

CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA PARA UM TRÂNSITO SEGURO

Jordana Ribeiro dos Santos*

Constance Rezende Bonvicini**

RESUMO

A Psicologia do Trânsito estuda o comportamento dos cidadãos que atuam no trânsito, por meio de métodos científicos e didáticos na formação de ações mais seguras. As mortes por acidentes de trânsito no Brasil apresentam números expressivos, o que justifica a implementação de ações visando à redução das mesmas. Diante desse contexto, o presente artigo buscou pontuar reflexões sobre a Psicologia do trânsito, sua evolução e possíveis ações voltadas para o combate ao trânsito violento. A metodologia adotada para execução desse estudo consistiu-se em uma pesquisa bibliográfica. Foi possível perceber que os principais fatores que contribuem para os acidentes de trânsito são as falhas humanas desencadeadas pela direção perigosa, a alta velocidade, o uso de aparelhos eletrônicos ao dirigir, assumir a direção embriagado, além do aumento constante da frota de veículos. Para combater tais falhas destacam-se ações educativas em escolas com crianças e adolescentes e medidas administrativas de punição mais rígidas. Considera-se que a psicologia pode contribuir além da avaliação de capacidades e aptidão para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), com a inserção de grades psicoeducativas por meio de técnicas grupais, oportunizando aos indivíduos a percepção da dimensão da empatia para a tomada de decisões assertivas ao dirigir.

Palavras-chave: Psicologia. Trânsito. Acidentes.

ABSTRACT

The objective of Traffic Psychology is the study of human behavior in traffic using scientific and didactic methods in the formation of safer actions. In Brazil, traffic accidents are a significant cause of death, which justifies the implementation of actions in its combat. According to this context, this article sought to highlight reflections on the Psychology of traffic, its evolution and possible actions aimed at combating violent traffic. The methodology adopted to carry out this study consisted of a bibliographic search and articles that address the theme. The main factors that contribute to traffic accidents are human failures triggered by dangerous driving, high speed, the use of electronic devices when driving, drunk driving, in addition to the constant increase in the vehicle fleet. To combat such failures, educational actions in schools with children and adolescents and more stringent administrative punishment measures are highlighted. In conclusion, psychology can contribute with much beyond the

*Graduada em Psicologia pela Faculdade Patos de Minas (FPM). E-mail: jordanagth@hotmail.com

**Mestre em Administração pela Unihorizontes. Docente e orientadora do Departamento de Graduação em Psicologia da FPM. e-mail: constancebonvicini@yahoo.com.br

assessment of skills and aptitude for obtaining a driver's license. Through the insertion of psychoeducational grids they can, through group techniques, give people the dimension of empathy to obtain results and assertive decisions when driving.

Keywords: Psychology. Traffic. Accidents.

1 INTRODUÇÃO

A divulgação pela mídia de notícias sobre acidentes de trânsito apresentam números crescentes no país, sendo que muitos destes acabam com vítimas fatais. Diante dessa situação, a Psicologia do trânsito, por meio de estudo sobre o comportamento e a subjetividade, pode contribuir com a identificação dos principais fatores que provocam os acidentes, de modo que sejam implementadas ações que possibilitem mudanças no sentido de tornar o fluxo de carros nas vias públicas mais seguro (HOFFMANN, 2005).

Os acidentes de trânsito são, segundo Silva, Hoffmann e Cruz (2003) uma tragédia familiar, diante da morte ou incapacidade de um parente; e também uma tragédia social, levando em consideração a perda da produtividade do indivíduo na sociedade. É também um problema de saúde pública, já que além dessas perdas, gastos financeiros com indenizações e reabilitações são gerados.

Levando em consideração tais fatores, torna-se necessário pontuar reflexões sobre a Psicologia do Trânsito, sua evolução e possíveis ações voltadas para o combate ao trânsito violento. Os acidentes de trânsito ocorrem no cotidiano da população brasileira e requerem atenção do Ministério da Saúde e demais órgãos envolvidos, uma vez que coloca em risco a vida das pessoas que circulam pelas vias: tanto os motoristas quanto os passageiros e pedestres.

Diante dessa perspectiva, o estudo justificou-se pela necessidade de se fazer uma reflexão sobre os processos que envolvem a área da Psicologia do Trânsito, voltada para o estudo do comportamento humano relacionado aos veículos e às vias.

