportamento infantil, faz com que os pais supram ou busquem suprir todas as necessidades de seus filhos, na tentativa de serem bons pais, frustrando seu crescimento e, pior, estabelecendo um padrão de relação onde o desejo é uma ordem.

Rosset (2009) argumenta que a naturalização da existência da chamada “crise da adolescência”, conflito de gerações ou adolescente típico, comum e esperado ao longo do ciclo de vida familiar, busca, em algumas situações, eximir os pais da sua responsabilidade em reconhecer comportamentos antissociais ou destrutivos como problemas reais e destinar a atenção necessária. Dessa forma, se é natural e esperado que os adolescentes se comportem assim, alguns pais também esperam que a resolução aconteça naturalmente. Acompanhar como o adolescente estabelece suas relações é importante para identificar possíveis comportamentos antissociais, visto que a interação social é relevante para o ajustamento e bem-estar psicológico, implicando na estruturação da personalidade (Carvalho & Novo, 2013).

Importante ressaltar que respeitar a necessidade de espaço e de mudanças do adolescente não pode ser confundido com uma tirania dos filhos. Os pais devem assumir o controle e colocar limites nos desejos, espaços, pretensões, possibilitando assim, que façam escolhas e aprendam a lidar com as consequências das mesmas (Rosset, 2009).

Nogueira et al. (2012) apontam que a funcionalidade familiar é definida pela capacidade de preparar os seus membros para o enfrentamentos de crises, tanto internas quanto externas, que repercutem no sistema familiar. Assim, quando a família falha como base de sustentação segura para os adolescentes, acontecem os episódios de tirania desses em relação a seus pais, refletida na

incapacidade de delimitar fronteiras do que é permitido ou não, demonstrando a ineficácia do processo educativo que deveria ser iniciado em casa.

Rosset (2009) ainda aponta uma situação comum nas famílias brasileiras, onde existe uma extensão do período de dependência dos filhos em relação aos pais, alegando indefinição na carreira, na vida, acomodação etc., podendo contribuir para a infantilização deste filho. Por outro lado, Oliveira e Machado (2015) apontam que as famílias têm terceirizado a educação de seus filhos, inclusive deixando que a mídia ocupe este espaço, caracterizando uma relação distanciada.

Diante de tantos aspectos concernentes às características próprias ao desenvolvimento do adolescente, torna-se necessário apresentar este adolescente no contexto do trânsito, onde algumas vezes assume o papel de condutor e a influência de todos esses fatores, que o inclui nas estatísticas, visto que o jovem configura como a faixa etária com maior incidência de envolvimento em acidentes (Organização Mundial da Saúde, 2015).

Estudo de McKnight e McKnight (2003), no qual foram analisadas 2274 descrições de acidentes envolvendo motoristas de 16 a 19 anos, em dois estados americanos (Califórnia e Maryland), concluiu que a maioria dos acidentes envolvendo jovens estava relacionada à falta de empregar práticas de rotina operacionais e à falha em reconhecer o risco ou perigo, do que propriamente uma busca deliberada pelo risco. O adolescente tende a supervalorizar sua capacidade, desafiar o perigo e exibir-se para os colegas; atitudes assim são perigosas quando se tem à mão um veículo para demonstrar tais “habilidades” (Huang & Winston, 2012; Hanna, Laflame, Elling & Möller, 2013).

Considerando a importância do papel da dinâmica familiar na formação dos filhos, Rezende (2015) conduziu um estudo com 412 estudantes universitários entre 18 e 22 anos, a fim de verificar a relação entre clima familiar e violações e outros comportamentos dos jovens no trânsito. Os resultados encontrados corroboram estudos anteriores (Taubman Ben-Ari & Katz Bem-Ami, 2013; Taubman-Ben-Ari, 2014) que um clima familiar no qual se apresenta uma preocupação dos pais em relação à condução segura dos filhos promove o desenvolvimento de comportamentos mais seguros

no trânsito, bem como que, em famílias que demonstraram uma falta de compromisso com a segurança dos filhos no trânsito, os mesmos ficam mais propensos a situações em que acabam violando as condições para uma condução segura (Rezende, 2015).

Estudo de Yang, Ramirez e Chang (2012) apresenta que os pais têm papel fundamental na promoção de condução segura, seja no monitoramento e controle do acesso ao carro, como no limite quanto a dirigir a noite ou com presença de pares, e a importância da comunicação entre pais e filhos como um dos recursos para implementar o comportamento seguro, entre eles, como condutor. Os autores apontam ainda a necessidade dessa comunicação com jovens da zona rural, visto que frequentemente começam a dirigir mais cedo e as estradas rurais podem ser mais perigosas e menos sinalizadas. Como resultado do estudo, os autores também ponderam que famílias em que os padrões de interação e comportamentos estão inseridos num ambiente permeado pela comunicação, apresentam uma redução nos comportamentos de risco. Por outro lado, apesar dos pais manifestarem a preocupação com a comunicação acerca da condução segura, ainda apresentam um baixo nível de monitoramento e controle dos comportamentos de risco e falham ao estabelecer claramente as regras relacionadas à condução segura e quais as suas expectativas em relação ao comportamento dos filhos (Yang et al., 2015).

Ainda referente à importância da família no comportamento dos jovens, Bianchi e Summala (2004) e Tauban-Bem-Ari, Musicanth, Lotamb e Farahba (2014) realizaram estudos em que demonstraram que as taxas de eventos de condução de risco dos filhos estão positivamente associadas com o comportamento de seus pais, e qualquer intervenção demonstrou benefícios na redução de comportamentos de risco no trânsito. O estudo ainda revelou que uma maior percepção da falta de comprometimento dos pais em relação à segurança no trânsito e um menor monitoramento parental percebido estavam associados a uma taxa de condução mais arriscada pelos jovens (Tauban-Bem-Ari et al., 2014).

O estudo 1 desse trabalho, com uma subamostra de 111 jovens que estavam iniciando as aulas teóricas para obtenção da PPD revelaram a opinião dos jovens relativo ao comportamento dos pais

como condutores, indicando a frequência (o total ultrapassa 100% porque alguns assinalaram mais do que um comportamento) com que verificaram os comportamentos elencados no questionário. Os jovens apontaram que 83,7% usam cinto de segurança, 61,2% respeitam a faixa de pedestre, 15,3% excedem o limite de velocidade, 12,2% falam ao celular enquanto dirigem e 8,2% dirigem após beber.

Em relação ao comportamento do condutor e os fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes, Gold (1998) apresenta 4 grupos de fatores básicos envolvidos em acidentes de trânsito e que, comumente, estão inter-relacionados. São eles:

- ✓ Fatores humanos – vinculados ao comportamento do condutor;
- ✓ Fatores relacionados ao carro – vinculados à inadequações no estado do veículo;
- ✓ Fatores relativos ao meio ambiente/ambiente construído – características da via e áreas próximas na hora do acidente;
- ✓ Fatores institucionais e sociais – legislação, fiscalização e regras ligadas à convecção social, não oficial.

Referente a aspectos relacionados à condução de veículo e aos comportamentos de risco, associados, Lajunen e Özkan (2012), apresentam que o ato de dirigir é composto por dois elementos: a habilidade e o estilo de dirigir. O primeiro envolve habilidades com o veículo, que evolui com a experiência; no processo de aprendizagem, à medida que o condutor fica confiante, algumas tarefas vão sendo realizadas automaticamente, processos dos quais não tem consciência e que diminuem o controle e cuidados relativos à segurança. No que se refere ao estilo, dirigir reflete a personalidade do condutor. Quanto maior a adoção de um estilo de dirigir envolvendo comportamento de risco e busca de aventuras, menor a margem de segurança do condutor. Assim, habilidade (ou a falta dela) e estilo para dirigir estão relacionados e dificuldades em algum deles, ou ambos, podem resultar em acidentes de trânsito (Lajunen & Özkan, 2012).

Em relação ao comportamento do motorista, Reason et al. (1998) desenvolveram um estudo cujo objetivo foi pesquisar sobre o erro cometido por condutores. Nesse estudo foi elaborado um questionário, aplicado em 520 condutores ingleses, que classificava os atos considerados inseguros

pelos condutores como Erros, Lapsos e Violações. As Violações foram consideradas como ações deliberadas, com intenção de infringir uma regra; os Lapsos, estão relacionados a pequenos deslizes, em que as consequências atingem somente quem as cometeu. Por outro lado, os Erros, envolvem uma falha no processamento da informação. O resultado da pesquisa demonstrou que as violações diminuem com o avanço da idade, enquanto que os erros não, e os homens, em todas as faixas etárias, relataram mais violações que as mulheres (Reason et al.,1998).

Segundo Parker, Lajunen e Stradling (1998), os erros, a princípio, seriam comportamentos mais simples de serem evitados, utilizando treinamentos, reciclagens ou o desenvolvimento de formas de comunicação e informação aos condutores. Já as violações, por serem mais complexas, envolvem intervenções que visem a mudança de atitude ou estilo de vida, com o objetivo de priorizar a segurança.

Estudo de Bianchi e Summala (2004) com 123 estudantes de graduação e pós-graduação (Idade média 22,4; DP=2,4), com idades variando entre 18 a 30 anos e seus pais (Idade média= 52,2;DP=6,01), com idades variando entre 35 a 70 anos, buscou relacionar a influência do comportamento dos pais como condutores e a influência deste mesmo comportamento nos filhos, através do instrumento *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ), desenvolvido por Reason et al. (1990) e traduzido e adaptado para uso no Brasil por Bianchi e Summala (2002), tem 28 questões referentes aos comportamentos no trânsito. O instrumento é composto por 4 escalas (Erros, Lapsos, Violações Ordinárias e Violações Agressivas) Os resultados apontaram que a subescala Lapsos teve média mais alta nas mães ( $m= 0,83$  DP=0,58) e Erros teve a média mais baixa ( $M= 0,42$  DP= 0,43); no DBQ dos pais, a média mais alta foi na subescala Violações Ordinárias ( $M= 0,93$  DP= 0,66) e a subescala Erro teve a média mais baixa ( $M= 0,48$  DP= 0,48).

Estudo de Bethonico e Oliveira (2013) com 401 participantes que responderam questionário *on line* com seis perguntas relativas ao comportamento como condutor (ultrapassar a velocidade permitida na via, utilizar o celular enquanto dirige, ultrapassar pela faixa da direita, dirigir sem cinto de segurança, mudar de faixa bruscamente e ultrapassar o semáforo amarelo), demonstrou que os

grupo de condutores masculino entre 18 e 25 anos apresentou uma maior tendência a cometer atos que colocam em risco a condução viária . o estudo também revelou uma tendência à diminuição da imprudência com o passar da idade. Na comparação entre gêneros, os homens relataram cometer mais violações e erros do que as mulheres. Esse estudo corrobora resultado de Reason et al. (1998) em que apresenta uma diminuição de número de vitimados dos condutores acima dos 40 anos, o que poderia indicar uma tendência a cautela com o avançar da idade.

Alavarse e Carvalho (2006) relatam que nos resultados de seu estudo, 71,61% dos adolescentes pesquisados iniciam o experimento do álcool em casa e com os pais, sendo que álcool e direção é a principal causa de acidentes no Brasil e está entre as três principais causas de morte na faixa etária de 15 a 24 anos (Alavarse & Carvalho, 2006). Outras pesquisas abordam as características da adolescência, como a inexperiência, as habilidades para dirigir ligadas à imaturidade dos fatores biológicos e cognitivos (Huang & Winston, 2011), além da questão referente ao aumento do risco com a presença de passageiro, já que a influência dos pares é muito importante (Berry, Johnson & Porter, 2011; McNabb & Gray, 2016; Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005).

A família exerce papel fundamental no que se refere à modelo e controle no desenvolvimento dos filhos, sendo que a qualidade da relação pais e filhos tem impacto relevante na prevenção de comportamentos de risco no adolescente (Lahatte & Le Pape, 2008; Newman, Harrison, Dashiff & Davies, 2008; Rinhel-Siva, Constantino & Rondini, 2012). Waksman e Pirito (2005) reforçam a importância da família na educação para o trânsito, iniciando com o exemplo de quem convive com a criança, e de orientações relativas à como circular nas calçadas, o cuidado ao atravessar a rua, sempre utilizando faixas, evitando ficar atrás de carros ou objetos que impeçam a visão do motorista, bem como o uso de equipamentos de segurança ao utilizar bicicletas e os equipamentos de retenção infantil, no caso de veículos automotores. As autoras ainda apresentam que 70% dos acidentes com bicicletas e das mortes em consequência destes, acontecem com meninos com idade inferior a 14 anos, e que os mesmos apresentam cinco vezes mais chances de envolvimento neste tipo de acidentes (Waksman & Pirito, 2005).

