

FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA

PATRICIA FELICIA RAMOS

UM OLHAR DA PSICOLOGIA SOBRE OS
MOTORISTAS USUÁRIOS DE SUBSTÂNCIAS
PSICOATIVAS

PATOS DE MINAS
2016

FACULDADE PATOS DE MINAS
DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA
CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA

PATRICIA FELICIA RAMOS

**UM OLHAR DA PSICOLOGIA SOBRE OS
MOTORISTAS USUÁRIOS DE SUBSTÂNCIAS
PSICOATIVAS**

Artigo apresentado à Faculdade Patos de Minas como requisito para conclusão do Curso de Graduação em Psicologia. Para finalidade de obtenção do título de Bacharel em Psicologia, podendo gozar dos direitos de Psicólogo.

Orientadora: Prof.^a Ma. Delza Ferreira Mendes

PATOS DE MINAS
2016

DEDICO aos estudantes e profissionais da área de psicologia e aos motoristas que percorrem as estradas brasileiras.

AGRADECIMENTO

À Deus, primeiramente que permitiu que tudo pudesse ser realizado.

Aos meus pais, Maria de Fátima e José Manoel, pelo apoio incondicional em todos os momentos, pela compreensão e incentivo ao longo de minha trajetória.

Ao meu irmão, Washington, que me apoiou de diversas maneiras durante esta importante etapa de minha vida.

Ao meu namorado, Jeferson, que neste último ano me manteve em pé, enxugou minhas lágrimas de desespero, e fez do meu sonho o sonho dele e do meu objetivo, a sua própria luta. Essa conquista também é dele!

Aos meus colegas em geral, pela luta diária.

Em especial à minha orientadora, Prof.^a Me. Delza, 'Delzinha', obrigada por me acolher, sem você esse trabalho não seria possível.

Só se vê bem com o coração, o essencial é invisível aos olhos.
Antoine de Saint-Exupéry

UM OLHAR DA PSICOLOGIA SOBRE OS MOTORISTAS USUÁRIOS DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS A LOOK ON PSYCHOLOGY ABOUT USERS DRIVERS OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES

Patricia Felicia Ramos¹

Graduanda do Curso de Psicologia. Faculdade Patos de Minas

Delza Ferreira Mendes²

Mestre em Educação – Centro Universitário do Triângulo

RESUMO

Trânsito não é apenas uma questão técnica, mecânica, mas um sistema no qual as pessoas interagem, depositando desejos de ir e vir com segurança. O comportamento inadequado dos condutores de veículos, principalmente quando associados ao uso de substâncias psicoativas é considerado um fator contribuinte para a ocorrência de acidentes. O objetivo do presente estudo foi analisar a contribuição do psicólogo no contexto do trânsito diante do uso de substâncias psicoativas sobre o comportamento humano apontando questões legais de controle do uso dessas substâncias. A pesquisa foi desenvolvida através de revisão de literatura. Evidenciou-se que o uso dessas substâncias é prevalente em motoristas profissionais, aumentando os riscos de envolvimento em acidentes de trânsito, pois tais substâncias estimulam as funções cognitivas e psicomotoras podendo aumentar drasticamente a autoconfiança e segurança do motorista, prejudicando seu desempenho, passando a não sinalizar corretamente todas as suas manobras, tendo seus reflexos lentos, perda de concentração e queda no desempenho na direção. Nesse contexto, o CONTRAN definiu a obrigatoriedade do exame toxicológico que acusa a presença de drogas como forma preventiva com objetivo de oferecer mais segurança no trânsito em relação ao transporte de cargas e de pessoas. Diante dessa realidade, o trabalho do psicólogo no trânsito é importante desde o início do processo de avaliação para adquirir CNH até na conscientização dos motoristas usuários de substâncias psicoativas, evidenciando o exercício de sua função com respeito à dignidade do indivíduo como ser humano, provendo o bem estar de todos os papéis vivenciados dentro de uma via.

Palavras-chave: Substâncias Psicoativas. Psicologia. Trânsito. Motoristas

¹ Orientanda

² Orientadora

ABSTRACT

Traffic is not just a technical issue, mechanical, but a system in which people interact, depositing wishes to come and go safely. The inappropriate behavior of drivers of vehicles, especially when associated with the use of psychoactive substances is considered a contributing factor to the occurrence of accidents. The objective of this study was to analyze the contribution of the psychologist in the context of traffic before the use of psychoactive substances on human behavior pointing out legal issues of control over the use of these substances. The survey was developed through a review of the literature. It was evident that the use of these substances is prevalent in professional drivers, increasing the risk of involvement in traffic accidents, because such substances stimulate the cognitive or psychomotor functions can dramatically increase the confidence and driver safety, impairing their performance, passing not flag correctly all their maneuvers, having your reflexes slow, loss of concentration and drop in performance in the direction. In this context, the CONTRAN established the obligation of the toxicological examination that accuses the presence of drugs as a preventive manner with the goal of providing more security in transit on the carriage of cargo and people. Faced with this reality, the work of the psychologist in traffic is important since the beginning of the evaluation process to acquire CNH until the awareness of drivers users of psychoactive substances, evidencing the exercise of its function with respect to the dignity of the individual as a human being, providing the well being of all roles are experienced within a track.