Assim, o presente estudo teve como objetivo geral pontuar reflexões sobre a Psicologia do Trânsito, sua evolução e possíveis ações voltadas para o combate ao trânsito violento. Sendo a partir deste, traçados os objetivos específicos que consistem em retratar a evolução histórica do trânsito, contextualizar a finalidade da Psicologia do Trânsito enquanto ciência, os principais fatores que contribuem para a violência

nas vias públicas, e as contribuições que essa psicologia tem a oferecer para a prevenção dos fatores contribuintes para os acidentes que envolvem veículos automotores e pedestres.

A metodologia aplicada nesse artigo foi a de revisão de literatura, com a utilização de pesquisa em leis que regem o trânsito brasileiro, em livros, em mídia eletrônica (voltada ao tema) e artigos publicados em revistas impressas e online.

2 EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO TRÂNSITO

A história do trânsito começou antes mesmo da invenção da roda. Já nos tempos primitivos, na Idade da Pedra, aproximadamente 5.000 anos a.C., o homem do Oriente que para comercializar seus produtos nas aldeias, precisava andar longas distâncias, utilizava sua força física ou o lombo dos animais (ROZESTRATEN, 2003).

Tendo em vista que toda atividade humana envolve a necessidade de deslocamento de um local para outro, seja no transporte de bens através da própria força ou, posteriormente, com o uso de animais; a organização dessa locomoção só aconteceu com o desenvolvimento das civilizações antigas que viram a necessidade de estabelecer regras para a utilização das vias (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Para estudar historicamente o trânsito, tanto no uso de animais, quanto no uso do automóvel, é preciso considerar o fato de ambas as situações necessitarem de um homem para dirigir, de algo que se mova para transportar e de uma via que permita o deslocamento; esses três pontos constituem partes integrantes do trânsito (ROZESTRATEN, 2003).

Franz e Seberino (2012) apontam que o avanço dos meios de transporte aconteceu após a invenção da roda, o que proporcionou ao homem a criação de veículos que atendiam às necessidades humanas de transporte e locomoção terrestre. Assim, os veículos foram se aperfeiçoando e os caminhos se transformando em estradas que facilitavam o acesso entre cidades e povoados.

Os primeiros congestionamentos descritos pela história foram os das ruas da cidade de Roma, que, por serem muito estreitas, não comportavam o grande número de veículos. Nesta época, o imperador Júlio César regulamentou o tráfego de rodas, limitou os veículos que podiam entrar na cidade, criou os indicadores de sentido e

direção, como também os marcos quilométricos e descreveu várias informações a fim de controlar o trânsito confuso e deixá-lo menos perigoso (HONORATO, 2004).

A Revolução Industrial foi significativa para a evolução do trânsito pois nesse período surgiram os primeiros veículos destinados ao transporte de carga e de pessoas: automóveis movidos a motor de combustão, sendo assim, mais rápidos que os animais. A aceleração industrial trouxe como consequência congestionamentos e acidentes de trânsito envolvendo veículos, animais e pessoas (SILVA, 2019).

No Brasil, a princípio, a elite importou da Europa veículos que aos poucos foram ocupando as vias. Através das propostas do governo de Juscelino Kubitscheck, esse benefício também se destinou à classe média. Com o progresso e desenvolvimento do país, a quantidade de veículos ampliou-se de forma desordenada e sem planejamento, causando grandes transtornos à população (FRANZ; SEBERINO, 2012).

Silva (2019) relata que na cronologia das leis de trânsito no Brasil, destacam-se três códigos, que serão citados a seguir. O primeiro surgiu em 1941 (Decreto-Lei nº. 3.651, de 25 de setembro de 1941) juntamente com a criação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e os Conselhos Regionais de Trânsito, que buscavam regulamentar, proibir e punir os infratores; foram criadas também regras de trânsito para todo o território nacional e placas de identificação dos veículos. O segundo código criado em 1966 (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966), teve como principal mudança a criação do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e modificações na emissão das carteiras de habilitação, que passaram a ser competência dos estados. O terceiro e mais atual código (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997), passou por muitas mudanças, a começar pela rigidez das normas e regras, o que consequentemente levou a punições através de multas ou mesmo detenção (BRASIL, 1997).

Historicamente o Brasil nunca demonstrou profundo interesse na segurança do trânsito. O número anual de mortos, feridos e mutilados no trânsito é algo assustador, entretanto nunca sequer foi discutida com a devida seriedade a criação de um órgão específico para a segurança do trânsito com a missão de diminuir as fatalidades. Houve nuvens passageiras demonstrando um pouco de interesse e divulgaram algumas campanhas educativas, mas que logo foram dissipadas. (FRANZ; SEBERINO, 2012, p. 17).