Estudos apontam que adolescentes sem licença para dirigir, no Brasil antes dos 18 anos e em outros países, como os Estados Unidos, antes dos 16 anos, apresentam maiores riscos de acidente a ele próprio a aos demais usuários da via, adotando comportamentos de risco como dirigir alcoolizado, exceder velocidade, não usar o cinto de segurança, etc. (Begg, Sullman & Samaranayaka, 2012; Hanna, Hasselberg, Laflame & Möller, 2010; Hanna, Laflame, Elling & Möller, 2013; Huber, Carozza & Gorman, 2006; Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2012).

A segurança no trânsito depende de três elementos: educação, fiscalização e engenharia (Rozestraten, 1988), sendo que no Brasil o CTB (Brasil, 1997) é a base legal para a fiscalização, orientação, advertência e punição aos condutores, habilitados ou não. Nos casos de menores de 18 anos, as ações decorrentes de uma infração devem ser encaminhadas à Vara da Infância e Adolescência.

Segundo o ECA (1990), menores de idade são considerados inimputáveis e, se verificada a prática de atos infracionais, poderão ser aplicadas medidas socioeducativas como advertência, obrigação de reparação de dano, prestação de serviços comunitários e, inserção de regime de semiliberdade ou internação, sendo esta última apenas aplicada nos casos mais graves. O adolescente infrator, e portanto sujeito às medidas acima listadas, é aquele que transgrediu alguma norma ou lei do código penal ou no sistema de leis de uma sociedade (Bock, Furtado & Teixeira, 1999).

O Código de Trânsito Brasileiro (1997) caracteriza-se como um destes sistemas de lei de uma sociedade e prevê no artigo 310: "(...) é crime, permitir, confiar ou entregar a direção de veículo automotor a pessoa não habilitada, com habilitação cassada ou com o direito de dirigir suspenso, ou, ainda, a quem, por seu estado de saúde, física ou mental, ou por embriaguez, não esteja em condições de conduzi-lo com segurança, tendo como punição, detenção, de seis meses a um ano, ou multa". No caso de menores condutores, os mesmos estão sujeitos as medidas previstas no ECA, porém, como as autuações de menores na condução não são frequentes, estas medidas são pouco aplicadas, apesar dos dados mostrarem que esses adolescentes fazem parte das estatísticas. Segundo dados da Polícia Militar de Santa Catarina (comunicação pessoal, 11 de dezembro de 2017), no período de 2012 a

2017, foram autuados 1217 condutores sem CNH ou PPD, porém a estatística não refere a idade dos motoristas. Mesmo assim, no mesmo período a Vara da Infância e da Juventude (Comunicação pessoal, 13 de dezembro de 2017), não recebeu nenhum adolescente condutor sem CNH para encaminhamento às medidas previstas.

Lubenow et al. (2010) realizaram pesquisa com sete familiares de jovens infratores, submetidos a algumas das medidas listadas anteriormente, e desses, em relação ao comportamento infrator, seis manifestaram preocupação pela privação de liberdade e não pelo crime cometido ou ato infracional em si. Em relação às causas da delinquência, os familiares atribuíram a responsabilidade às drogas e amizades, referindo que não sentiam-se responsáveis por isso; essas famílias falaram que percebiam a relação familiar como boa, não justificando o comportamento infrator. Os familiares reportam que estabeleceram normas e limites na educação destes filhos. Os autores ainda apresentam que, uma vez que os familiares consideraram que as relações familiares eram satisfatórias, é na escola que a indisciplina passa a ser percebida. (Lubenow et al, 2010).

Assim, a realidade nos apresenta dados ligados às mortes no trânsito e a faixa etária com maior percentual de casos (18 a 25 anos), as funções psicológicas implicadas no ato de dirigir, as limitações e características próprias do adolescente e a relação entre o estilo parental e o comportamento do jovem condutor. Diante desta situação, o presente estudo tem por objetivo compreender se há diferenças quanto a estilo parental percebido, o clima familiar de segurança no trânsito e o comportamento dos pais no trânsito entre filhos que dirigiram antes e os que não dirigiram antes dos 18 anos.

## **2.2. Método**

### ***2.2.1 Participantes***

Participaram da pesquisa 211 jovens (grupo A) (57,8% homens) e seus pais (grupo B). Os jovens estavam frequentando o curso teórico para formação de condutores em uma cidade do oeste de Santa Catarina com 27.630 habitantes (IBGE, 2015). Todos os jovens estavam fazendo a primeira



habilitação. Em relação às idades, variaram entre 18 e 30 anos (Média= 19,83; D.P.=3,00), a maior concentração foi na idade de 18 anos (60,7%), Quanto à escolaridade 3,9% têm o ensino fundamental incompleto; 10,1% completaram o ensino fundamental, 24,2% têm ensino médio incompleto, 45,4% completaram o ensino médio, apenas 14,5% estavam cursando nível superior e 1,95% concluíram ensino superior. Em relação à questão laboral, 80% deles informam que já trabalham.

A coleta de dados relativa aos pais, em função de aspectos como pais que não dirigem, pais falecidos ou que moram distante, ficou composta por 109 pais e 102 mães. Os dados coletados relativos às mães, correspondem a 48,3% do total da amostra de pais e mães. No caso das mães 13,3% não sabem dirigir, 1,9% são falecidas e 25,6% moram distante de seus filhos. As idades variam entre 33 e 60 anos (Média=45; D.P.=6,28). Quanto à escolaridade, 3,8% são analfabetas, 32,7% têm ensino fundamental incompleto, 14,4% ensino fundamental completo, 9,6% o ensino médio incompleto, 25% têm ensino médio completo, 3,8% ensino superior incompleto e 6,7% concluíram o ensino superior, e 3,8% são pós-graduadas. Apenas três mães relataram aprender a dirigir antes dos 18 anos e 27% das mães o fizeram após os 30 anos.

Quanto aos pais dos jovens da amostra 6,6% deles não dirigem, 3,3% são falecidos e 27,5% moram em outra cidade, sendo assim, dos 211 participantes, 51,6% dos pais responderam. Quanto às idades, variaram entre 34 a 68 anos (Média= 49,3; D.P.= 6,64). Em relação à escolaridade 7,4% são analfabetos, 26,9% têm ensino fundamental incompleto, 27,8% ensino fundamental completo, 7,4% o ensino médio incompleto, 24,1% têm ensino médio completo, 2,8% ensino superior incompleto e 3,7% concluíram o ensino superior.

### **2.2.2. Instrumentos**

Foram utilizados os seguintes instrumentos: Grupo A (jovens) - a Escala *Family Climate for Road Safety* (Anexo A), a Escala de Exigência e Responsividade Parental (Anexo C), e questionário sociodemográfico (Anexo D). Grupo B (pais): *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) (Anexo B) e o questionário sociodemográfico (Anexo E).

A Escala Clima Familiar para Segurança no Trânsito (*Family Climate for Road Safety*), desenvolvida por Taubman - Ben-Ari e Katz – Ben-Ami (2013), traduzida e adaptada para uso no Brasil por Rezende (2015), avalia a percepção de jovens condutores quanto aos valores, prioridades, e as práticas dos pais e da família em relação à condução segura. A versão brasileira da escala brasileira é composta por quarenta e quatro itens, sendo 14 para avaliar Comunicação/Mensagem ( $\alpha = 0,87$ ), 10 para Monitoramento/Limites ( $\alpha = 0,87$ ), 5 para Falta de Compromisso com a Segurança ( $\alpha = 0,70$ ), 10 para Modelagem ( $\alpha = 0,79$ ), 5 para *Feedback* ( $\alpha = 0,80$ ). As respostas são em escala *likert* de cinco pontos, que vão de nunca para sempre. A subescala Comunicação/Mensagem refere-se à comunicação aberta e direta entre pais e filhos, em relação ao seu comportamento durante a condução do veículo e tomada de decisão, além de mensagens verbais claras dos pais para os filhos e a certeza de que os filhos compreenderam essas mensagens. A subescala Monitoramento/Limites refere-se a supervisão e acompanhamento dos pais aos jovens condutores e apresentação pelos pais de um conjunto sistemático de regras e limites claros sobre o comportamento dos filhos e ações de discipliná-los quanto às infrações de trânsito. A subescala Falta de Compromisso com a Segurança refere-se à tendência da família em não investir tempo na direção segura, ignorar a condução de risco do jovem condutor, prestando atenção apenas no caso de acidentes no trânsito. A subescala *Feedback* refere-se ao *feedback* positivo dos pais e incentivo aos filhos de atitudes positivas durante a condução. E a subescala Modelagem refere-se ao modelo que os pais oferecem aos seus filhos por seus próprios modos de condução e atitude para com as leis de trânsito (Rezende, 2015).

O *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ), desenvolvido por Reason et al. (1990) e traduzido e adaptado para uso no Brasil por Bianchi e Summala (2002), tem 28 questões referentes aos comportamentos no trânsito. Para cada item, os condutores são convidados a indicar a frequência de cada comportamento em uma escala de seis pontos (0=nunca; 1=quase nunca; 2=poucas vezes; 3=algumas vezes; 4=frequentemente; 5=quase sempre). O DBQ é composto por quatro escalas: Lapsos, Erros, Violações Ordinárias e Violações Agressivas. Os Lapsos ( $\alpha = 0,51$ ) ocorrem quando uma ação não intencional é realizada e que não produz risco, como acionar o dispositivo para limpar

o para-brisa sem intenção ou trancar o carro com as chaves dentro. Os Erros ( $\alpha = 0,79$ ) são comportamentos adequados para o momento, mas que falharam na execução, como não prever a distância correta de outro veículo ao fazer uma ultrapassagem. As Violações Ordinárias ( $\alpha = 0,82$ ) são desvios deliberados do que seria adequado para manter uma direção segura, como acelerar para passar no sinal vermelho. As Violações Agressivas ( $\alpha = 0,60$ ) são desvios deliberados que envolvem comportamentos agressivos, como xingar ou perseguir outro motorista (Reason et al., 1990).

A Escala de Exigência e Responsividade Parental, foi traduzida e adaptada por Costa, Teixeira e Gomes (2000) a partir dos estudos sobre relação entre estilos parentais, padrões de competência e ajustamento na adolescência de Laborn, Mounts, Steinberg e Dornbusch (1991). A escala pretende verificar as práticas de exigência e responsividade dos pais (mãe e pai) em relação aos seus filhos, conforme percebidas pelos filhos. A primeira parte da escala, Exigência ( $\alpha = 0,75$ ), inclui todas as atitudes dos pais que buscam controlar o comportamento dos filhos, impondo-lhes regras e limites. A segunda parte da escala, Responsividade ( $\alpha = 0,80$ ), refere-se às atitudes compreensivas que os pais têm para com os filhos e que visam, por meio do apoio emocional e diálogo, favorecer o desenvolvimento da autonomia e autoafirmação dos jovens. A escala é composta por 16 questões, sendo 6 relativas à exigência e 10 à responsividade. O jovem deve indicar numa escala *likert* (que varia de 1 = nunca tenta a 3 = tenta sempre) as suas respostas em relação ao pai e à mãe (Costa et al., 2000).

O questionário sociodemográfico consta de perguntas abertas e fechadas, relacionadas à situação familiar, socioeconômica e aspectos ligados à opinião e conhecimento sobre trânsito, sendo que as questões variam no modelo para os jovens e pais.

### ***2.2.3 Procedimentos de Coleta de Dados***

Após aceitação do Centro de Formação de Condutores (CFC) por meio da assinatura da Declaração de Instituição Co-Participante (Anexo F) e aprovação pelo Comitê de Ética, foram realizadas coletas de dados nas diversas turmas de formação de condutores entre março e julho de 2017. Em cada coleta, foram entregues aos alunos, para serem preenchidos no momento, no CFC, os

seguintes instrumentos numerados: (1) Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (Anexo H), (2) Escala de Exigência e Responsividade Parental (uma para cada um dos pais), (3) *Escala Family Climate for Road Safety* e (4) questionário sociodemográfico jovens. Os instrumentos preenchidos foram colocados em um envelope com o número correspondente a cada aluno. Esses alunos levaram para casa, para ser preenchido pelo pai e pela mãe: (1) TCLE (Anexo G), (2) DBQ e (3) questionário sociodemográfico pais. Estes instrumentos, na devolução, dois dias depois, foram colocados no mesmo envelope numerado em que constavam os preenchidos pelos filhos. A numeração dos instrumentos do aluno e pais garantiu a possibilidade de análise dos dados, mantendo o anonimato e sigilo.