Keywords: Psychoactive Substances. Psychology. Traffic. Drivers

INTRODUÇÃO

O transporte e o trânsito são partes de um sistema que estão por trás de praticamente todas as atividades da sociedade, afetando as pessoas diariamente e constantemente. O impacto é tanto direto, sendo o deslocamento em si, quanto indireto, pela própria circulação dos bens e das mercadorias que serão usadas pelo indivíduo e setor produtivo. Neste ponto de vista as rodovias são vitais para a economia do País, pois são elas que permitem a movimentação das pessoas e dos seus bens, sendo essenciais para a vida moderna (ZEFERINO, 2004).

O álcool é conhecido como um fator acidentogênico de grande importância no trânsito, já que afeta importantes funções utilizadas na condução veicular, como perda de reação, afeta a visão, além de fatores comportamentais que

estimulam as tomadas de riscos, como não usar cinto de segurança enquanto dirige ou passar em sinais vermelhos (LEYTON et al., 2009).

As anfetaminas, conhecidas popularmente como 'rebites', vigoroso estimulante do sistema nervoso central está entre as substâncias psicoativas comumente utilizadas por esses motoristas profissionais. Mesmo que esse efeito possa ser entendido como uma vantagem ao motorista, à medida que a concentração plasmática de anfetaminas aumenta, menor é o desempenho do condutor na direção. Sobretudo, preocupa o fato de que, finalizado o efeito estimulante das anfetaminas, o condutor estará submetido a um efeito 'rebote' sobre o sistema nervoso central, que envolve a indução de depressão, fadiga e sono.

Portanto, os efeitos agudos e residuais das anfetaminas submetem o condutor a situações de risco no trânsito, impedindo-o de realizar uma direção considerada segura, levando um grande perigo as estradas (NASCIMENTO; NASCIMENTO; SILVA, 2007).

A importância dessa informação é que as consequências dos acidentes de trânsito têm sido altamente crítica, afetando a sociedade como um todo. Assim sendo, o presente estudo teve por objetivo criar uma pesquisa destacando atuação do psicólogo em base ao problema como um todo.

Dentre essas substâncias são utilizadas anfetamina, cocaína e álcool com o intuito de se manter acordado por diversas horas e estão propensos a dormir. Sendo assim, esse estudo buscará provocar uma conscientização para melhoria na qualidade de vida do profissional, pois, sabe-se que havendo fiscalizações por parte de autoridades públicas responsáveis por esses serviços, poderia assim reduzir e prevenir danos físicos e mentais.

O objetivo deste trabalho foi analisar a contribuição do psicólogo no contexto do trânsito com motoristas usuários de substâncias psicoativas, apontando questões legais de controle do uso dessas substâncias, sendo dividido em 3 partes, a primeira faz uma apresentação das drogas psicoativas utilizadas pelas motoristas, a segunda parte vem apontar questões legais na avaliação do uso das substâncias psicoativas através do exame toxicológico obrigatório para todos os motoristas de atividade remunerada, ou seja, que utilizam sua CNH – Carteira Nacional de Habilitação para trabalhar e a terceira parte vem apresentar a contribuição do psicólogo no trânsito.

METODOLOGIA

A presente pesquisa foi realizada no ano de 2016 sob a forma de uma revisão de literatura e para a realização deste estudo foram consultados artigos científicos em base de dados como PEPsic, SCIELO, GOOGLE ACADÊMICO e registros do DENATRAN, preferencialmente no idioma português na área de psicologia.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

TRÂNSITO E SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS

Dirigir é uma tarefa árdua no qual exige dos condutores informações continuamente. Tendo em vista que os acidentes de trânsito são considerados uma causa evitável de morte, o uso de álcool e outras drogas por motoristas devem ser tratados como um problema de saúde de alta prioridade no Brasil (PONCE; LEYTON, 2008).

Trânsito não é apenas uma questão técnica, é um sistema no qual as pessoas interagem a todo o momento, no qual são depositados os desejos de ir e vir seguramente. Ao sair de um determinado local, espera-se chegar ao local determinado da mesma maneira que no início. Além de comportamentos individuais, acontecem conflitos no Trânsito, por esse motivo, esse sistema também é uma questão política e social (ROZESTRATEN, 1988; VASCONCELLOS, 1985). Esses conflitos refletem circulação urbana e podem ser físicos ou políticos. No geral, o trânsito vem piorando a cada dia, e um dos fatores agravantes é a irresponsabilidade dos condutores, principalmente com comportamentos inadequados que podem resultar em acidentes. Alguns motivos, como falta de manutenção das vias, dos veículos, ou o abuso de velocidade e uma crescente combinação desses fatores com uso de álcool e outras drogas, podem estar relacionados (ZEFERINO, 2004).