O ambiente do trânsito, que envolve aglomeração de veículos, leis incoerentes e vias de difícil acesso, está propício a conflitos. Mesmo com as normativas e ações existentes, não é possível controlar o comportamento social dos motoristas, mas sabe-se da necessidade de adaptações constantes. Nesse contexto, o papel da Psicologia do Trânsito é abarcar de forma abrangente tal realidade, contribuindo por meio de estudos e avaliações psicológicas que visem trabalhar o comportamento humano no trânsito e prevenir acidentes através de ações educativas (ROZESTRATEN, 2003).

3 CONTEXTUALIZANDO PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

A Psicologia é uma ciência que busca compreender o comportamento humano, seus processos mentais e suas interações com o ambiente físico e social. A Psicologia do Trânsito, como uma das diversas áreas de atuação, tem por finalidade estudar o comportamento e a interação do homem com trânsito (SILVA; HOFFMANN; CRUZ, 2003).

Entende-se por trânsito o conjunto de ações que envolvem as vias, as pessoas, os veículos e os animais. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em sua Lei 9.503 de 1997, trânsito é compreendido como a integração das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, com diversas finalidades como circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga (BRASIL, 1997).

Assim, “A Psicologia do Trânsito está ligada ao tema de saúde em geral e a saúde mental em particular. A Psicologia do Trânsito nasceu do estudo dos acidentes e em particular dos conflitos associados.” (ROZESTRATEN, 2003, p. 45) na busca por amenizá-los.

Silva e Gunther (2009) afirmam que a evolução da psicologia voltada ao trânsito no Brasil caminha devagar e está dividida em quatro fases: começou no século XX, em meados de 1910, período em que foi promulgado o Decreto-lei nº 8.324, que estabelecia medidas de segurança a serem seguidas pelos motoristas, formas de penalidade e fiscalização. Esse decreto marcou o início da preocupação com o comportamento do homem diante de um veículo, sendo este seu objeto de estudo desde então. O marco legal para a atuação do psicólogo de trânsito se deu com a

promulgação do Decreto-lei nº 2.994/1941, que determinava alguns exames para a obtenção da licença de habilitação para condução de veículo: fisiológico ou médico e psicológico.

Os autores citados anteriormente destacam na segunda fase da evolução da Psicologia voltada ao trânsito no Brasil, a concretização da Psicologia como disciplina; na terceira fase, o desenvolvimento desta no meio interdisciplinar; e na quarta fase a aprovação do CTB Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997 e a discussão sobre políticas públicas que envolvam a sensibilidade social frente às relações com o trânsito (SILVA; GUNTHER, 2009).

A aprovação do CTB foi importante, pois enfatizou as discussões acerca das contribuições do psicólogo especialista em trânsito para os problemas relacionados à circulação humana. Sendo esse um instrumento que organiza as normas legais de avaliação do comportamento humano no trânsito, almejando a valorização da circulação mais humanizada (ALVES, 2014).

Historicamente, a área da Psicologia que estuda fatores estruturais das vias e a relação que o homem estabelece com esses, inicialmente, estava restrita às perícias de trânsito voltadas para os testes psicológicos. Contudo, vem ganhando espaço ao longo dos anos, com maior visibilidade acadêmica e científica, pesquisas sobre os aspectos internos e externos do comportamento humano em detrimento aos outros elementos que compõe o trânsito, desenvolvimento de ações educativas e políticas públicas (VERÍSSIMO, 2018).

O objetivo da Psicologia do Trânsito é o abordar o comportamento dos cidadãos que atuam no trânsito. Esse campo busca “[...] entender esse comportamento pela observação e experimentação, bem como através do inter-relacionamento com outras ciências que estudam o trânsito a fim de correlacionar, por meio de métodos científicos e didáticos, a formação de comportamentos mais seguros.” (ROZESTRATEN, 2003, p. 39).

Para Alves (2014), a Psicologia voltada para o trânsito é uma ciência que estuda o comportamento e a relação do homem com o veículo e com a via, considerando que estas influenciam o comportamento do condutor. Para uma ampliação da segurança nas locomoções, uma parceria com outros profissionais como engenheiros, agentes de trânsito, médicos e educadores se torna importante.

A Psicologia do Trânsito juntamente com as Psicologias Social, Experimental e Ambiental articulam o comportamento humano à circulação viária para desenvolver modelos e teorias que englobem processos psicológicos (desempenho, atitude, motivação, personalidade), “[...] visando sua aplicabilidade para diminuir danos ao convívio social no trânsito.” (HOFFMANN, 2005, p. 22).