#### ***2.2.4. Procedimentos de Análise dos Dados***

Foi utilizada a estatística descritiva para avaliar as escalas Escala de Exigência e Responsividade Parental, DBQ, FCRS. Devido ao fato de que parte da amostra não sabia dirigir e algumas questões do FCRS são direcionadas a motoristas (questões relativas ao comportamento de quem é condutor), as mesmas foram excluídas e foi criada a variável da FCRS reduzida. Também foi utilizada ANOVA para identificar as diferenças das médias do DBQ e estilo parental percebido dos pais e mães. Para a questão aberta, foi utilizada análise de conteúdo de Bardin (Bardin,2010). Nos questionários dos jovens e pais havia uma questão aberta em cada um deles, sendo que as mesmas, após leitura e análise, foram categorizadas levando em conta a relevância, frequência e similaridade, e submetidas a um juiz.

#### **Procedimentos Éticos**

O presente trabalho foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade do Oeste de Santa Catarina (UNOESC), sob o número CEP 1.861.922 e atendeu as exigências éticas previstas na resolução nº 466/12 (Conselho Nacional de Saúde, 2012), que regula sobre a realização de pesquisas com seres humanos. Todos os participantes concordaram e assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido contendo os objetivos desta pesquisa, bem como foram

informados do sigilo dos dados. Os dados coletados foram armazenados e serão mantidos por, no mínimo, cinco anos de acordo com exigências vigentes. A coleta de dados iniciou em março de 2017, após a aprovação do projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UNOESC.

### 2.3 Resultados

Quando questionados se já sabiam dirigir, 57,3% dos jovens informaram que sim, sendo que desses, 52,6% aprenderam antes dos 18 anos; 80,1% são do sexo masculino. Em relação às idades, a maior concentração foi na idade de 18 anos (60,7%), sendo a variação de idade entre 18 e 30 anos (Média= 19,83; D.P.=3,00). Daqueles que informaram já dirigir, 94,9% aprenderam a dirigir antes dos 18 anos sendo que, 48% destes aprenderam antes dos 15 anos. Em relação, ainda, à idade em que aprenderam a dirigir, houve relatos a partir dos 6 anos. Para os que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos, 52,5% foram ensinados pelos pais enquanto 4,2% foram ensinados pelas mães, 10,2% informaram que aprenderam sozinhos e os demais, com amigos (as), primos (as), namorados (as).

Inicialmente foram calculadas as médias das variáveis analisadas, bem como a mediana da Escala de Exigência e Responsividade Parental e desvios padrão dos instrumentos utilizados.

A Tabela 1 mostra as médias, medianas e desvios padrão da Escala de Exigência e Responsividade Parental materna e paterna percebidas pelos jovens.

**Tabela 1 Escalas de Exigência e Responsividade percebidas.**

Estilo Parental *	Média	Mediana	Desvio Padrão
Escala de Exigência Mãe*	2,49	2,50	0,47
Escala de Responsividade Mãe*	2,50	2,60	0,39
Escala de Exigência Pai*	2,21	2,33	0,60
Escala de Responsividade Pai*	2,41	2,56	0,47

\*escalas variando de 1 a 3

Com base no valor da mediana foi possível identificar se a exigência e responsividade dos pais e mães eram altas (valor acima da mediana) ou baixas (valores abaixo da mediana), definindo assim o estilo parental. Os participantes com valores iguais aos da mediana foram excluídos das análises relativas a estilo parental percebido. Para alta exigência e alta responsividade, o estilo

parental é autoritativo; alta exigência e baixa responsividade, o estilo parental é autoritário. Quando a exigência é baixa e a responsividade é alta, temos o estilo indulgente e, quando a exigência é baixa e a responsividade também, o estilo é negligente. Na Tabela 2 são mostrados os percentis dos filhos que perceberam cada estilos parentais dentre os 211 jovens participantes do estudo.

**Tabela 2 Percentis dos filhos que perceberam cada estilo parental**

Estilo Parental	Mãe		Pai	
	n	%	N	%
Autoritativo	54	36,2	51	35,5
Autoritário	28	18,8	20	11,8
Indulgente	23	15,4	13	13,1
Negligente	44	29,6	69	39,6
Total	149	100	153	100

A Tabela 3 compara os estilos parentais percebidos pelos filhos, diferenciando entre os que dirigiram antes dos dezoito anos e os que não dirigiram. Após realizar os testes de Qui-Quadrado não foi encontrada associação entre estilo parental percebido e o momento do início da condução.

**Tabela 3 Estilos Parentais percebidos pelos filhos conforme idade de início de condução**

Estilo Parental	Mãe				Pai			
	Dirigiu antes 18 anos		Não dirigiu antes dos 18 anos		Dirigiu antes 18 anos		Não dirigiu antes dos 18 anos	
	N	%	N	%	n	%	n	%
Autoritativo	25	35,2	26	36,1	28	33,8	22	33,3
Autoritário	09	12,7	18	25,0	10	12,0	10	15,1
Indulgente	15	21,1	07	9,7	06	7,2	07	10,7
Negligente	22	31,1	21	29,2	39	47,0	27	40,9
Total	79	100	70	100	98	100	71	100

Em relação às leis de trânsito, os participantes foram questionados se conheciam alguma lei e, no caso de conhecer, solicitados a descrever qual ou quais. Assim, 66% dos participantes declararam conhecer leis de trânsito, sendo que da amostra que já sabia dirigir, 65,5% já conhecia alguma leis e 66,7% dos jovens que ainda não sabiam dirigir conheciam alguma lei.

Na questão aberta aos jovens referente às leis de trânsito que conheciam, o processo de categorização foi realizada, por meio de Análise de Conteúdo de Bardin (Bardin,2010), sendo que as mesmas, após leitura e análise, foram categorizadas levando em conta a relevância, frequência e similaridade, e submetidas a um juiz, sendo que as respostas foram limitadas à palavras. Dessa forma, as categorias elencadas foram: “Lei seca” (*não pode beber e dirigir, lei seca*), uso do cinto de segurança (*tem que usar cinto de segurança, usar cinto*), não exceder velocidade permitida (*não pode correr mais que permitido, não pode passar da velocidade permitida*), não falar ao celular enquanto dirige (*não falar no celular enquanto dirige, proibido usar celular e dirigir*), preferência para pedestre na faixa (*parar na faixa para pedestre passar, preferência pedestre*), não estacionar em vaga para deficiente (*não estacionar vaga deficiente*), não dirigir sem CNH (*não pode dirigir sem CNH, é errado dirigir sem CNH*) e não ultrapassar em faixa dupla (*não pode ultrapassar em faixa dupla*). Foi feita análise frequencial das categorias com base na amostra (sabe e não sabe dirigir). Os resultados apontam que 22,7% sabiam sobre a lei seca (Lei nº11.705/2008 sobre beber e dirigir), 18,2% sobre a exigência do uso do cinto de segurança, 18,2% responderam que não devem exceder velocidade permitida, 12,1% conheciam a preferência para pedestre na faixa, 9,1% sobre não falar ao celular enquanto dirige, 7,6% apontaram sobre não estacionar em vaga para deficiente, 6,1% não dirigir sem CNH e 3,0% não ultrapassar em faixa dupla. Apenas um participante (1,5%) respondeu sobre a necessidade do uso de equipamento de retenção infantil (cadeirinha) e um participante (1,5%) não passar em sinal vermelho.

Em relação ao local de acesso às leis, para 51,8% a informação veio dos pais (podendo ser pai, mãe ou ambos), 51,1% teve acesso na TV, 38% declararam que obtiveram acesso na escola e 34,1% no CFC, quando iniciaram o curso teórico (alguns assinalaram mais que uma resposta por isso a soma dos percentuais é maior que 100%).

A análise da Escala *Family Climate Road Safe* (FCRS) foi realizada sob duas condições: uma escala completa (com os jovens que dirigiram antes dos 18 anos) e uma escala reduzida, visto que 19 questões exigiam que o participante já dirigisse e como havia na amostra jovens que ainda não

dirigiram, essas questões foram excluídas. As médias e desvios padrão de cada subescala da escala completa são apresentados na Tabela 4.

**Tabela 4 FCRS – médias e desvios padrão**

Subescalas FCRS*	Média	Desvio padrão
Comunicação	3,74	0,75
Modelagem/Feedback	3,61	0,55
Monitoramento	3,39	0,94
Falta Segurança	2,06	0,67

\*Subescalas variando de 1 (nunca) a 5 (sempre).

Em relação ao estilo parental, a escala FCRS apresentou diferença significativa em relação aos pais em algumas subescalas. Foram comparados os escores das quatro subescalas do FCRS conforme estilos parentais percebidos. Dadas as características do teste Anova, realizou-se as comparações apenas em grupos onde um deles não superava o dobro do outro assim, no caso dos estilos parentais percebidos das mães, os grupos onde as diferenças foram estudadas são: autoritativo x indulgente x negligente, autoritário x indulgente e indulgente x negligente. Quando havia mais de dois grupos sendo comparados foi utilizado o teste de post hoc de Tukey para verificar entre que grupos eram as diferenças.

Houve diferenças significativas, conforme estilo parental percebido das mães, nas subescalas Comunicação, ( $F_{(3,65)}=12,33$ ,  $p<0,01$ ), Modelagem ( $F_{(3,65)}= 11,06$ ,  $p<0,01$ ), Monitoramento ( $F_{(3,65)}=6,20$ ,  $p\leq 0,001$ ) e Falta de Compromisso e Segurança ( $F_{(3,65)}=5,85$ ,  $p\leq 0,01$ ). As médias dos grupos nas subescalas em que diferenças significativas foram encontradas, bem como entre que grupos foram as diferenças estão indicadas na Tabela 5.



**Tabela 5 Diferenças nas subescalas da FCRS conforme estilo parental percebido da mãe.**

Estilo Parental	n	Comunicação <sup>1</sup>	Modelagem <sup>1</sup>	Monitoramento <sup>1</sup>	Falta de Compr. e Segurança <sup>1</sup>
Autoritativo	25	M=4,39*/**	M=4,10*/**	M=3,92	M=1,58*/**
Negligente	21	M=3,33*	M=3,28*	M=2,78	M=2,25*
Indulgente	15	M= 3,67**	M=3,56**		M=2,14**

\* p&lt;0,01

\*\*p&lt;0,05

1.Subescalas variando de 1 a 5 pontos, sendo 1 para nunca e 5 para sempre

Na sequência analisou-se a escala FCRS conforme estilo parental percebido dos pais. Dadas as características do teste Anova, realizou-se as comparações apenas em grupos onde um deles não superava o dobro do outro, assim, os grupos onde as diferenças foram estudadas são: autoritativo x negligente e autoritário x indulgente. Não houve diferenças significativas na subescala Falta de Compromisso e Segurança conforme estilos parentais percebidos dos pais. Houve diferenças significativas, conforme estilo parental percebido dos pais, na subescalas Comunicação ( $F_{(3,77)}=6,13$ ,  $p \leq 0,01$ ), Modelagem ( $F_{(3,77)}=8,50$ ,  $p < 0,01$ ), Monitoramento ( $F_{(3,77)}=6,91$ ,  $p < 0,01$ ). As médias dos grupos nas subescalas em que diferenças significativas foram encontradas estão indicadas na Tabela 6.

**Tabela 6 Diferenças nas subescalas da FCRS conforme estilo parental percebido do pai.**

Estilo Parental	N	Comunicação <sup>1</sup>	Modelagem <sup>1</sup>	Monitoramento <sup>1</sup>
Autoritativo	28	M=4,18	M=3,98	M=3,91
Negligente	38		M=3,37	M=2,90
Indulgente	6	M=3,48		

1.subescalas variando de 1 a 5, sendo 1 nunca e 5 sempre.

Na FCRS havia 19 questões que exigiam que o participante já dirigisse. Visto que havia na amostra jovens que ainda não dirigiam, elas foram excluídas para criar uma escala que chamamos FCRS reduzida. Assim, não foi possível calcular as médias das subescalas, apresentando apenas média e desvio padrão geral ( $M=3,52$ ;  $D.P.= 0,53$ ). O nível de consistência interna mensurado pelo alpha de Crombach foi 0,79.

Na escala FCRS reduzida houve diferenças significativas, conforme estilos parentais percebidos das mães ( $F_{(3,133)}=16,57$ ,  $p<0,001$ ). Os filhos que perceberam as mães como autoritativas tiveram média mais alta ( $M=3,83$ ) do que os filhos que perceberam as mães como negligentes ( $M=3,25$ ). Os grupos estudados, em função do número de participantes, conforme estilo parental percebido da mãe, foram: autoritativo x negligente e autoritário x indulgente. Também houve diferença significativa conforme estilos parentais percebidos dos pais ( $F_{(3,77)}= 8,920$ ,  $p<0,001$ ), filhos que perceberam os pais como autoritativos ( $M= 3,90$ ) apresentaram média mais alta dos que os filhos que perceberam os pais como negligentes ( $M=3,28$ ). Os grupos estudados foram: autoritativo x negligente e autoritário x indulgente.