Em relação à questão física, conflitos aparecem na disputa pelo espaço urbano, um comportamento comum no Trânsito. Existe também o que Vasconcellos (1985) chama de questão política, no sentido de que reflete o interesse próprio de cada um e está ligado diretamente ao seu lugar nesse processo produtivo dos centros urbanos. Um exemplo para melhor compreender esses processos é quando se vê um motociclista que ultrapassa os veículos 'costurando' a via, por pressa, ou qualquer outro motivo individual, sem a devida compreensão do risco que ele corre e coloca para outras pessoas; ou ainda, quando dois ou mais carros aceleram no momento em que o semáforo está passando da cor amarela, para a vermelha.

De acordo com o Departamento Nacional de transportes nas rodovias federais, os custos em relação aos acidentes com veículos de carga foram calculados em R\$ 2.336 bilhões. Ainda, o custo com as pessoas é muito mais elevado: obteve-se uma média de R\$ 1,6 bilhão contra os materiais, que atingiram R\$ 725 milhões. Os gastos econômicos relacionados à pessoa são a remoção, o traslado, os cuidados em saúde e previdenciário, a perda da produção, além dos problemas familiares ligados aos acidentados. Em relação aos gastos com o veículo, incluem-se os danos materiais, a perda da carga, a remoção do veículo (guincho). Há também os gastos com a reparação da via (danos à propriedade pública e privada) e os danos relacionados a associados, às instituições (custos judiciais, atendimento da Polícia Rodoviária ou assemelhada) (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2008).

Na tabela1, apresentam-se as estatísticas dos acidentes nas rodovias federais, em 2004 e 2005 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES, 2008) e de 2006 a 2008 (BRASIL, 2009).

O numero total de acidentes teve um crescimento de 2004 a 2008 de 112.457 para 141.031, porem, houve uma redução significativa de feridos, sendo 66.117 em 2004 para 49.601 em 2008. (DNT 2008).

Um estudo feito pela Confederação Nacional de Municípios (CNM) mostra taxa de óbitos dos anos de 2006 a 2010 referentes ao uso de álcool, opiáceos, maconha, sedativos hipnóticos, cocaína, estimulante cafeína, alucinógenos, fumo, solventes voláteis e substâncias psicoativas um total de 40.692 (CNM, 2012).

No Brasil, o transporte de cargas é o principal meio utilizado para a movimentação da economia no país, contando com milhões de quilômetros de rodovias, localizadas principalmente na região sudeste do país, especialmente no

Estado de São Paulo. Dos diferentes condutores potencialmente envolvidos ao uso de substâncias psicoativas (SPA), uma categoria específica tem merecido atenção especial por parte da literatura especializada: a dos motoristas profissionais. Dentre estes, explicitamente, os motoristas apresentam motivos, como terem que percorrer longas distâncias em um curto espaço de tempo abusa de substâncias do tipo estimulantes usadas indiscriminadamente. Entretanto, o número de acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras, de motoristas profissionais de caminhão que tem estado susceptíveis ao uso de substâncias psicoativas, podem estar relacionados como forma de alívio às condições inadequadas de seu trabalho, seja em virtude de longas jornadas, da pressa para chegar ao destino, baixa qualidade de saúde e de vida como um todo, assim como para o manejo dos efeitos desagradáveis advindos de possíveis transtornos do humor instalados (IPEA, 2003).

Dentre as drogas que interferem na segurança no ato de dirigir estão as anfetaminas, cocaína e álcool. A anfetamina estimula o Sistema Nervoso Central (SNC), inibindo o sono, o apetite, acelera o coração, além de proporcionar sentimentos de segurança e presunção (CEBRID, 2009; RIBEIRO; MARQUES, 2003). Estimulando as funções cognitivas e psicomotoras podendo aumentar drasticamente a autoconfiança e segurança do motorista, conseqüentemente expandindo o risco de um envolvimento em acidente.

Em testes realizados em um simulador de direção, foi concluído que os efeitos do uso de anfetaminas prejudicam o desempenho do motorista de forma extrema, passando a não sinalizar de forma correta todas as suas manobras, realizando-as em tempos superiores ao necessário, sendo que seus reflexos fiquem mais lentos, levando até mesmo a não parar em semáforo na cor vermelha. (LEYTON et al., 2012).

Os estudos sobre o uso da cocaína mostram que é um poderoso estimulante do SNC quando usado sem indicação terapêutica para produzir um estado de felicidade e bem-estar. Produzido das folhas da *Erythroxylon coca*, é um alcaloide e devido à sua forte ação vasoconstritora, auxilia a reduzir hemorragias locais, o hidro cloreto de cocaína era comumente utilizado como anestésico local em odontologia, oftalmologia e cirurgias de ouvido, nariz e garganta (SENAD, 2010).