Diversos aspectos podem colaborar para a ocorrência de acidentes, o que torna a elaboração de medidas preventivas algo mais complexo. A Psicologia do Trânsito, pensando nesses fatores, tem o papel de avaliar o comportamento humano no trânsito por meio de processos psicológicos que envolvam processos internos e externos, tais como a condução do veículo, a percepção, atenção, interpretação e avaliação das informações de modo a estruturar personalidades, estilos cognitivos, experiências e memória, motivação e aprendizagem dos condutores (ALVES, 2014).

A prática da Psicologia do Trânsito no Brasil envolve sobretudo a realização de testes psicológicos para avaliação de candidatos, vislumbrando-se a emissão de Carteira de Habilitação Nacional. Entretanto atualmente, pesquisadores da área desenvolvem estudos e programas voltados à prevenção de acidentes no trânsito, educação no trânsito, exames de reabilitação e adaptação de motoristas, tratamento de fobias no trânsito, dentre outras funções (SILVA; GUNTHER, 2009).

Salientando-se ainda que o principal desafio da Psicologia do Trânsito é o de estabelecer a relação entre fenômenos/processos psicológicos e os acidentes. Por não existir uma avaliação psicológica do indivíduo, torna-se difícil obter informações válidas sobre acidentes e o comportamento que os precedem, uma vez que os dados são superficiais e subjacentes quando atribuídos ao comportamento que antecede o fato (HOFFMANN, 2005).

4 AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO

A avaliação psicológica implica em uma análise dos fenômenos psicológicos que envolvem o indivíduo, um processo técnico e científico, trabalhado individualmente ou coletivamente, capaz de obter informações como as características psicológicas e comportamentais do sujeito (CFP, 2013). No campo do trânsito, a avaliação psicológica, mais conhecida como exame psicotécnico, é uma

intervenção obrigatória que possibilita obter informações sobre as características comportamentais e psíquicas do indivíduo (ALVES, 2014).

A Resolução CFP n.º 002/2003 no ART 1º define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos sendo estes:

Procedimentos sistemáticos de observação e registro de amostras de comportamentos e respostas de indivíduos com o objetivo de descrever e/ou mensurar características e processos psicológicos, compreendidos tradicionalmente nas áreas emoção/afeto, cognição/inteligência, motivação, personalidade, psicomotricidade, atenção, memória, percepção, dentre outras, nas suas mais diversas formas de expressão, segundo padrões definidos pela construção dos instrumentos.

Dessa forma, a avaliação psicológica tem a finalidade de investigar o indivíduo, descobrir traços de comportamento e de personalidade que possam incapacitá-lo a conduzir veículos, evitando transtornos que possam pôr em risco a vida deste e dos demais usuários das vias (VERÍSSIMO, 2018).

Alves (2014) destaca que o psicólogo perito em trânsito, por meio de métodos científicos, como os testes psicológicos, busca avaliar o perfil psicológico do indivíduo, tanto nos fatores externos quanto nos fatores internos para conduzir um veículo, como também, seu possível comportamento no contexto do trânsito.

No trânsito, a avaliação psicológica busca estudar o comportamento dos indivíduos que estão envolvidos nesse contexto, a partir da utilização de técnicas de observação, entrevista e testes psicológicos, que avaliam traços de personalidade e o comportamento do condutor em meio a fatores agressivos e estressantes que possam influenciar o processamento de informações e a tomada de decisão (VERÍSSIMO, 2018).

Os estudos de Fontana e Fegadolli (2016) apontam que a avaliação psicológica no trânsito é obrigatória e eliminatória para a finalidade de obter ou mudar a categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). É por ela que é possível avaliar a psicomotricidade motora e características psicológicas como o nível mental, a área do equilíbrio psíquico e as habilidades específicas do candidato.

O processo de avaliação psicológica busca detectar traços de personalidade e comportamentos que possam influenciar na ocorrência de acidentes de trânsito. Momento em que Alves (2014) aponta como alguns desses comportamentos os atos

impulsivos que podem “[...] desencadear direção perigosa, irresponsabilidade, agressividade, egocentrismo, impulsividade e intolerância à frustração.” (p. 63).

Durante a avaliação psicológica, o responsável pela aplicação do teste precisa estar atento a todos os detalhes para que consiga identificar condições que possam interferir na capacidade de dirigir, na capacidade de percepção, na capacidade de raciocínio para tomada de decisão e na capacidade de aptidão do condutor que possa desencadear uma direção perigosa (FONTANA; FEGADOLLI, 2016).