Em relação aos resultados do FCRS e o jovem ter aprendido a dirigir antes dos 18 anos ou não, não houve diferenças significativas.

As análises seguintes foram sobre as respostas dos pais ao *Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ). Visto que nem todos os pais preencheram o questionário, a amostra para o DBQ é menor que a amostra dos jovens (a amostra é composta por 55 díades – dados pais e mães -, 47 casos em que apenas pais preencheram o instrumento e 8 casos em que só mães preencheram o instrumento). A Tabela 7 apresenta as médias e desvios padrão relativos ao comportamento dos pais e mães como condutores

**Tabela 7 Médias e Desvios Padrão do DBQ/ pai e mãe**

Subescalas	Pai		Mãe	
	Média	Desvio Padrão	Média	Desvio Padrão

Erros	,72	,69	,51	,80
Lapsos	,68	,82	,62	,82
Violações Ordinárias	,69	,80	,44	,73
Violações Agressivas	,73	,89	,48	,84
N	102		63	

\*Escala variando de 0 (nunca) a 5 (sempre).

Na amostra dos pais, a média mais alta foi na subescala Violações Agressivas que caracteriza-se por desvios voluntários que envolvem comportamentos agressivos, e a mais baixa foi na subescala Lapsos, que ocorrem quando uma ação realizada não envolve risco e só produz consequências constrangedoras a quem cometeu a ação. Em relação às mães, a média mais alta foi em Lapsos e a mais baixa em Violações Ordinárias (desvio deliberado do que seria uma conduta segura).

Ainda em relação ao DBQ, houve diferença significativa na subescala Violações Ordinárias, conforme estilos parentais percebidos dos pais ( $F_{(3,73)}= 3,229$ ,  $p<0,05$ ). O teste de Tukey apontou que as diferenças foram entre os pais percebidos como autoritativos ( $n=30$ ) ( $M=0,38$ ) e aqueles percebidos como negligentes ( $n=28$ ) ( $M=0,98$ ). Nas demais subescalas (Erros, Lapsos e Violações Agressivas) não foram observadas diferenças significativas conforme estilo parental percebido dos pais. No DBQ das mães não foram observadas diferenças significativas em nenhuma das subescalas em relação ao estilo parental percebido das mães.

Quando comparadas as médias das subescalas do DBQ dos pais e mães conforme seus filhos aprenderam a dirigir antes dos 18 ou não, verifica-se diferença significativa entre os grupos em Lapsos ( $F_{(1,100)}=7.016$ ,  $p<0,05$ ), sendo a média dos pais dos jovens que aprenderam a dirigir antes dos 18 anos ( $n=60$ ) ( $M=0,86$ ) também maior do que a dos pais dos jovens que não aprenderam a dirigir antes dos 18 anos ( $n=42$ ) ( $M=0,43$ ). No DBQ das mães não houve diferenças significativas entre os grupos de mães de jovens que dirigiram antes dos 18 anos e os que não dirigiram.

Quanto ao comportamento dos pais como condutores, foi perguntado aos jovens quais dos comportamentos elencados no instrumento eram praticados por seus pais e os resultados apontaram que os jovens identificaram esses comportamentos como presentes na prática de condução de seus

pais: 84,4% usam cinto de segurança, 66,5% respeitam a faixa de pedestre, 12,1% excedem o limite de velocidade 10,4% falam ao celular enquanto dirigem, e 0,5% dirigem após beber.

Também foi feita uma pergunta aberta aos pais relativa a sua opinião em relação ao adolescentes dirigirem antes dos 18 anos. As respostas foram agrupadas por categorias sendo que as mesmas, após leitura e análise, foram categorizadas levando em conta a relevância, frequência e similaridade, e submetidas a um juiz, através da Análise de Conteúdo de Bardin (2010). As categorias elencadas foram: concordam (exemplo de respostas: *concordo, não vejo problema*), não concordam (exemplo de respostas: *não concordo, não deveriam*), acham perigoso, o adolescente deveria ser punido (exemplo de respostas: *tem que punir, deveriam ser presos*) e é difícil controlar o acesso ao carro (*não é certo mas é difícil dizer não*).

Do total da amostra, 71 mães responderam, 64,7% dessas mães não concordam em o adolescente dirigir antes dos 18 anos, 14,2% afirmam que não há problema, sendo que duas mães, inclusive, alegam que alguns adolescentes dirigem melhor que adultos, 12,7% acham perigoso adolescente dirigir antes dos 18 anos, 5,6% acham difícil controlar, inclusive apontam que apesar da preocupação não conseguem dizer não para os filhos e 2,8% acham que aqueles que dirigem antes dos 18 anos devem ser punidos. Alguns exemplos de respostas são “*não concordo mas ele fica insistindo, insistindo que canso e acabo deixando*”, “*é difícil dizer não*”.

Quanto aos pais, 84 responderam à questão, e 60,7% não concordam que o adolescente dirija antes dos 18 anos, 26,2% concordam, inclusive relatando que alguns adolescentes dirigem melhor que adulto e que em momentos de necessidade é importante o adolescente dirigir antes dos 18 anos, quando pai não dirige, por exemplo. Ainda, 7,1% acham perigoso, 4,8% dos pais afirmam que deveriam ser punidos ou presos e 1,2% acham difícil, mas afirmam que os pais devem permitir que os filhos dirijam antes dos 18 anos pois é difícil controlar. Alguns exemplos das falas dos pais, concordando com o fato dos adolescentes dirigirem antes dos 18 anos: “*se o adolescente dirige bem, não vejo problema*”, “*tem adolescente que dirige melhor que adulto*”, “*devem permitir pois é muito difícil controlar os adolescentes, acho perigoso mas não consigo dizer não*”.

## 2.4 Discussão

Os dados desse estudo indicam que os pais percebidos como negligentes cometem mais Violações Ordinárias, que são desvios deliberados do que seria adequado para manter uma direção segura, como acelerar para passar no sinal vermelho, do que os pais percebidos como autoritativos. Em um estudo anterior referente ao comportamento do motorista, Cardoso (2009) identificou os estilos parentais percebidos pelos filhos, tanto materno quanto paternos, e que a maior parte da amostra dos filhos de pais negligentes cometem mais Erros, Lapsos, Infrações Ordinárias e Infrações Agressivas do que os filhos de pais com estilo parental percebido como autoritativo. Desta forma, Cardoso (2009) demonstrou que há relação entre comportamento do motorista e estilo parental percebido. Assim, devido a influência do comportamento dos pais como modelos, é possível esperar que filhos de pais negligentes poderiam repetir o padrão, apresentando comportamento mais infrator no trânsito do que filhos de pais autoritativos?

Em relação a opinião dos pais quanto ao permitir que filhos adolescentes dirigissem, chama a atenção o fato de alguns pais colocaram-se como impotentes diante do desejo ou insistência dos filhos quanto ao acesso ao carro. Rosset (2009) coloca que os pais devem assumir o controle e colocar limites nos desejos, espaços, pretensões, possibilitando assim, que façam escolhas e aprendam a lidar com as consequências das mesmas. Importante ressaltar que respeitar a necessidade de espaço e de mudanças do adolescente não pode ser confundido com uma tirania dos filhos (Nogueira et al., 2012; Rosset, 2009;). Para Carvalho e Novo (2013), acompanhar como o adolescente enquanto estabelece suas relações é importante para identificar possíveis comportamentos antissociais, visto que a interação social é relevante para o ajustamento e bem-estar psicológico, implicando na estruturação da personalidade. Os resultados apontaram pais que relatam não ver problemas no filho dirigir e que adolescentes dirigem melhor que adultos, ou seja, além de não acompanharem o surgimento de possíveis comportamentos antissociais, estão emponderando um adolescente como mais capaz que vários adultos.

Os dados apontaram que nem todos os jovens que estavam iniciando o processo de obtenção de CNH conheciam alguma lei de trânsito. Dos 211 jovens que realizaram o curso teórico, 52,6% (n=111) já dirigiam, sendo que desses, somente 67,3% (n=72) conheciam alguma lei. O acesso a essas leis se deu por meio da escola, TV, jornal e família, antes de entrarem para o CFC. Se os dados apontam uma população menor de 18 anos que dirige, assusta que um percentual significativo de jovens declararam não conhecer nenhuma lei, incluindo os que já dirigem. Por outro lado, é surpreendente que não houve encaminhamento algum de menor condutor abordado em fiscalização policial para medidas socioeducativas no município nos últimos cinco anos. Nos casos de menor dirigindo no Brasil, cabe ao poder público autuar os pais (responsáveis) e encaminhar o menor para os órgãos competentes a fim de prescrever medida socioeducativa adequada. Esses fatores indicam falha tanto na educação quanto na fiscalização de trânsito (esforço legal). Assim, cabe salientar a importância do papel da educação para o trânsito em todos os âmbitos, bem como a fiscalização e a punição para infratores.

O investimento na educação para o trânsito e no esforço legal são uma possibilidade para diminuir as taxas de acidente, preconizados tanto no CTB de 1997 quanto nas diretrizes da OMS (2013, 2015). O esforço legal envolve, basicamente, três componentes: legislação de trânsito, a gestão do trânsito no âmbito legal e a documentação dos acidentes. A legislação é representada pelo CTB; a gestão de trânsito no âmbito legal se dá através da fiscalização e punição dos infratores e a documentação dos acidentes refere-se a coleta de dados, sendo que quanto maior o número de informações maiores as chances de resoluções de problemas e maior investimento na implementação de ações educativas (Bethonico & Oliveira, 2013).

O fato dos pais apresentarem médias mais altas na Violações Agressivas, e que quando comparados o DBQ e estilo parental, as Violações Ordinárias apresentam diferença entre pais percebidos como autoritativos e negligentes, as maiores incidências na amostra, são preocupantes visto que a família exerce papel fundamental no que se refere à modelo e controle no desenvolvimento dos filhos, sendo que a qualidade da relação pais e filhos tem impacto relevante na prevenção de

comportamentos de risco no adolescente (Lahatte & Le Pape, 2008; Newman, Harrison, Dashiff & Davies, 2008; Rinhel-Siva, Constantino & Rondini, 2012). Ainda em relação ao comportamento dos pais como modelo, os resultados, preocupam pois revelaram comportamentos dos pais como condutores, mostrando importantes infrações como dirigir e falar ao celular, exceder velocidade e dirigir após beber, essas infrações foram percebidas e indicadas pelos filhos.

Estudo de Yang, Ramirez e Chang (2012) apresenta que os pais têm papel fundamental na promoção de condução segura, seja no monitoramento e controle do acesso ao carro, como no limite quanto a dirigir a noite ou com presença de pares, e a importância da comunicação entre pais e filhos como um dos recursos para implementar o comportamento seguro, entre eles, como condutor. Neste estudo a parcela dos filhos que percebiam os pais como negligentes foi importante. Pais negligentes, cuja característica é a baixa responsividade e exigência, provavelmente não realizam as tarefas apontadas por Yang, Ramirez e Chang (2012) e ainda, ao cometerem violações, impactarão negativamente no comportamento dos seus filhos como condutores.

Em relação ao FCRS, tanto na versão completa quanto reduzida, o estilo parental, tanto das mães quanto dos pais, são percebidos de forma diferente, principalmente quando comparados os estilos autoritativos e negligentes. Yang, Ramirez e Cheng (2015) apontam que famílias em que os padrões de interação e comportamentos estão inseridos num ambiente permeado pela comunicação, apresentam uma redução nos comportamentos de risco, mas se o monitoramento e controle são falhos, as regras relacionadas à condução segura não ficam claras para os filhos.

Os resultados desse estudo corroboram aqueles de Bianchi e Summala (2004) em que em uma população de pais de faixa etária similar, a subescala Lapses teve média mais alta nas mães e Erros teve a média mais baixa; no DBQ dos pais, a média mais alta foi na subescala Violações Ordinárias e a subescala Erros teve a média mais baixa.

O dados coletados também indicam a necessidade de mais estudos relacionados à percepção dos adolescentes quanto ao estilo parental e em que aspectos a exigência e responsividade realmente

são exercidas impondo limites e monitoramento e oferecendo suporte emocional quando a questão é relacionada ao comportamento no trânsito.

## **2.5 Limitações do estudo**

As limitações do estudo são: número de participantes, número de pais e variação da amostra dependendo do instrumento, visto que em alguns casos, tanto jovens quanto pais não preencheram todos os instrumentos. Inicialmente a proposta do trabalho era pesquisar uma população maior, os adolescentes do ensino médio (700) de uma cidade do oeste de Santa Catarina, porém, a Secretaria de Educação Estadual não autorizou a realização da mesma. Desta forma, optou-se por coletar os dados junto aos jovens que estavam realizando o curso teórico nos CFCs, o que reduziu a população da qual a amostra seria extraída. Ao trabalhar com uma população de maiores de idade, muitos jovens já residiam em cidades diferentes de seus pais e não tinham contato frequente com os mesmos para preenchimento dos instrumentos e outros pais trabalhavam como caminhoneiros, ficando ausentes por meses, em algumas situações. Esses fatores foram os principais responsáveis pela diferença de tamanho entre as amostras de pais e filhos.