De acordo com a Associação Médica Brasileira (AMB, 2012) o uso de cocaína provoca a perda de concentração e pode haver uma queda no desempenho do motorista, maior sensibilidade à luz recorrente a dilatação pupilar provocada pela

substância. Assim sendo, alterações mentais decorrentes dos efeitos psicoativos, tais como nervosismo, irritabilidade, agressividade, paranoia e alucinações, podem influenciar negativamente o comportamento na direção veicular, aumentando o risco de acidentes e discussões no trânsito. O uso de cocaína está associado ao excesso de velocidade, perda do controle do veículo, colisões, direção agressiva e desatenta, com execução de manobras de alto risco.

Nesse contexto, pode-se destacar que o do álcool ou de outras substâncias análogas causam efeitos nocivos na mente humana e tratando-se da direção veicular, as consequências são ainda mais significativas e de grave impacto. A Organização Mundial da Saúde (OMS) define dependência de álcool como:

Estados psíquicos e também físicos, resultantes de ingestão de álcool caracterizados por reações de comportamento e outros que sempre incluem uma compreensão para ingerir álcool de modo continuado ou periódico, a fim de experimentar seus efeitos psíquicos e por vezes, evitar o desconforto de sua falta, a tolerância ao mesmo podendo ou estar presente. (RAMOS; BISTOLOTE, 1990, p. 17, apud SANTOS, 1990, p. 17).

Dentre todas as drogas, o álcool é uma das mais antigas consumidas no mundo, na cultura brasileira é exatamente difundida, sendo que, além de ser uma droga lícita, possui um valor acessível e uma fácil aquisição. No Brasil, o álcool é a droga mais consumida, e está relacionado aos danos diretos e indiretos à saúde da população (ANDRADE, 2009).

Com os elevados índices de acidentes nas rodovias e estradas do Brasil forma propostas a determinação de leis mais rígidas que pudessem conter esses índices. Assim, o advento da lei 11.705/2008, a chamada 'Lei seca', veio com objetivo de reduzir os índices de acidentes de trânsito com feridos e mortos cometidos por motoristas alcoolizados, haja vista que atentam contra a segurança, a integridade e a liberdade de locomoção das pessoas, causando assim, grandes problemas relacionados à vida e a economia de nosso país, revelando questão de segurança e saúde pública (SOARES; SILVA, 2011).

Na tentativa de diminuir esse índice de acidentes, existem alguns mecanismos de controle fundamentados na legislação, como fiscalização utilizando o Bafômetro, e tem um funcionamento pratico e rápido, onde apenas com o sopro de um motorista em um canudo acoplado ao mesmo o ar irá entrar em contato direto

com uma solução ácida de dicromato de potássio, tento assim uma reação onde se obtém o resultado no mesmo instante (SERPA, 2006).

A lei proíbe o consumo de bebida alcoólica superior à quantidade de 0,1 mg de álcool por litro de ar expelido pelos pulmões no exame de bafômetro, ou 2 dg de álcool por litro de sangue por condutores de veículos. Bem como, a vedação de comercialização de bebidas alcoólicas no domínio de Rodovias Federais ou em terrenos com acesso direto à rodovia (SOARES, 2011).

A dependência de álcool atinge cerca de 10% a 12% da população mundial e os problemas relacionados à ingestão de álcool não estão apenas relacionados ao uso crônico ou abusivo, mas também às intoxicações agudas que podem comprometer a saúde, além de existir a possibilidade de a pessoa se envolver em acidentes. Essa realidade acomete a população jovem, especialmente do sexo masculino entre 18 aos 29 anos, diminuindo com o avanço da idade. A substância é responsável por cerca de 60% dos acidentes de Trânsito, além de aparecer em 70% dos laudos em pessoas que perdem a vida por mortes violentas (MARQUES; RIBEIRO, 2003).

Com tudo, os efeitos imediatos do álcool no cérebro podem ser de caráter depressor ou estimulante, em função da quantidade absorvida. Em ambos os casos, produz uma alteração fisiológica que aumenta o risco de acidentes, visto que modifica a capacidade de discernimento, torna os reflexos mais lentos, diminui a vigilância e reduz a acuidade visual (capacidade de perceber a forma e o contorno dos objetos). Ele também pode provocar, fisiologicamente, diminuição da pressão sanguínea e depressão das funções de consciência e respiração. Além disso, têm propriedades analgésicas e anestésicas em geral (GRSP, 2007). O álcool pode alterar a capacidade de discernimento (capacidade de separar o certo do errado) e aumentar o risco de acidente mesmo com um nível baixo de alcoolemia. Apesar disso, os efeitos negativos são progressivamente intensificados à medida que a alcoolemia aumenta. Não são apenas a capacidade de discernimento e os reflexos que ficam prejudicados, a visão também sofre alteração. Além do risco direto de acidente, acredita-se que o álcool prejudique outros aspectos da segurança do condutor, como se esquecer de colocar o cinto de segurança, ou no caso dos motociclistas, o uso do capacete, o respeito dos limites de velocidade (GRSP, 2007).