Contudo, a atuação do psicólogo está restrita apenas a exames psicotécnicos que nem sempre são a indicação de uma avaliação precisa do indivíduo, devido ao curto período disponibilizado para o processo de avaliação psicológica, a precariedade do ambiente de aplicação dos testes e, em muitos casos, até mesmo a falta de preparo do profissional (VERÍSSIMO, 2018).

Silva, Alves e Rosa (2015), em consonância, observaram que, mesmo com cursos de especialização na área, a formação dos profissionais que aplicam os testes psicológicos é deficitária. Há dificuldade de comprovação da eficácia e da qualidade dos serviços pelo fato da avaliação psicológica ser, em alguns contextos, aplicada de modo compulsório, como nos casos da primeira CNH, em que os testes não oferecem, com segurança, uma percepção real de como será o comportamento do candidato quando este estiver em interação com a via, o veículo e as pessoas.

A avaliação psicológica no contexto do trânsito se torna desvalorizada quando requerida apenas no processo inicial referente à primeira habilitação, tendo em vista que, com o passar do tempo, existe a possibilidade de alterações no campo das funções mentais, emocionais e cognitivas, que podem interferir na capacidade do indivíduo na direção (FONTANA; FEGADOLLI, 2016).

Outra contribuição da avaliação psicológica está na identificação de fatores de personalidade e comportamentais que influenciam as ações do motorista antes de ocorrer o acidente. Porém, os registros dos sinistros nem sempre são analisados no ponto de vista psicológico, uma vez que as informações são limitadas quando reportam características psíquicas atribuídas aos acidentes (HOFFMANN, 2005).

5 PRINCIPAIS FATORES QUE PROVOCAM OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

Os acidentes de trânsito são considerados como uma das principais causas de morte no Brasil, os sinistros são diários vitimando pessoas, independente de classe social, idade e gênero. Ocorrem nos mais diversos graus de severidade e é um problema de saúde pública que demanda ações preventivas para minimizar seus impactos (ALMEIDA et al., 2013).

Segundo o Relatório Estatístico Especial da Semana Nacional de Trânsito publicado pela Seguradora Líder (2019), administradora de seguro de carros. Os danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT), referente aos anos de 2009 a 2018, em uma visão geral no Brasil, alcançou uma quantidade de indenizações pagas pela seguradora que ultrapassou o número de 485 mil, considerando-se as mortes. Compara-se esse mesmo dado com a Guerra da Síria, que deixou mais de 360 mil mortos em 2011, verifica-se que o trânsito brasileiro mata mais de que uma guerra civil. Tragédia que gera perdas irreparáveis no que diz respeito a vidas, bem como custos materiais, gastos com socorro e vias interditadas.

As evidências de uma realidade, em que a maioria dos acidentes de trânsito são decorrentes de falha humana, ocasionados por fatores psicológicos ligados ao consumo de álcool, comportamento inseguro, desconhecimento das leis de trânsito e da responsabilidade ao assumir a direção de um veículo. O último fator é muito comum entre adolescentes recém-habilitados (ALVES, 2014).

A crescente demanda de veículos, o estresse e a agressividade dos condutores aumentam os riscos de acidentes de trânsito, sendo indispensável assim, a criação de novas estratégias para avaliar os condutores, visando uma melhor formação dos motoristas (VERÍSSIMO, 2018).

Em relação ao hábito de dirigir sob o efeito de álcool, segundo o Ministério da Saúde (BRASIL, 2018), entre 2011 e 2017, o número de adultos que admitem conduzir veículos motorizados embriagados cresceu. Este comportamento está mais presente em indivíduos adultos com idade entre 25 e 34 anos, com maior escolaridade e com prevalência do sexo masculino. Tal atitude é associada a um comportamento de risco que o próprio sujeito assume ao sair de casa. Ele tem consciência de que é o responsável pela direção e ainda assim, faz a ingestão de álcool e acaba por negligenciar uma condição segura ao dirigir.

Os estudos de Santos et al. (2016) apontam como fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes de trânsito: a imprudência de dirigir sob influência de álcool, drogas ilícitas ou medicação; dirigir sem habilitação ou sem conhecimento básico das regras de trânsito; desconhecer o correto manuseio do veículo (o que também se configura como mau uso do mesmo) e, fatores como desatenção, dirigir em alta velocidade e falando ao celular.

A gravidade e incidência dos acidentes são maiores no período noturno e nos finais de semana, evidenciada pela combinação do uso de bebida alcoólica e alta velocidade (ALMEIDA et al., 2013).