## **2.6 Considerações finais**

O trânsito seguro depende de educação, que promove a prevenção de acidentes, a fiscalização, que garante que a legislação existente seja cumprida, evitando assim, acidentes, e vias seguras, sinalizadas e em condições de proporcionar uma condução sem acidentes.

Infelizmente, no contexto brasileiro, carecemos dos três elementos. Basta acompanhar noticiários e jornais para que se verifique que as estatísticas não diminuem e que as causas costumam ser as já determinadas por estudos. Condutores sem habilitação, com habilitação cassada, embriagados, dirigindo em alta velocidade, fazendo manobras e ultrapassagens perigosas povoam as ruas e rodovias e só são descobertos se acontece algum acidente ou em eventuais, quase raras, *blitz*. Crianças e adolescentes dirigem pelas ruas, com autorização e, as vezes, com incentivo dos pais e os



dados mostram que poucos são fiscalizados e se acontecer, poucos sofrem as sanções e punições previstas na legislação, como por exemplo, as medidas socioeducativas previstas no ECA (advertência, obrigação de reparação de dano, prestação de serviços comunitários e, inserção de regime de semiliberdade ou internação, sendo essa última em casos mais graves).

Assim, temos pais, modelo de comportamento para os filhos, que apresentam comportamento infrator como condutor, isso muitas vezes percebidos pelos filhos, e ao permitirem que o filho sem habilitação dirija, cometem nova infração ao mesmo tempo que incentivam que o filho também viole a lei. Por outro lado, temos filhos que percebem esses pais como negligentes e autoritativos com uma margem pequena de diferença, demonstrando que o suporte, apoio e *feedback* envolvidos no estilo parental percebido pelos filhos de pais autoritativos provavelmente não está associado com questões referentes ao dirigir antes dos 18 como violação de regras.

Ainda relativo ao comportamento dos pais como modelo para seus filhos, os resultados encontrados em relação a FCRS, onde pais autoritativos promovem maior percepção de segurança no trânsito, corroboram estudos anteriores (Rezende, 2015; Taubman Ben-Ari & Katz Bem-Ami, 2013; Taubman-Ben-Ari, 2014). Esses estudos apontam que um clima familiar onde os pais são preocupados em relação à condução segura dos filhos promovem o desenvolvimento de comportamentos mais seguros no trânsito, bem como que, em famílias que demonstraram uma falta de compromisso com a segurança dos filhos no trânsito, os mesmos ficam mais propensos a situações e comportamentos de risco no trânsito.

Importante ressaltar a necessidade de mudanças, não só na forma como as pessoas conduzem um veículo motorizado, mas na compreensão do risco envolvido nesse ato. Os pais, como educadores primários, devem participar desse processo de prevenção e educação, visto que são eles que determinam a forma como a criança se comportará no trânsito, utilizando os equipamentos de retenção. Não é uma escolha da criança, mas uma decisão parental. As escolhas e modelos de comportamento como condutor que a criança e o adolescente receberem ao longo da vida, serão

importantes quando assumirem o papel de condutor, estabelecendo um comportamento seguro e atendendo a todas as exigências do Código de Trânsito Brasileiro.

## 2.7 Referências

- Alavarse, G. M. & Carvalho, M. D. B. (2006). Álcool e adolescência: o perfil de consumo de álcool de um município do norte do Paraná. *Esc. Anna Nery Revista de Enfermagem*, 10(3), 408-416.
- Bardin, L. (2010). *Análise de Conteúdo* (4th ed.). São Paulo: Edições 70.
- Benchaya, M. C.; Bisch, N. K.; Moreira, T. C.; Ferigolo, M. & Barros, H. M. T. (2011). Pais não autoritativos e o impacto no uso de drogas; a percepção dos filhos adolescentes. *Jornal da Pediatria*, 87(3), 238-244.
- Begg, D.; Sullman, M. & Saramanayaka, A. (2012). The characteristics of Young pre-licensed drivers: Evidence from the New Zealand drivers study. *Accident Analysis and Prevention*, 45, 539-546.
- Berry, T. D., Johnson, K. L. & Porter, B. (2012). Speed(ing). A quality control approach. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology*. (pp. 249-265). Elsevier.
- Bertagnolli, A. C.; Kristensen, C. H.. & Bakos, D. S. (2014). Dependência de álcool e recaída: considerações sobre a tomada de decisão. *Aletheia*, 43-44, Canoas.
- Bethonico, F. C. & Oliveira, L. K. (2013). Análise exploratória da relação entre a imprudência do condutor e os índices de acidente. Em: XXVIII ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino e Transporte. Curitiba.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2002). Moral judgment and driver's behavior among Brazilian students'. *Psychological Report*, 91, 759-766.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The genetics of driving behavior: parents' driving style predicts
- Bock, A. M.; Furtado, O.; Teixeira, M. L. (1999). *Psicologias: uma introdução ao estudo da Psicologia*. São Paulo: Saraiva.
- Brasil. (1990). *Estatuto da Criança e do Adolescente – Lei nº 8.069/90*. São Paulo: Atlas, p.9.

- Brasil. (1997). Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em Vigor. Brasília. DENATRAN.
- Cardoso, L. M. L. (2009). A relação entre o comportamento dos motoristas e estilos parentais. (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal do Paraná.
- Carvalho, R. G. & Novo, R. F. (2013). Características da personalidade e relacionamento interpessoal na adolescência. *Avaliação Psicológica*, 12(1), 27-36.
- Costa, F. T.; Teixeira, M. A. P. & Gomes, W. (2000). Responsividade e Exigência: duas escalas para avaliar estilos parentais. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 13 (3), 465-473.
- Darling, N. & Steimberg, L. (1993). Parenting style as context: An integrative model. *Psychological Bulletin*, 113, 487-496.
- Ferronato, V. F. (2015). A importância da família na formação social do adolescente. *Rev. Educ.* 18 (24), 3-9.
- Formiga, N. S (2010). Escala de exigência e responsividade parental: evidência da estrutura fatorial em jovens da Paraíba, Brasil, *Psicol. Argum.* 28(62). 209-224.
- Gold, P. A. (1998). Segurança de Trânsito: aplicações de engenharia para reduzir acidentes. Washington, D.C. BID, 211p.
- Gomide, P. I. C. (2003). Estilos Parentais e comportamento anti-social. In: A. Del Prette & Z. Del Prette (orgs). *Habilidades sociais, desenvolvimento e aprendizagem: questões conceituais, avaliação e intervenção*, (pp. 21-60). Campinas: Alinea.
- Hanna, C. L.; Hasselberg, M. L.; Laflame, L. & Möller, J. (2010). Road traffic crash circumstances and consequences among Young unlicensed drivers: a swedish cohort study on socioeconomic disparities. *BMC Public Health*, 10-14.
- Hanna, C. L.; Laflame, L.; Elling, B. & Möller, J. (2013). Unlicensed driving and other related health risk behavior: A study of Montana high school students. *Accident Analysis and Prevention*, 54, 26-31.

- Huang, P. & Winston, F. K. (2012). Young drivers. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 315-338). Elsevier.
- Huber, J. C.; Carozza, S. E. & Gorman, D. M. (2006). Underage driving as an indicator of risky behavior in children and adolescents. *Journal of Adolescent Health, 38*, 612-616.
- Karabanova, O. A. & Poskrebysheva, N. N. (2013). Adolescent autonomy in parent-child relations. *Procedia – Social and Behavioral Sciences, 86*, 621-628.
- Lahatte, A. & La Pape, M. C. (2008). Is the way people drive a reflection of the way their parents drive? An econometric study of the relation between parental risk and their children's risk. *Risk Analysis, 28* (23), 627-634.
- Lajunen, T. & Özkan, T. (2012). Self-report instruments and methods. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 43-59). Elsevier.
- Lubenow, A. C.; Fonseca, E. C.; Julio, S. & Silva, D. (2010). Adolescência e o ato infracional: um estudo sobre a percepção da família. *Revista Akropolis, 18* (2), 83-95.
- McNabby, J. & Gray, R. (2016) Staying connected on the road. A comparison of different types of smart phone use in a driving simulator. *Plos One 11*(2). doi: 10.1371/0148555.
- McKnight, A. J. & McKnight, A. S. (2003). Young novice drivers: careless or clueless? *Accident Analysis and Prevention, 35*, 921-925.
- Newman, K. & Harrison, L.; Dashiff, C. & Davies, S. (2008). Relações entre modelos de pais e comportamentos de risco na saúde do adolescente: uma revisão integrativa da literatura. *Rev Latino-am Enfermagem, 16*(1), 1-10.
- Nogueira, A.; Macedo, F. G; Silva, I.; Oliveira, A.; Macedo, D. & Carvalho, E. (2012). Funcionalidade de famílias de adolescentes de escolas públicas: uma abordagem descritiva. *Cogitare Enfermagem, 17*(2), 224-231.
- Oliveira, A. M. & Machado, M. (2015). A adolescência e a espetacularização da vida. *Psicologia e Sociedade, 27*(3), 529-536.

- Parker, D; Lajune, T. & Stradling, S. (1998). Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violation on the road. *Transportation Research Part F I*, 11-24.
- Pratta, E. M. M. & Santos, M. A. (2007). Família e adolescência: a influência do context familiar no desenvolvimento psicológico de seus membros. *Psicologia em Estudo*, 12(2), 247-256.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction. *Ergonomics*, 33, 1315–1332.
- Rezende, H. (2015). *Impacto da percepção do clima familiar no comportamento dos jovens condutores* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Rinhel-Silva, C. M., Constantino, E. P. & Rondini, C. A. (2012). Família, adolescência e estilos parentais. *Estudos de Psicologia*, Campinas, 221-230.
- Rosset, S. M. (2009). Famílias com adolescentes. Em: L.C. Osório et al, *Manual de Terapia Familiar* (pp.263-272). Porto Alegre: Artmed.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP.
- Scott-Parker B.; Watson B.; King, M. J, & Hyde, M. K. (2012). Young and unlicensed: risky driving before entering the licensing system. *Traffic Injury Prevention*, 13(3), 213-218.
- Simons-Morton, B.; Lerner, N. & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37(6), 973-987.
- Simons-Morton, B. & Quimet, M. (2006). Parent involvement in novice teen driving: a review of the literature. *Injury Prevention*, 12, 130–137.
- Steinberg, L., Lamborn, S. D., Nancy, D., Mounts, N. S. & Dornbusch, S. M. (1996). Over-time changes in adjustment and competence among adolescents from authoritative, authoritarian, indulgent and neglectful families. *Child Development*, 65, 754-770.
- Taubman-Ben-Ari, O. (2010). Attitudes toward accompanied driving: The views of teens and their parents. *Transportation Research Part F*, 13, 269-276.

- Taubman-Ben-Ari, O. (2014). How are meaning in life and family aspects associated with teen driving behaviors? *Transportation Research Part F*, 34, 92-102.
- Taubman-Ben-Ari, O. & Katz-Ben-Ami, L. (2013). The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behavior of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 47, 1-10.
- Tauban Bem-Ari,O.; Musicanth, O.; Lotamb, T. & Farahba, H. (2014). The contribution of parents' driving behavior, Family climate for road safety, and parente-targeted intervention to Young male driving behavior. *Accident Analysis & Prevention*, 72, 296-301.
- Waksman, R.D. & Piritto, R.M. (2005). O pediatra e a segurança no trânsito. *Jornal de Pediatria*, 81(5), 181-188.
- Weber, L. N. D; Prado, P. M; Viezzer, A. P. & Branderburg, O. J. (2004). Identificação de Estilos Parentais: O ponto de vista dos filhos. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 17(3), 323-331.
- WHO. (2015). *Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. Department of Violence & Injury Prevention & Disability (VIP). Switzerland.
- Yang, J.; Ramirez, M. & Cheng, G. (2015). Communications patterns and teen drivers attitudes towards driving safety. *Journal of Pediatric Health Care*, 27(5), 334-341.

### 3 Discussão Geral

As estatísticas relativas aos acidentes e mortes no trânsito, inclusive, indicando a prevalência da faixa de 18 a 25 anos, são alarmantes, gerando a iniciativa da ONU em promover a década de 2011 a 2020 como a “Década de Segurança no Trânsito”, incentivando ações preventivas e educativas em todo mundo.