Já os opiáceos são drogas que induzem a sedação, omitem estímulos externos e aumentam o tempo de reação. A aparição de miose (dilatação da pupila)

tem efeito negativo na acomodação a impulsos luminosos especialmente à noite, sendo assim a diminuição do desempenho na direção no trânsito é notada, mesmo durante a síndrome de abstinência associada à falta da habilidade de manter a atenção concentrada, condução lenta, reações tardias, controle inadequado do veículo e adormecer dirigindo (LEYTON et al., 2012).

Diante dessa realidade, pode-se perceber que o efeito do uso de substâncias psicoativas no ato de dirigir pode levar o condutor ou outras pessoas a um risco altamente elevado, podendo levar a morte ou sequelas permanentes, além de prejudicar a saúde de quem está a ingerindo.

ANÁLISE TOXICOLÓGICA

A Toxicologia é a ciência que estuda as substâncias tóxicas e as alterações que estas produzem no Homem com o intuito de prevenir, diagnosticar e tratar os seus efeitos nocivos. São diversos os ramos da Toxicologia entre os quais se destaca a Toxicologia Forense, que diz respeito ao conjunto de técnicas e conhecimentos toxicológicos aplicados no auxílio da justiça, desempenhando deste modo um crucial papel na investigação criminal (GOMES, 2013).

No trânsito, essa ciência veio contribuir para auxiliar na verificação do uso de substância psicoativas que causem dependência ou que venham a comprometer a capacidade de dirigir, sendo os motoristas profissionais, ou seja, que exercem atividade remunerada, ao renovar sua habilitação são obrigados a fazer o exame toxicológico, conforme a Lei Nº 13.103 Art. 5 §6, 2 de mar. de 2015:

Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

Para os fins do disposto no §6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR). (BRASIL, 2015).

O objetivo do exame toxicológico é oferecer mais segurança no trânsito em relação ao transporte de cargas e de pessoas, pois acusam a presença de drogas do organismo, álcool, anfetaminas, cocaína e maconha sendo realizado através da análise toxicológica das amostras biológicas, como urina, sangue, saliva e cabelo (OLMA, 2016).

Nos exames realizados através da urina pode ser encontrado um pequeno numero de interferentes endógenos, pois é constituída principalmente por água e apresentar níveis significantes de proteína e lipídios (que poderiam interferir no processo de extração e identificação de fármacos) somente durante estados patológicos. Além do mais, se for comparada ao sangue, pode apresentar concentrações mais altas de xenobióticos e/ou de seus produtos de biotransformação. Entretanto, os resultados mostram apenas que certa droga de abuso foi administrada, dado que a correlação com os efeitos é baixa, devido a grande variedade de fatores que podem afetar a taxa de excreção de determinado composto e o volume urinário (GARCIA, 2012).

O quadro a seguir resume as vantagens e desvantagens da utilização da urina como matriz biológica na detecção de drogas de abuso (GOMES, 2013).

Quadro 1: Vantagens e desvantagens do uso da urina para análise toxicológica.

VANTAGENS	DESvantagens
Quantidade suficiente para realizar testes presuntivos e repetição de testes	Janela de detecção curta
Derivados de drogas e / ou seus metabólitos estão presentes em grandes concentrações	Amostra fácil de adulterar
Existem vários testes presuntivos rápidos para esta matriz biológica	A colheita é considerada por vezes como uma invasão de privacidade Os testes rápidos existentes são muito caros

Fonte: GOMES (2013).

Diante disso, o exame não é de tanta confiança, pois como mostrado no quadro 1, a janela de detecção é curta, e de fácil adulteração.

Quanto ao exame realizado através da coleta de sangue possui inúmeras vantagens, sendo a principal a possibilidade de correlacionar os níveis do xenobióticos encontrados com os efeitos desta substância. Tais achados, junto com os dados sobre absorção distribuição, metabolismo e excreção (toxicocinética) do

xenobiótico, auxiliam na inferência sobre o momento de uso, quantidade de substância administrada e possíveis alterações fisiológicas e/ou psíquicas causadas pela substância (GARCIA, 2012).

Apesar de o sangue ser amplamente utilizado para o teste de drogas em estudos clínicos e de emergências toxicológicas, especialmente para o álcool, o uso de amostras de sangue não são muito úteis em exames de rotinas em ambientes não clínicos, tais como locais de trabalho e escolas, pois sua coleta é mais difícil, do que, por exemplo, a urina ou saliva. Além disso, pode aumentar o risco de transmissão de doenças infecciosas através da manipulação de amostras (WONG, 2005).