O álcool etílico, substância psicoativa depressora do sistema nervoso central, tem a capacidade de mudar o comportamento dos motoristas diminuindo a percepção, a atenção e causando ações agressivas, que acompanhadas por sentimentos de raiva comprometem os reflexos e, conseqüentemente, o ato de dirigir em segurança (SANTOS et al., 2016).

O exercício da direção perigosa junto ao excesso de velocidade, também são motivos de acidentes de trânsito, como apresentou uma pesquisa britânica: as colisões que ocorrem acima de 64 km/h são responsáveis por 85% das mortes dos ocupantes de um veículo e 15% dos casos resultam em lesões sérias. Além disso, muitas declarações de óbito, apesar de afirmarem se tratar de morte por causa externa, deixam de detalhar o tipo específico da causa que provocou a lesão fatal, subestimando-as e levando ao aumento dos eventos cuja intenção é indeterminada (CABRAL; SOUZA; LIMA 2011).

Foram encontradas evidências de que a gravidade e a ocorrência dos sinistros estão relacionadas aos fatores idade e estado civil. Indivíduos solteiros se expõem com maior facilidade a fatores de risco como direção perigosa, excesso de velocidade e uso de substâncias psicoativas, se comparados a indivíduos casados. Por essa razão, estão suscetíveis a acidentes graves ou fatais (ALMEIDA et al., 2013).

Outro aspecto a se analisar que aumenta consideravelmente a chance de acidente é o estresse, uma vez que o momento estressante varia de intensidade, de acordo com o estado emocional e em relação à personalidade da pessoa e da situação em que tal evento ocorre (HOFFMANN, 2005).

A depressão, segundo Hoffmann e Leal (2003), é uma instância a se destacar, tendo em vista que é uma alteração psicofísica que pode comprometer a atenção, a

qualidade do sono, a capacidade de tomada de decisão e assim, gerar uma tendência suicida.

Além dos fatores humanos e comportamentais, o crescimento constante da frota de veículos no Brasil aumenta os números relacionados aos acidentes de trânsito. Só no ano de 2018, de janeiro a setembro, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE, 2019), no Brasil, foram emplacadas 2.650.230 unidades em geral, estando entre elas, carros de passeio, motocicletas, ônibus e caminhões.

Esses dados mostram que o país não está estruturalmente preparado para tamanha frota; assim como as pessoas que circulam pelo trânsito, não estão psicologicamente, nem emocionalmente preparados para os transtornos advindos dos congestionamentos e estresses desse ambiente. Como citam Santos et al. (2016), é preciso, além de conhecer os fatores de risco dos acidentes, ações de melhorias das ruas, investimentos na qualidade do tráfego, novas estratégias na formação dos condutores e fiscalização continuada dos motoristas.

6 INTERVENÇÃO PREVENTIVA PARA UM TRÂNSITO MAIS SEGURO

Sabe-se que os acidentes de trânsito impactam na saúde física, emocional e social da vítima e de seus familiares. Assim, visando a prevenção dos fatores de risco, Santos et al. (2016) apontam a necessidade da reestruturação das vias e dos dados morbimortalidade, além de mudanças nas ações educativas em prol da sensibilização da importância da preservação da vida no trânsito.

O papel do psicólogo na defesa de um trânsito seguro é o de intervir na busca de novas maneiras para uma prática psicológica adequada, com o intuito de zelar pelo bem estar pessoal e social. Alves (2014) pontua que a formação profissional para os psicólogos que atuam na área de trânsito precisa ser evidenciada, não basta apenas se concentrar nos testes que avaliam o processamento de informações, mas também no comportamento e na subjetividade.

A educação no trânsito é importante para desenvolver nos sujeitos consciência crítica para a formação de cidadãos mais responsáveis e comprometidos com a valorização da vida. Esta ação requer uma prática social que envolva políticas públicas que estimulem a responsabilidade no trânsito, com a participação de

profissionais da saúde, professores e de toda a sociedade em geral (SANTOS et al., 2016).

Os indivíduos precisam conhecer as técnicas de controle e manuseio dos veículos, as leis de circulação do trânsito e o controle do seu comportamento para que haja um convívio social harmônico e respeitoso nas vias de trânsito (ALVES, 2014).

Enfatiza-se que trabalho de educação e prevenção é o método mais eficiente para atuar na busca pela minimização dos acidentes de trânsito, uma vez que potencializa nas pessoas sentimentos de amor e cuidado com o próximo, trocas emocionais e sensibilização quanto ao respeito à vida. Essa prática pode ser trabalhada com adultos, crianças e adolescentes (SANTOS et al., 2016).