A realidade nos mostra diariamente, além da inobservância das leis, a falta de preocupação e responsabilidade com tudo que se refere ao trânsito, seja no papel de condutor, pedestre, como pais e mães que devem conduzir seus filhos em equipamentos seguros e, no caso de adolescentes, permitir o acesso ao carro como condutor. O mais alarmante é identificar, conforme os resultados apresentados, que crianças de 12, 10 e até 6 anos aprenderam a dirigir com seus pais. O fato de ser conduta ilegal, por si só já é um bom argumento, mas associado a esse, há as dificuldades e limitações próprias da idade, ligadas à imaturidade neurológica e emocional (Bertagnolli, Kristensen & Bakos, 2014; Huang e Winston, 2012).

Relações familiares estáveis e equilibradas, são a base para relações futuras, bem como modelo de valores éticos e morais que permearão os comportamentos e relações dos filhos com a sociedade, caso contrário, os adolescentes podem se encontrar em situação de vulnerabilidade (Lubenow, Fonseca, Júlio & Silva, 2010). É nessa situação, de vulnerabilidade, que se encontram os adolescentes e crianças que circulam pelas cidades guiando um veículo motorizado. A restrição ao acesso ao carro é função parental.

Dentre as diversas leis que os jovens apontam conhecer, a “lei seca” foi a que apresentou frequência maior. O fato de adolescentes dirigirem ilegalmente - fato esse sabido tanto pelos dados de mortalidade do DNIT, como pelas autodeclarações nos estudos aqui apresentados - e considerando que os dados da polícia militar não registraram encaminhamento algum de menor abordado por condução aos órgãos competentes (Vara da Infância e da Juventude, CREAS), mostra que alguma coisa está falhando na sociedade.

Os estilos parentais negligentes e autoritativos foram os prevalentes, o que indica que pais e mães autoritativos são percebidos exigentes e responsivos por seus filhos, porém apoiam o comportamento infracional na condução de veículos motorizados, podendo causar danos aos filhos e aos outros. Esse resultado suscita a questão de porque isso está acontecendo? A terceirização da educação dos filhos está ocasionando essa percepção? Os pais não estão percebendo a periculosidade do sistema trânsito?

No que se refere à FCRS, houve diferença significativa na maioria das subescalas entre os pais e mães autoritativos e negligentes, apontando que pais autoritativos promovem maior percepção de segurança no trânsito. Os resultados encontrados corroboram estudos anteriores (Rezende, 2015; Taubman Ben-Ari & Katz Bem-Ami, 2013; Taubman-Ben-Ari, 2014;) que um clima familiar onde se apresenta uma preocupação dos pais em relação à condução segura dos filhos promove o desenvolvimento de comportamentos mais seguros no trânsito, bem como que, em famílias que demonstraram uma falta de compromisso com a segurança dos filhos no trânsito, os mesmos ficam mais propensos a situações em que acabam violando as condições para uma condução segura.

No comportamento dos pais como condutores, o fato das Violações Agressivas apresentarem maior média, aponta o perigo desse modelo para os jovens condutores.

Em todas as perspectivas e resultados apresentados, fica evidenciada a necessidade de mais ações preventivas (adotar medidas de segurança, por exemplo) e educativas (implementar ações em que os alunos compreendam e adotem comportamentos seguros no trânsito) não só nas escolas, mas em todos os espaços de circulação. Também, devido a influência dos pais no comportamento de condutor dos filhos, torna-se importante que estes se envolvam e participem dessas ações preventivas e educativas desde cedo, no ensino fundamental, visto que esse estudo demonstrou que crianças (6 a 11 anos) aprenderam a dirigir, na grande maioria, com seus pais. Os pais parecem não estar compreendendo o risco a que estão expondo seus filhos.

Diante disso, é urgente a necessidade de iniciativas públicas e privadas ligadas a prevenção e educação no trânsito, envolvendo toda a sociedade, e incluindo os pais no processo de formação do



condutor. Essa participação, dos pais no processo de formação dos condutores, poderia ser semelhante ao GDL de alguns estados americanos, onde na primeira etapa o adolescente dirige apenas com monitoramento, sem pares no carro e com toque de recolher, por exemplo.

### **3.1 Limitações do Estudo**

A principal limitação, que foi recorrente nos dois estudos, foi em relação a amostra, visto que o acesso à escolas públicas não foi liberado. Uma sugestão para trabalhos futuros é aplicar os mesmos instrumentos em população de adolescentes do ensino médio, aumentando não só a quantidade de participantes, como para ter acesso às informações antes dos mesmos iniciarem o processo formal da CNH.

## REFERÊNCIAS

- Araújo, E.D.C.; Blankb, N. & Ramos, J.H. (2009). Comportamento de risco à saúde do adolescente de ensino médio. *Revista Brasileira de Promoção da Saúde*, 22 (3), 164-171.
- Bardin, L. (2010). *Análise de Conteúdo* (4th ed.). São Paulo: Edições 70.
- Baumrind, D. (1966). Effects of authoritative control on child behavior. *Child Development*, 37 (4), 887-907.
- Benchaya, M. C.; Bisch, N. K.; Moreira, T. C.; Ferigolo, M. & Barros, H. M. T. (2011). Pais não autoritativos e o impacto no uso de drogas; a percepção dos filhos adolescentes. *Jornal da Pediatria*, 87, 03, 238-244.
- Bertagnolli, A. C.; Kristensen, C. H.; & Bakos, D. S. (2014). Dependência de álcool e recaída: considerações sobre a tomada de decisão. *Aletheia*, 43-44.
- Bianchi, A. S. & Summala, H. (2002). Moral judgment and driver's behavior among Brazilian students'. *Psychological Report*, 91, 759-766.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The genetics of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 655-659.
- Brasil. (1997). Ministério das Cidades. Conselho Nacional de Trânsito. Departamento Nacional de Trânsito. Código de Trânsito Brasileiro e Legislação Complementar em Vigor. Brasília. DENATRAN..
- Costa, F. T.; Teixeira, M. A. P. & Gomes, W. (2000). Responsividade e Exigência: duas escalas para avaliar estilos parentais. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 13 (3), 465-473.
- Darling, N. & Steimberg, L. (1993). Parenting style as contexto: An integrative model. *Psychological Bulletin*, 113, 487-496.
- Duarte, E. C. & Garcia, L. P. (2014). Motoristas adolescentes no Brasil: prevalência e fatores associados estimados a partir da Pesquisa Nacional de Saúde Escolar. *Revista Brasileira de Epidemiologia*, 17(supl. 1), 3-16.
- Huang, P. & Winston; F. K. (2012). Young drivers. In: B. E. Porter, *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 315-338). Elsevier.
- Lubenow, A. C.; Fonseca, E. C. & Julio, S.; Silva, D. (2010). Adolescência e o ato infracional: um estudo sobre a percepção da família. *Revista Akropolis*, 18 (2), 83-95.
- Macedo, V. P. M; Fernandes, H. L. & Martins, M. F. (2016). Família e comportamento de risco dos adolescentes. In: V Congresso de investigação em enfermagem Iberoamericano e de países de Língua Portuguesa. Coimbra, Portugal.
- Newman, K. & Harrison, L.; Dashiff, C. & Davies, S. (2008). Relações entre modelos de pais e comportamentos de risco na saúde do adolescente: uma revisão integrativa da literatura. *Rev Latino-am Enfermagem*, 16(1). 1-10.

- Pinto, J. S. (2017). O processo de aprendizagem de direção e a percepção de risco entre jovens universitários. (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J. & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: A real distinction. *Ergonomics*, 33, 1315–1332.
- Rezende, H. (2015). *Impacto da percepção do clima familiar no comportamento dos jovens condutores* (Dissertação de Mestrado). Universidade Federal do Paraná, Paraná.
- Rodrigues, T. A. & Casotti, L. M. (2015). Queremos mobilidade! Lógicas de consumo associadas à experiência do primeiro automóvel. *Revista de Administração da Unimep*, 13(1), 220-247.
- Rozestraten, R. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPU/EDUSP.
- Santos, J. R. R.; Fonseca, P.N.; Brasileiro, T.C.; Andrade, P.O & Freitas, N.B.C. (2014). A relação entre os estilos parentais e o engajamento escolar. *Temas Psicologia*, 22 (4), 759-769.
- Taubman-Ben-Ari, O. (2014). How are meaning in life and family aspects associated with teen driving behaviors? *Transportation Research Part F*, 34, 92-102.
- Taubman-Ben-Ari, O. & Katz-Ben-Ami, L. (2013). The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behavior of young drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 47, 1-10.
- Weber, L. N. D; Prado, P. M; Viezzer, A. P & Branderburg, O. J. (2004). Identificação de Estilos Parentais: O ponto de vista dos filhos. *Psicologia, Reflexão e Crítica*, 17(3), 323-331.
- WHO. (2015). Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action. Department of Violence & Injury Prevention & Disability (VIP). Switzerland

## ANEXO A – ESCALA FAMILY CLIMATE FOR ROAD SAFETY (FCRS)

Famílias diferentes têm atitudes variadas em relação à direção, e cada pessoa tem opiniões e sentimentos diferentes sobre dirigir, mesmo que sejam membros de uma mesma família. Gostaríamos de compreender sobre sua opinião e sentimentos a respeito de dirigir. Não há respostas certas ou erradas, e estamos interessados apenas em saber sua opinião pessoal sobre o assunto.

Em relação às frases abaixo, por favor, circule a resposta que melhor reflete a medida na qual o conteúdo está certo, de acordo com você.

Item	Nunca	Um	Mais ou	Muito	Sempre
1. Meus pais planejam seu tempo tão bem que não ficam pressionados pelo horário quando estão dirigindo.	1	2	3	4	5
2. Meus pais me ensinam como antecipar problemas em potencial no trânsito antes que ocorram.	1	2	3	4	5
3. Na minha família nós conversamos abertamente sobre erros no trânsito ou acidentes que quase aconteceram, para que eu possa aprender com essas situações.	1	2	3	4	5
4. Meus pais me dizem quando corro riscos desnecessários no trânsito.	1	2	3	4	5
5. Meus pais servem de exemplo por obedecerem às leis de trânsito.	1	2	3	4	5
6. Quando pego o carro, tenho que ligar para os meus pais e avisar se vou me atrasar.	1	2	3	4	5
7. Na minha família falamos abertamente sobre qualquer coisa relacionada a dirigir.	1	2	3	4	5
8. Eu sei como meus pais esperam que eu dirija.	1	2	3	4	5
9. Meus pais realmente se importam se eu dirijo de forma segura.	1	2	3	4	5
10. Quando pego o carro, tenho que avisar meus pais aonde estou indo.	1	2	3	4	5
11. Meus pais me elogiam quando dirijo de forma segura e cuidadosa.	1	2	3	4	5
12. Meus pais só seguem as regras de direção segura para não serem pegos.	1	2	3	4	5
13. Meus pais me dizem quando acham que estou dirigindo de forma perigosa.	1	2	3	4	5
14. Tenho que pedir permissão para os meus pais toda vez que quero sair de carro.	1	2	3	4	5
15. Meus pais não me deixariam pegar o carro se eu fosse dirigir de forma imprudente, mesmo se isso facilitasse algo para eles (ir a alguma loja, buscar alguém).	1	2	3	4	5

16. Meus pais dirigem de forma segura mesmo quando estão com pressa.	1	2	3	4	5
17. Quando pego o carro, tenho que ligar para os meus pais e dizer se mudou o lugar para onde estou indo.	1	2	3	4	5
18. Meus pais não gostam de admitir quando cometem algum erro no trânsito	1	2	3	4	5
19. Meus pais são muito engajados com a questão da direção segura.	1	2	3	4	5
20. Quando pego o carro, tenho que avisar meus pais e eu sobre quem vai de carona, onde quer que eu vá.	1	2	3	4	5
21. Meus pais me cumprimentam por dirigir de forma segura.	1	2	3	4	5
22. Há um contrato não escrito entre meus pais e eu sobre minha direção segura.	1	2	3	4	5
23. Meus pais não gastam tempo me ensinando como dirigir de forma segura.	1	2	3	4	5
24. Meus pais servem de modelo para direção segura.	1	2	3	4	5