Quanto a forma de exame a ser realizada através da saliva, a designação 'fluido oral' representa a mistura de saliva e outros constituintes presentes na boca, sendo composto por água, enzimas, glicoproteínas e eletrólitos. Sua composição e o volume produzido intra e interindividual podem ser afetados por vários fatores como, por exemplo, ritmo circadiano, dieta, idade, doenças sistêmicas, como fibrose cística e diabetes mellitus, e utilização de algumas drogas e medicamentos, como os antidepressivos tricíclicos e outros anticolinérgicos, que levam à diminuição do volume de secreção bucal produzido (GARCIA, 2012).

A saliva tem sido utilizada como meio de diagnóstico sobre o consumo de substâncias ilícitas no local de trabalho, na estrada, em estabelecimentos prisionais e noutras instituições correcionais e também na avaliação do estado de influenciado de indivíduos após a prática de um crime e por essa razão a avaliação de tempos de detecção e de farmacocinética de algumas drogas tem também suscitado algum interesse científico (GOMES, 2013).

No quadro a seguir pode-se analisar as principais vantagens e desvantagens da saliva como matriz biológica na detecção de drogas de abuso (GOMES, 2013).

Quadro 2: Vantagens e desvantagens do uso de fluidos oral para análise toxicológica.

VANTAGENS	DESVANTAGENS
Coleta pouco invasiva	Janela de detecção curta
Não necessita de pessoal qualificado para a obtenção da amostra	Imprópria para historial de drogas de abuso
Droga original geralmente presente em grandes concentrações	10 minutos antes do teste é necessário supervisão para garantir que não ocorrem adulterações (adição de substâncias na boca)
Boa correlação entre a droga livre no plasma e na saliva pelo que permite relacionar o comportamento como efeitos psicoativos	Previsão da concentração de droga no sangue a partir da correlação com a concentração na saliva pouco fidedigna, devido à possibilidade de contaminações.
Muito útil em situações que se pretenda saber o seu uso recente	

Fonte: GOMES (2013).

Diante do quadro anterior, percebe-se que apesar da janela de detecção ser curta, a droga original geralmente esta presente em grandes concentrações, aumentando ainda mais em situações que se precisa saber se seu uso foi recente.

O cabelo é reconhecido como a terceira principal amostra biológica para análises de drogas, ao lado da urina e do sangue. A coleta de amostras de cabelo é um processo simples, não invasivo, sendo difícil a sua adulteração (GOMES, 2013).

É realizado pelo corte de um segmento de pelos a partir do couro cabeludo, geralmente o corte representa um crescimento de cerca de três meses. O cabelo normalmente cresce cerca de 1 cm / mês, embora existam diferenças interindividuais na taxa de crescimento capilar. A amostra de cabelo é levada para remover contaminação externa potencial e, em seguida, analisada (WONG, 2005).

O quadro 3 mostra algumas vantagens e desvantagens da utilização do cabelo na detecção de drogas (GOMES, 2013).

Quadro 3: Vantagens e desvantagens do cabelo para análise toxicológica.

VANTAGENS	DESVANTAGENS
Matriz biológica com maior janela de detecção de drogas	Não pode ser usada para detectar quantidade de droga consumida
Fornece um historial detalhado relativamente ao consumo de drogas ao longo do tempo	Não detecta consumo recente de drogas (dentro de 7 dias)
Risco muito baixo de transmissão de doenças por manipulação da amostras	Interpretação final difícil por desconhecimento da forma de incorporação e estabilidade das drogas no cabelo
Coleta não invasiva	Não é possível diagnosticar se o consumo foi muito esporádico (2 a 3 vezes por mês)
Difícil de adulterar	

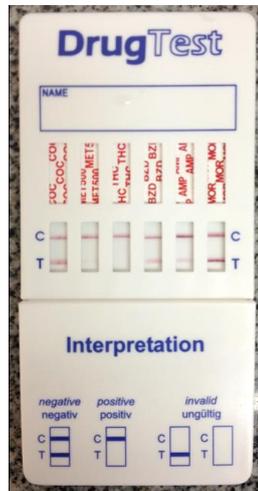
Fonte: GOMES (2013).

A principal vantagem do uso do cabelo como análise, é sua difícil adulteração, porem, caso o uso seja excessivo, como 2 a 3 vezes por mês, não será possível diagnosticar.

A determinação da presença das substâncias inalteradas e/ou metabolizadas (pesquisa de seus metabólitos) dá-se através de dois procedimentos analíticos: triagem e confirmação do resultado (SINAGAWA, 2005).

A triagem é realizada através de testes imunoensaio para drogas pesquisadas. A figura 1 mostra um exemplo rápido de um teste para detecção de drogas '*Multi-Drug One Step Test*', a ausência do traço na linha T indica o resultado positivo. O teste apresenta os seguintes valores de *cutoff*: Anfetamina / metanfetamina - 1000 ng/mL, Benzoilecgonina (metabólito da cocaína) - 300ng/mL, COOH-THC (metabólito do THC, princípio ativo da *maconha*) - 50ng/mL (SINAGAWA, 2005).