Ações preventivas desenvolvidas na educação de crianças e adolescentes, por exemplo, é um meio primordial de ampliar a consciência da importância das regras de trânsito e as consequências do não cumprimento das mesmas. Como cita Alves (2014), ao defender a existência de uma educação psicológica para o trânsito por meio de ações educativas em escolas com crianças e adolescentes, contribui-se para a formação de futuros motoristas mais conscientes; além de campanhas diárias e mais chamativas sobre a conscientização no trânsito.

Por outro lado, Almeida et al. (2013) enfatizam que as medidas preventivas precisam contemplar a qualidade das vias públicas por meio de melhorias na iluminação e sinalização adequada, em especial, nos locais onde os índices de acidentes são maiores. É necessária uma atenção maior também em relação ao local apropriado para a circulação de ciclistas e pedestres.

Para Alves (2014), medidas administrativas de punição como o aumento no valor das multas e uma fiscalização mais rígida podem contribuir para a redução nos acidentes de trânsito. Ensinar regras e consequências legais não são mais tão suficientes para a prevenção ou redução de acidentes nas vias terrestres. Atualmente, ainda são altos os índices de mortes no trânsito.

Ações de promoção e prevenção de acidentes no trânsito devem observar os acidentes que envolvem a vulnerabilidade dos pedestres, dos ciclistas, bem como dos motociclistas, que são contemplados pelo alto índice de sinistros no trânsito em decorrência do expressivo aumento da frota, oriunda da facilidade de financiamento do veículo, em especial nas grandes cidades (ALMEIDA et al., 2013).

Nesse sentido é válido dizer que os esforços para a criação de medidas de redução do número de acidentes de trânsito e das perdas ocasionadas por ele, passam por uma orientação mais efetiva quando relacionadas à responsabilidade social e ao cuidado com a vida do próximo; além do conhecimento base das regras de trânsito, pois de nada vale o conhecimento teórico sem a aplicação na prática (ALVES, 2014).

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Uma maior participação da psicologia no desenvolvimento de um trânsito seguro vem crescendo exponencialmente, uma vez que a grande causa dos acidentes são os comportamentos de risco. Mais que uma avaliação das capacidades intelectual e motora dos candidatos à CNH, é preciso pensar em uma educação psicossocial sobre nossas responsabilidades com a segurança dos participantes do trânsito em geral.

O processo educacional das autoescolas viabiliza o conhecimento legislativo e prático das regras do trânsito, porém não garantem um comportamento social e responsável quando se considera a realidade do trânsito mundial. Comportamentos indevidos na direção dos veículos vão além de um desvio de comportamento, eles escancaram a incompreensão das pessoas sobre a preservação da vida.

O estudo aponta fatores que explicam os números preocupantes, como o grande crescimento anual da frota em circulação, padrões comportamentais de risco na direção dos veículos e raramente problemas mecânicos. Porém, academicamente constata-se que a medida adotada para a prevenção dos acidentes de trânsito vem de ordem punitiva e em raras exceções (como na Semana Nacional do Trânsito) ocorrem campanhas educativas nas ruas e nas escolas com crianças e adolescentes.

Olhando para presente, mais do que processos preventivos, são necessários movimentos reativos para com os que já vivem a realidade de conduzir um veículo automotor. Neste sentido, e com base em números, vê-se que punições não são tão efetivas quando pensamos em conscientização social. Na verdade, é preciso uma educação no trânsito voltada para o psicossocial sobre responsabilidade com a vida.

Nesse sentido, a psicologia pode contribuir muito além da avaliação de capacidades para adquirir a Carteira Nacional de Habilitação. Ela, através da inserção

de uma grade psicoeducativa, pode por meio da terapia de grupo dar às pessoas a dimensão do quanto o desvio de comportamento no trânsito afeta muitas vidas; e através de técnicas terapêuticas, voltadas ao pensamento, estimular a empatia para os resultados trágicos que uma decisão equivocada ao dirigir pode provocar.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, R. L. F. et al. Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. **Revista Saúde Pública**, São Paulo, v. 47, n. 4, p. 718-731, ago. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0034-89102013000400718&script=sci_abstract&lng=pt>. Acesso em: 20 fev. 2020.