25. Meus pais conversam sobre direção segura, mas não dirigem de forma tão segura.	1	2	3	4	5
26. Se meus pais descobrissem que eu não estava dirigindo de forma prudente, iriam impor limites na minha direção.	1	2	3	4	5
Item	Nunca	Um	Mais ou	Muito	Sempre
27. Meus pais conversam comigo sobre possíveis perigos no trânsito.	1	2	3	4	5
28. Eu participo na elaboração do contrato familiar sobre minha direção	1	2	3	4	5
29. Meus pais me encorajam e aplaudem quando veem que faço questão de dirigir com cuidado.	1	2	3	4	5
30. Posso falar livremente com meus pais sobre diferentes situações quando se dirige.	1	2	3	4	5
31. Meus pais se interessam pelo modo com que dirijo.	1	2	3	4	5
32. Meus pais encaram cada violação de trânsito seriamente, mesmo quando não resultou em um acidente.	1	2	3	4	5
33. Meus pais só prestam atenção se estou dirigindo de forma segura se alguma coisa, como uma batida de carro, acontece.	1	2	3	4	5
34. Meus pais estão dispostos a aceitar que eu chegue em casa atrasado porque não quis correr com o carro.	1	2	3	4	5
35. Meus pais deixaram claro para mim que se eu não obedecesse às leis de trânsito eles iriam restringir minha direção.	1	2	3	4	5
36. Meus pais ignoram quando dirijo perigosamente.	1	2	3	4	5
37. Conversamos em casa sobre como prevenir ou evitar situações perigosas no trânsito.	1	2	3	4	5
38. As expectativas de meus pais sobre mim enquanto dirijo são muito claras para mim.	1	2	3	4	5
39. Tenho <i>feedback</i> positivo dos meus pais quando eles me veem dirigindo com cuidado.	1	2	3	4	5
40. Meus pais obedecem as leis de trânsito mesmo quando estão cansados ou estressados.	1	2	3	4	5
41. Eu conto para os meus pais sobre as situações perigosas em que estive no trânsito.	1	2	3	4	5
42. Meus pais deixam claro que dirigir de forma segura é mais importante do que chegar em algum lugar no horário.	1	2	3	4	5
43. Sinto que meus pais se orgulham de mim quando dirijo de forma segura.	1	2	3	4	5
44. Quando pego o carro, tenho que avisar meus pais quando vou voltar para casa.	1	2	3	4	5

## ANEXO B – DRIVER BEHAVIOUR QUESTIONNAIRE (DBQ) - PAIS

Para cada item você é solicitado a indicar o QUÃO FREQUENTEMENTE, se é o caso, este tipo de comportamento tem acontecido com você. Baseie seus julgamentos no que você lembra de você dirigindo nos últimos 12 meses. Por favor indique seus julgamentos marcando UMA das opções ao lado de cada item. Você vai perceber que estas colunas são encabeçadas por números entre 0 e 5, que significam o seguinte:

0		2	3	4	5
Nunca	Quase nunca	Poucas Vezes	Algumas vezes	Frequentemente	Sempre

	0	1	2	3	4	5
Bater em alguma coisa, ao dar ré, que você não tinha visto antes.						
Pretendendo ir para o destino "A", você se dá conta que se encontra no caminho para o destino "B", talvez porque o último é o seu destino mais usual.						
Dirigir quando você suspeita que você possa estar acima do limite legal de álcool no sangue.						
Estar na pista errada ao chegar a uma rotatória ou uma junção.						
Ao estar em uma fila para entrar à direita em uma rua principal, você presta tanta atenção ao fluxo de trânsito na rua principal que você quase bate no carro da frente de você.						
Não perceber que pedestres estão atravessando, quando entrando em uma rua lateral, vindo de uma rua principal.						
Buzinar para indicar sua contrariedade a outro usuário da via.						
Não verificar seu espelho retrovisor antes de arrancar, mudar de pista, etc.						
Frear muito rapidamente em uma estrada escorregadia, ou tomar a direção errada em uma derrapagem.						
Parar em uma esquina tão para frente que o motorista com direito de passagem tem que parar e deixar você passar.						
Desrespeitar o limite de velocidade em uma rua residencial.						
Ligar uma coisa, como, por exemplo, os faróis dianteiros quando você pretendia ligar alguma outra coisa, como, por exemplo, os limpadores de vidro.						
Ao virar à direita, quase bater em um ciclista que vinha pelo seu lado de dentro.						
"Perder" os sinais de "preferencial" e evitar, por pouco, colidir com o trânsito que tem preferência de passagem.						
Tentar arrancar o carro/caminhão, em um semáforo, em terceira marcha.						
Tentar ultrapassar alguém que você não viu estar sinalizando para entrar à esquerda.						
Ficar furioso por causa de outro motorista e perseguir-lo com intenção de dizer exatamente o que você pensa dele/dela.						
Ficar em uma pista da estrada, que você sabe que estará interrompida adiante, até o último instante antes de forçar sua entrada em outra pista.						
Esquecer onde você deixou seu carro em um estacionamento.						
Ultrapassar um motorista lento pelo lado direito.						
Arrancar nos semáforos com a intenção de ser mais rápido que o motorista ao seu lado.						
Interpretar mal os sinais e sair de uma rotatória na direção errada.						
Dirigir tão próximo ao carro da frente que seria difícil parar em uma emergência.						
Cruzar uma junção sabendo que o semáforo já fechou para você.						
Ficar furioso com um determinado tipo de motorista e indicar sua hostilidade por qualquer meio que você possa.						
Perceber que você não tem clara lembrança da estrada em que você esteve viajando.						
Subestimar a velocidade de um veículo vindo no sentido contrário, quando está fazendo uma ultrapassagem.						

## ANEXO C – ESCALA DE EXIGÊNCIA E RESPONSABILIDADE PARENTAL - PAI

### Escala de Exigência

Até que ponto seus pais TENTAM saber.....

Item	Não tenta	Tenta pouco	Nunca tenta
1.Onde você vai á noite			
2.O que você faz com seu tempo livre			
3.Onde você está quando não está na escola			

Até que ponto seus pais REALMENTE sabem....

Item	Não sabe	Sabe pouco	Sabe bastante
4.Onde você vai à noite			
5.O que você faz no seu tempo livre			
6,Onde você está quando não está na escola			

### Escala de Responsividade

A respeito de seus pais, considere os seguintes itens:

Item	Quase nunca	As vezes	geralmente
7.Posso contar com sua ajuda caso eu tenho algum tipo de problema?			
8.Incentivam-me a dar o melhor de mim em qualquer coisa que eu faço?			
9.Incentivam-me a pensar a forma independente?			
10.Ajudam-me nos trabalhos da escola se tem alguma coisa que não entendo?			
11.Quando querem que eu faça alguma coisa, explicam-me o porquê?			
12.Quando você tira uma boa nota na escola, com que frequência teus pais te elogiam?			
13.Quando você tira uma nota baixa na escola, com que frequência teus pais te encorajam a se esforçar mais?			

Item	Não sabe	Sabe pouco	Sabe bastante
14.Seus pais realmente sabem quem são seus amigos?			

Item	Quase nunca	As vezes	Quase sempre
15.Com que frequência você e seus pais passam tempo conversando com você?			
16.Com que frequência você e seus pais se reúnem para fazerem juntos alguma coisa agradável?			

## ANEXO C – ESCALA DE EXIGÊNCIA E RESPONSABILIDADE PARENTAL - MÃE

### Escala de Exigência

Até que ponto seus pais TENTAM saber.....

Item	Não tenta	Tenta pouco	Nunca tenta
1. Onde você vai á noite			
2. O que você faz com seu tempo livre			
3. Onde você está quando não está na escola			

Até que ponto seus pais REALMENTE sabem....

Item	Não sabe	Sabe pouco	Sabe bastante
4. Onde você vai à noite			
5. O que você faz no seu tempo livre			
6. Onde você está quando não está na escola			

### Escala de Responsividade

A respeito de seus pais, considere os seguintes itens:

Item	Quase nunca	As vezes	geralmente
7. Posso contar com sua ajuda caso eu tenho algum tipo de problema?			
8. Incentivam-me a dar o melhor de mim em qualquer coisa que eu faço?			
9. Incentivam-me a pensar a forma independente?			
10. Ajudam-me nos trabalhos da escola se tem alguma coisa que não entendo?			
11. Quando querem que eu faça alguma coisa, explicam-me o porquê?			
12. Quando você tira uma boa nota na escola, com que frequência teus pais te elogiam?			
13. Quando você tira uma nota baixa na escola, com que frequência teus pais te encorajam a se esforçar mais?			

Item	Não sabe	Sabe pouco	Sabe bastante
14. Seus pais realmente sabem quem são seus amigos?			

Item	Quase nunca	As vezes	Quase sempre
15. Com que frequência você e seus pais passam tempo conversando com você?			
16. Com que frequência você e seus pais se reúnem para fazerem juntos alguma coisa agradável?			



## ANEXO D – QUESTIONÁRIO SOCIODEMOGRÁFICO – JOVEM

1. Nome: \_\_\_\_\_
2. Data de Nascimento: \_\_\_\_\_ Sexo: ( ) feminino ( ) masculino
3. Escolaridade: \_\_\_\_\_
4. Escolaridade do pai: \_\_\_\_\_
5. Escolaridade da mãe: \_\_\_\_\_
6. Quais veículos você possui em casa? ( ) carro. Quantos? \_\_\_\_ ( ) Bicicleta. Quantas? \_\_\_\_ ( ) motocicletas. Quantas? \_\_\_\_
7. Mora em casa/apartamento: ( ) própria ( ) alugada
8. Faz algum curso extra? ( ) informática ( ) inglês ( ) curso técnico. Outro: \_\_\_\_
9. Trabalha: ( ) sim ( ) não. Aonde? \_\_\_\_\_
10. Pai trabalha? ( ) sim ( ) não. Aonde? \_\_\_\_\_
11. Mãe trabalha? ( ) sim ( ) não. Aonde? \_\_\_\_\_
12. Pai dirige? ( ) sim ( ) não
13. Mãe dirige? ( ) sim ( ) não
14. Como você se desloca até a escola/trabalho? \_\_\_\_\_
15. Qual destes comportamentos você observa que seus pais têm ao dirigir?  
( ) falar ao celular ( ) parar na faixa para pedestre passar ( ) usar cinto de segurança ( ) exceder a velocidade ( ) estacionar em vaga deficiente/idoso ( ) dirigir após beber
16. Você sabe dirigir? ( ) sim ( ) não. Em caso afirmativo, quem ensinou? \_\_\_\_\_  
Quando? \_\_\_\_\_ ---
17. Você tem CNH? ( ) Sim ( ) Não. Qual tipo? \_\_\_\_\_
18. Como motorista, qual sua opinião sobre dirigir após ingerir bebida alcóolica?  
( ) se beber só um pouco não há problema ( ) nunca beber e dirigir  
( ) qualquer quantidade de bebida implica em risco.
19. Você conhecia alguma lei de trânsito antes de iniciar o processo de CNH? ( ) sim ( ) não. Qual? \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
20. Em caso afirmativo, onde você teve acesso a estas informações? ( ) escola ( ) TV  
( ) jornal ( ) com seus pais ( ) CFC/auto escola
21. Qual sua opinião sobre a educação para o trânsito na escola?  
( ) importante ( ) desnecessário ( ) não tem opinião

## ANEXO E - DADOS SOCIODEMOGRAFICOS - PAIS

1. Sexo;  feminino  masculino      Idade: \_\_\_\_\_
2. Estado civil:  solteiro  casado/união estável  viúvo  separado/divorciado
3. Tem filhos:  sim  não. Quantos? \_\_\_\_\_
4. Escolaridade: \_\_\_\_\_
5. Sabe dirigir?  sim  não. Tem CNH (carteira de motorista)?  sim  não.
6. Com que idade aprendeu a dirigir? \_\_\_\_\_
7. Como aprendeu a dirigir? \_\_\_\_\_
8. Categoria da habilitação:  A (moto)     B (carro)     C (transporte de carga)  
 D (Transporte de passageiro)  E (caminhão com reboque)     AB (carro e moto)  
 AC (moto e transporte de carga)  AD (moto e transporte de passageiro)     AE  
(moto e    caminhão com reboque).
9. Profissão: \_\_\_\_\_
10. Qual tipo de veículo dirige com mais frequência : \_\_\_\_\_
11. Para qual atividade utiliza o veículo:  lazer  deslocamento até o trabalho  
 atividades familiares  carro como meio de trabalho.
12. Qual sua opinião sobre adolescente dirigir sem CNH?

## ANEXO F – DECLARAÇÃO DE INSTITUIÇÃO CO-PARTICIPANTE

# DECLARAÇÃO

Eu, Idaiane Guaragni Scalcon, responsável pelo Centro de Formação de Condutores Frei Bruno, portador da cédula de identidade nº 4589242, **declaro estar ciente** da pesquisa intitulada “Adolescentes que dirigem sem CNH com aval familiar e sua interface com Estilo Parental e Comportamento dos Pais como condutores” de responsabilidade do(s) pesquisador(es): Leonora Vidal Spiller

Em relação a pesquisa supracitada, informamos que o acesso dos pesquisadores ao local da pesquisa e aos alunos **será autorizado mediante a apresentação do PARECER DE APROVAÇÃO do Comitê de Ética em pesquisa em Seres Humanos da UNOESC/HUST.**

Declaro ter lido e concordado com o parecer ético pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da Unoesc, conhecer e cumprir com as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 466/2012. Esta instituição está ciente de suas co-responsabilidades como instituição co-participante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infra-estrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem-estar.