Figura 1: Teste de imunoenensaio utilizado na etapa de triagem. A amostra da foto apresentou resultado positivo para maconha (coluna THC).



Fonte: SINAGAWA (2005)

Na confirmação do resultado as amostras que tiveram resultado positivo na triagem são enviadas a um laboratório de análise toxicológica para comprovação, onde são submetidas a processos de extração líquido-líquido, extração em fase sólida e análise por cromatografia em fase gasosa acoplada a espectrometria de massas (SINAGAWA, 2005).

Diante dessas informações apresentadas anteriormente, o Quadro 5 nos mostra com detalhe o que cada amostra pode nos trazer como vantagem e desvantagem, com exceção ao sangue, que é o que proporciona menor janela de detecção.

Quadro 4: Comparativo entre matrizes biológicas para detecção de drogas.

Matriz Biológica	Tempo para detecção da droga	Principais vantagens	Principais desvantagens	Uso primário
Urina	2 – 4 dias	Técnica reconhecida Método facilmente disponível Valores de corte estabelecidos	Detecta somente uso recente de drogas	Detecção de uso recente de drogas
Saliva	12 – 24 horas	Fácil obtenção Amostras de fração de droga livre Presença da droga em si	Curto período de tempo para a detecção contaminação por drogas de uso oral métodos de coleta influenciam pH detecta somente uso recente técnica nova	Relaciona teste positivo de drogas com prejuízo no desempenho
Cabelo	1 – 6 meses	Medida de longo prazo do uso de drogas Amostra semelhante pode ser novamente coletada	Alta possibilidade de contaminação pelo ambiente (falso positivo) técnica nova	Detecção de uso de drogas de um passado recente

Fonte: LOWINSON et al. (1997).

Apesar de ter um período curto de tempo para detecção, a saliva é o que pode ser mais bem utilizado, pois se o acontecimento for recente, o resultado será mais rápido de obter.

Existem vários tipos de drogas além dos citados acima, cada um com um tempo de detecção diferente do outro. O Quadro 4 mostra o tempo de detecção de certos tipos de drogas, baseado na amostra biológica que melhor aponta o uso em tempo recente, a urina.

Quadro 5: Extensão do tempo de detecção de diversas drogas por meio do exame de urina

Droga	Extensão de tempo para a detecção na urina
Álcool	7 – 12 horas
Anfetamina	48 horas
Barbitúricos (encontrados em anticonvulsivantes, soníferos e ansiolíticos).	24 horas (curta duração)
Benzodiazepínicos (encontrados em calmantes ou ansiolíticos)	3 dias (ação prolongada)
Cocaína	6 – 8 horas (metabólitos***, 2 – 4 dias)
Codeína (opióide)	48 horas
Heroína	36 – 72 horas
Maconha (THC)	3 dias a 4 semanas (dependendo do uso)
Metadona (opióide)	3 dias
Metaqualona (encontrado em soníferos e ansiolíticos)	7 dias
Morfina (opióide)	48 – 72 horas
Fenciclidina (PCP) (anestésico)	8 dias
Propoxifeno (opióide)	6 – 48 horas

Fonte: LOWINSON et al. (1997)

Diante do quadro anterior, pode observar que o álcool é o que apresenta menor tempo de detecção, e além de ser o mais utilizado também é o de maior facilidade de obtenção, sendo ele um dos maiores responsáveis de acidente de trânsito.

A CONTRIBUIÇÃO DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

A psicologia no trânsito tem como objetivo o estudo do comportamento das pessoas que participam do trânsito. O entendimento desse comportamento se dá por meio de observação, experimentos como pesquisas científicas, do inter-relacionamento com outras áreas da psicologia e ciências que estudam o trânsito (ROZESTRATEN, 2000).

O conceito é extenso, pois o condutor tem sido estudado em relação a uma diversidade de questões. Hoffman (2005) relata que a psicologia do trânsito

pode ser conceituada como o estudo do comportamento do usuário das vias e dos processos psicossociais subjacentes ao comportamento

Para que um sistema de trânsito funcione, são necessários a interação de três fatores, sendo eles a via, o veículo e o fator humano. O fator humano é de longe o mais importante, pois é ele que assume o controle do veículo e até mesmo da própria via, tendo em seu subconsciente a diferença do certo e do errado. O indivíduo é o principal agente desse sistema, desempenhando praticamente todos os papéis nesse espaço, tais como passageiro, pedestre, ciclista, motociclista, motorista de vários tipos de veículos, as autoridades que também obedecem às leis, comunicando-se através de sinais sonoros. A via é considerada o ambiente que rodeia o pedestre ou o veículo, em quais ambos se movimentam, sendo de responsabilidade do órgão municipal. O comportamento humano é percebido pelo modo como desempenhamos, o trânsito, os diferentes papéis que temos que exercer, pois um mesmo indivíduo assume diferentes funções e responsabilidades (DAGOSTIN, 2013).