ALVES, C. A. Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional. **Revista Científica da Faminas**, Muriaé, v. 2, n. 3, p.: 61-74, set./dez. 2014 Disponível em: <http://www.faminas.edu.br/upload/downloads/20150409151107_138511.pdf>. Acesso e: 30 out. 2019.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Aumenta o número de brasileiros que admitem beber álcool e dirigir**. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43235-transito-consumo-de-alcool-aumenta-entre-brasileiros-que-dirigem>. Acesso em: 30 out. 2019.

BRASIL. Planalto Federal. **Código de Trânsito Brasileiro**: Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Brasília, DF, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 22 out. 2019.

CABRAL, A. P. S.; SOUZA, W. V.; LIMA, M. L. C. L. Serviço de atendimento móvel de urgência: um observatório dos acidentes de transportes terrestre em nível local. **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, v. 14, n.1, p. 03-14, mar. 2011. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?pid=s1415-790x2011000100001&script=sci_arttext. Acesso em: 14 nov. 2019.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. CFP. **Cartilha avaliação psicológica**. Brasília, DF, 2013. Disponível em: <http://satepsi.cfp.org.br/docs/cartilha.pdf>. Acesso em: 11 abr. 2020.

FEDERAÇÃO NACIONAL DA DISTRIBUIÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES – FENABRAVE. (2019). **Informativo**: emplacamento. São Paulo, 2019. Disponível em: <http://www3.fenabrave.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=1&layout=indices-e-numeros>. Acesso em: 02 nov. 2019.

FONTANA, M. A.; FEGADOLLI, C. Avaliação psicológica no contexto do trânsito: estudo de caso de motorista com acidente vascular cerebral. **Boletim de psicologia**. São Paulo, v. 66, n. 144, p. 37-45, jan. 2016. Disponível em:

<http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0006-59432016000100005>. Acesso em: 10 nov. 2019.

FRANZ, C. M.; SEBERINO, J. R. V. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. 24f. Monografia (Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito) ??????????????, Joinville, 2012. Disponível em: http://transitobr.com.br/downloads/a_historia_do_transito_e_sua_evolucao.pdf. Acesso em: 09 maio 2020.

HOFFMANN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicologia, pesquisa e trânsito**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, p. 17-24, jul./dez. 2005. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>>. Acesso em: 20 fev. 2020.

HOFFMANN, M. H.; LEAL, E. J. Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In: ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 343-358.

HONORATO, C. M. **Sansões do Código de Trânsito Brasileiro**. Campinas: Millennium, 2004.

ROZESTRATEN, R. J. A. Ambiente, trânsito e psicologia. In: ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 31-46.

SEGURADORA LÍDER – Administradora do Seguro DPVAT. **Relatório Estatístico Especial Semana Nacional de Trânsito**. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletimestatistico/Relatorio%20Especial%20SNT-20-09.pdf>>. Acesso em: 30 out. 2019.

SANTOS, W. N. et al. Fatores de riscos e estratégias preventivas para os acidentes de trânsito: revisão integrativa. **Revista enfermagem - UFPE on line**, Recife, v. 10, n. 9, p. 3463-3472, set. 2016. Disponível em: <<https://pesquisa.bvsalud.org/portal/resource/pt/bde-30094>>. Acesso em: 10 fev. 2020.

SILVA, A. L. P.; HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M. Psicologia no trânsito: possibilidades de atuação e benefício social. In: ALCHIERI, J. C.; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. (Orgs.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo. p. 171-186. 2003.

SILVA, D. R. **Direito de trânsito, sua evolução histórica e os crimes de trânsito**. 2019. 47f. Monografia (Bacharel no Curso de Direito) - Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI), Santa Rosa, 2019. Disponível em: <https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/6354/Dionatan%20da%20Silva.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 20 mar. 2020.

SILVA, F. H. V. C.; GÜNTHER, H. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? **Temas em Psicologia**, Ribeiro Preto, v. 17, n. 1, p. 163-175, jan./jun. 2009. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014>. Acesso em: 14 mar. 2020.

SILVA, M. A.; ALVES, I. C. B.; ROSA, H. R. R. Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito: Revisão de Literatura do Período de 2006 a 2015. **Boletim de Psicologia**, São Paulo, v. 65, n. 143, p. 157-174, jul.2015. Disponível em: <<https://repositorio.usp.br/item/002776888>>. Acesso em: 20 mar. 2020.

VERÍSSIMO, C. S. Psicologia do trânsito: considerações sobre avaliação psicológica e educação para o trânsito. **Revista Ciência (In) Cena**, Salvador, v. 1, n. 6, p. 69-79, jun. 2018. Disponível em: <<http://periodicos.estacio.br/index.php/cienciaincenabahia/article/view/4601>>. Acesso em: 10f ev. 2020.