**Local e Setor onde a pesquisa será realizada:** Centro de Formação de Condutores Frei Bruno. Rua Farrapos829, Xaxim, SC – 89825000  
CNPJ 127086660001-88

Por ser verdade, firmo a presente.



Xaxim, 03 de novembro de 2016.

**Assinatura do Responsável pela Instituição,  
(com carimbo)**

**CFC FREI BRUNO**  
CNPJ: 12.708.666/0001-88  
CRED. 419/10

## ANEXO G – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA OS PAIS PARTICIPANTES

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado(a) como voluntário(a) a participar da pesquisa: Adolescentes que dirigem sem CNH com aval familiar e sua interface com estilo parental e comportamento dos pais como condutores.

**A JUSTIFICATIVA, OS OBJETIVOS E OS PROCEDIMENTOS:** O motivo que nos leva a propor este estudo é a preocupação com o número elevado de mortes em eventos de trânsito na população jovem entre 18 e 25 anos, e a constatação do número de menores de idade que relatam já dirigir. A pesquisa se justifica pelas características próprias do desenvolvimento adolescente, principalmente em relação à percepção de risco, envolvidas no ato de conduzir, e a importância do papel familiar neste processo; O objetivo desse projeto é compreender a relação entre estilo parental, comportamento infrator dos pais no trânsito e a permissão para filhos menores dirigirem. O(os) procedimento(s) de coleta de dados será da seguinte forma: após concordância em participar, assinando este documento você preencherá um questionário, assinalando em cada questão como você se comporta no trânsito e um outro questionário com informações sociodemográficas. Estes dados serão analisados com as informações obtidas pelos seus filhos. Sua participação será apenas no preenchimento destes documentos.

**DESCONFORTOS, RISCOS E BENEFÍCIOS:** A sua participação neste estudo pode gerar algum tipo de desconforto quanto a relembrar alguma situação ou evento no trânsito, e os riscos serão mínimos, porém o benefício que se obterá, por exemplo, auxiliando em formas de prevenção e educação no trânsito evitando que tantos jovens sejam mortos nestas situações.

**FORMA DE ACOMPANHAMENTO E ASSISTÊNCIA:** Caso a participação na pesquisa traga algum desconforto que necessite de apoio psicológico, você poderá se dirigir ao Serviço de Atendimento Psicológico (SAP) da Unoesc-Xanxerê, situado à rua

**GARANTIA DE ESCLARECIMENTO, LIBERDADE DE RECUSA E GARANTIA DE SIGILO:** Você poderá solicitar esclarecimento sobre a pesquisa em qualquer etapa do estudo. Você é livre para recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper a participação na pesquisa a qualquer momento, seja por motivo de constrangimento e ou outros motivos. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não irá acarretar qualquer penalidade ou perda de benefícios. O(s) pesquisador(es) irá(ão) tratar a sua identidade com padrões profissionais de sigilo. Os resultados da pesquisa serão mantidos em sigilo estarão disponíveis caso você tenha interesse, fazendo contato telefônico com a pesquisadora (49-91074906). Seu nome ou o material que indique a sua participação não será liberado sem a sua permissão. Você não será identificado(a) em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo. Este consentimento está impresso e assinado em duas vias, uma cópia será fornecida a você e a outra ficará com o pesquisador(es) responsável(is).

**CUSTOS DA PARTICIPAÇÃO, RESSARCIMENTO E INDENIZAÇÃO:** A participação no estudo, não acarretará custos para você e não será disponibilizada nenhuma compensação financeiro. No caso de você sofrer algum dano decorrente dessa pesquisa

### DECLARAÇÃO DO SUJEITO PARTICIPANTE OU DO RESPONSÁVEL PELO SUJEITO PARTICIPANTE:

Eu, ....., fui informado (a) dos objetivos da pesquisa acima de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que em qualquer momento poderei solicitar novas informações e ou retirar meu consentimento. Os responsáveis pela pesquisa acima, certificaram-me de que todos os meus dados serão confidenciais. Em caso de dúvidas poderei chamar o pesquisador responsável Leonora Vidal Spiller (49-91074906). ou ainda entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos da Unoesc e Hust, Rua Getúlio Vargas, nº 2125, Bairro Flôr da Serra, 89600-000- Joaçaba – SC, Fone: 49-3551-2012. Declaro que concordo em participar desse estudo. Recebi uma cópia deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada a oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

**Assinatura do sujeito pesquisado ou impressão dactiloscópica.**

Assinatura:

Nome legível:

Endereço:

RG.

Fone:

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

.....  
**Assinatura do(a) pesquisador(a) responsável**

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_



## ANEXO H – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA ADOLESCENTES MAIORES DE 18 ANOS

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado(a) como voluntário(a) a participar da pesquisa: Adolescentes que dirigem sem CNH com aval familiar e sua interface com estilo parental e comportamento dos pais como condutores.

**A JUSTIFICATIVA, OS OBJETIVOS E OS PROCEDIMENTOS:** O motivo que nos leva a propor este estudo é a preocupação com o número elevado de mortes em eventos de trânsito na população jovem entre 18 e 25 anos, e a constatação do número de menores de idade que relatam já dirigir. A pesquisa se justifica pelas características próprias do desenvolvimento adolescente, principalmente em relação à percepção de risco, envolvidas no ato de conduzir, e a importância do papel familiar neste processo; O objetivo desse projeto é compreender a relação entre estilo parental, comportamento infrator dos pais no trânsito e a permissão para filhos menores dirigirem. O(os) procedimento(s) de coleta de dados será da seguinte forma: após concordância em participar, assinando este documento você preencherá uma escala sobre exigência e responsividade (informações sobre a relação entre pais e filhos sobre nível de exigência e participação no dia-a-dia do filho), uma escala a percepção sobre clima familiar e condições de trânsito seguro e um questionário sociodemográfico (informações pessoais e de rotina, exceto seu nome). Estes dados serão analisados com as informações obtidas por pais e filhos. Sua participação será apenas no preenchimento destes documentos.

**DESCONFORTOS, RISCOS E BENEFÍCIOS:** A sua participação neste estudo pode gerar algum tipo de desconforto quanto a relembrar alguma situação ou evento no trânsito, e os riscos serão mínimos, porém o benefício que se obterá, por exemplo, auxiliando em formas de prevenção e educação no trânsito evitando que tantos jovens sejam mortos nestas situações.

**FORMA DE ACOMPANHAMENTO E ASSISTÊNCIA:** Caso a participação na pesquisa traga algum desconforto que necessite de apoio psicológico, você poderá se dirigir ao Serviço de Atendimento Psicológico (SAP) da Unoesc-Xanxerê, situado à rua

**GARANTIA DE ESCLARECIMENTO, LIBERDADE DE RECUSA E GARANTIA DE SIGILO:** Você poderá solicitar esclarecimento sobre a pesquisa em qualquer etapa do estudo. Você é livre para recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper a participação na pesquisa a qualquer momento, seja por motivo de constrangimento e ou outros motivos. A sua participação é voluntária e a recusa em participar não irá acarretar qualquer penalidade ou perda de benefícios. O(s) pesquisador(es) irá(ão) tratar a sua identidade com padrões profissionais de sigilo. Os resultados da pesquisa serão mantidos em sigilo estarão disponíveis caso você tenha interesse, fazendo contato telefônico com a pesquisadora (49-91074906). Seu nome ou o material que indique a sua participação não será liberado sem a sua permissão. Você não será identificado(a) em nenhuma publicação que possa resultar deste estudo. Este consentimento está impresso e assinado em duas vias, uma cópia será fornecida a você e a outra ficará com o pesquisador(es) responsável(is).

**CUSTOS DA PARTICIPAÇÃO, RESSARCIMENTO E INDENIZAÇÃO:** A participação no estudo, não acarretará custos para você e não será disponibilizada nenhuma compensação financeiro. No caso de você sofrer algum dano decorrente dessa pesquisa

### DECLARAÇÃO DO SUJEITO PARTICIPANTE OU DO RESPONSÁVEL PELO SUJEITO PARTICIPANTE:

Eu, ....., fui informado (a) dos objetivos da pesquisa acima de maneira clara e detalhada e esclareci minhas dúvidas. Sei que em qualquer momento poderei solicitar novas informações e ou retirar meu consentimento. Os responsáveis pela pesquisa acima, certificaram-me de que todos os meus dados serão confidenciais. Em caso de dúvidas poderei chamar o pesquisador responsável Leonora Vidal Spiller (49-91074906). ou ainda entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa em Seres Humanos da Unoesc e Hust, Rua Getúlio Vargas, nº 2125, Bairro Flôr da Serra, 89600-000- Joaçaba – SC, Fone: 49-3551-2012. Declaro que concordo em participar desse estudo. Recebi uma cópia deste termo de consentimento livre e esclarecido e me foi dada a oportunidade de ler e esclarecer as minhas dúvidas.

**Assinatura do sujeito pesquisado ou impressão dactiloscópica.**

Assinatura:

Nome legível:

Endereço:

RG:

Fone:

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

.....  
**Assinatura do(a) pesquisador(a) responsável**

Data \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_



## ANEXO I – TEXTO ENCAMINHADO PARA O JORNAL DATA X

### PAI, ME EMPRESTA O CARRO?

O carro exerce um fascínio entre algumas pessoas, e constitui-se como um sonho de consumo e símbolo de status para a grande maioria; em alguns casos, os proprietários estabelecem relação de afeto, dando nomes aos veículos e cuidando com extremo zelo.

Vários pais, certamente, já foram abordados por seus filhos com o pedido - "Pai, me empresta o carro?" - sendo que, muitos deles sem CNH. Alguns pais relatam que não têm paciência para ficar argumentando e não dialogam com seus filhos sobre os riscos envolvendo a condução de um veículo, apenas dizem não, e outros, infelizmente, cedem a insistência, alegando que "é difícil controlar".

A ansiedade para dirigir é demonstrada quando na realização da avaliação psicológica para CNH, é comum atendermos jovens que estão completando 18 anos naquele dia; alguns, inclusive, relatam que nem dormiram direito.

Mas porque não se deve ensinar crianças e adolescentes a dirigir?

Além de ser conduta ilegal, que por si só já é um bom argumento, diversos fatores biológicos, psicológicos e sociais impactam nessa decisão. Dentre alguns aspectos, destacamos a imaturidade do córtex cerebral, que só estará plenamente desenvolvido após os 20 anos (várias funções são executadas ao dirigir, como atenção, memória, tomada de decisão, etc.), os comportamentos característicos da adolescência como a busca pela aventura, a falsa ideia de que tem tudo sob controle, além do risco da dirigir acompanhado de colegas da mesma idade, visto que muitos adotam conduta perigosa para mostrar aos amigos o quanto é bom.

Como resultado da pesquisa do mestrado em Psicologia na Universidade Federal do Paraná realizada com 211 participantes, foi constatado que no município de Xaxim 52,6% dos jovens que estavam cursando aulas teóricas para obtenção da CNH já sabiam dirigir, sendo que a maioria deles aprendeu a dirigir com seus pais. Houve relatos de participantes que aprenderam a dirigir aos 6, 8, 10 e 11 anos.

A literatura aponta e a realidade nos dá evidências diárias de como ainda os riscos no trânsito não são tratados com a devida importância. Estudos apontam que os comportamentos de risco na adolescência que mais preocupam os pais estão ligados à gravidez, uso de drogas e doenças sexualmente transmissíveis; acidentes de trânsito ainda não configuram como fonte de preocupação para os pais. O que esses pais talvez não saibam é que acidentes de trânsito matam mais que os três comportamentos anteriores e deixem um número 10 vezes maior de pessoas com lesões graves para o resto da vida, entre elas amputações e paralisias nas pernas.

Porém, infelizmente, observamos diariamente exemplos de conduta perigosa e comportamentos de risco, acompanhamos na mídia o número de mortes no mundo, mas de forma

bem preocupante as estatísticas regionais, e até agora, ainda vemos pessoas dirigindo sem cinto de segurança, dirigindo após ingerir bebida alcóolica, transitando com filhos pequenos soltos nos bancos da dianteiro ou traseiro, sem o equipamento de retenção adequado (cadeirinhas), além daqueles que colocam seus filhos bebês ou crianças no colo, enquanto dirigem, no domingo de manhã para passear. Esses pais alegam que “vão devagar”; esquecem que se outro carro, em alta velocidade, atingi-lo, o fato de estar devagar não vai evitar uma tragédia.

Assim, quando seu filho pedir para aprender a dirigir ou o carro emprestado antes de ter CNH, lembre-se que você é o adulto nessa relação, e portanto responsável em ensinar, desde pequeno, entre o certo e o errado, inclusive, dando exemplo como condutor.