Tendo em vista todo esse processo, pode-se perceber que em diversas situações no trânsito, vê-se claramente que motoristas se consideram com um status social diferenciado de pedestres e ciclistas, sem se dar conta que estamos vivendo os mesmos papéis sociais no trânsito, e enquanto pedestre, deve ser protegido pelos demais. A popular frase 'caos no trânsito' é vivenciada há muito tempo pela maioria das pessoas que moram em grandes centros urbanos. Essa realidade é apresentada também pelas cidades menores, devido à expansão acelerada da motorização da população no país. É válido destacar, dentro desse contexto, que viver e se movimentar no caos do trânsito são difíceis e podem não ser uma experiência agradável quando vinculada a aspectos negativos (DAGOSTIN, 2013).

Diante de todos os problemas, conflitos e irregularidades, a psicologia vem contribuir para explicar certos comportamentos, que aparentemente podem ser simples, e na realidade são bastante complexos. O psicólogo trabalha na tentativa de verificar processos de atenção, detecção, diferenciação e percepção, a tomada de decisão e o processamento de informações, a memória a longo e curto prazo, a aprendizagem e o conhecimento de normas e de símbolos, a motivação, e uma série de automatismos percepto-motores, de manobras rápidas, reflexos, e uma capacidade de reagir prontamente ao *feedback* de outro motorista, a previsão de situações em curvas, em cruzamentos e em lombadas, e também, uma série de

atitudes em relação aos outros usuários, aos inspetores, às normas de segurança, ao limite de velocidade, etc. (ROZESTRATEN, 1981).

O uso de drogas influencia diretamente os aspectos acima inativando todas essas características, chegando até a incapacitar o motorista a chegar a seu destino, ou provocar acidentes com feridos ou mortos. No Brasil, há uma necessidade de mais estudos aprofundados, usando metodologias cuidadosas e consistentes, para definir o potencial de danos e prejuízos de diferentes drogas, bem como analisar constantemente o domínio destas em motoristas em geral envolvidos em acidentes, para podermos, assim, instituir medidas eficazes para reprimir o problema (PONCE; LEYTON, 2008).

Nos dias de hoje, a principal atividade do psicólogo do trânsito é atuar na avaliação psicológica do condutor para a habilitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que é o documento oficial no que diz respeito às práticas e direitos de conduzir veículos pelo país. Para que tenhamos em mãos a CNH, o psicólogo do trânsito é o responsável pela avaliação. Por algumas décadas, os psicólogos profissionais do trânsito, no Brasil, realizam a avaliação psicológica do motorista, chamado Exame Psicotécnico, denominado como um processo preliminar, obrigatório, eliminatório e complementar (DAGOSTIN, 2013).

A psicologia é uma disciplina fundamental para as intervenções preventivas na área do trânsito, pois 90% dos acidentes tem como causa o fator humano. Psicólogos que atuam nesta área desenvolvem teorias e métodos educativos com objetivo de entender os condutores em relação a tomada de decisão em situações de perigo, proporcionando estratégias educativas específicas. O trabalho do psicólogo será eficaz quanto mais contribuir para uma educação preventiva no trânsito, não apenas para motoristas que pretendem obter a CNH, mas para indivíduos mais jovens, que estão concluindo o ensino médio, assim, abrangendo mais ainda o meio, não focando apenas no motorista em si, mas também em todos os usuários da via, ou seja, pedestres e ciclistas (ALVES, 2014).

Entre os anos de 1986 e 1989 o Conselho Federal de Psicologia (CFP) apresentou algumas propostas aos psicólogos profissionais do trânsito para efetuarem estudos e pesquisas com o objetivo de conseguir apresentar possíveis soluções sobre o trânsito, bem como uma reflexão sobre o papel do psicólogo nas atividades no trânsito. O resultado foi considerar que a atuação do psicólogo nesta área deve estar voltada para a redução dos altos índices de acidentes (ALVES,

2014). Nesse sentido, o trabalho desenvolvido pelo psicólogo, deverá incluir outros profissionais de forma multiprofissional, na busca por soluções juntamente com as diversas áreas, entre elas a questão do ambiente, da ergonomia, da publicidade, dos movimentos sociais, dos hospitais e outras.

O psicólogo profissional no trânsito possui algumas contribuições em busca de diagnósticos e soluções para determinados problemas relacionados a circulação humana, que a partir de 1997 foram intensificadas com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que o mesmo reforça a importância do trânsito não apenas como via, veículos e sinalizações mas como forma mais humanizada. Assim sendo, a psicologia do trânsito passou a forçar não apenas nos testes avaliativos do processamento de informações que são ligados a capacidade de tomada de decisão, mas também no comportamento e subjetividade (ALVES, 2014).

DISCUSSÃO

Sob o ponto de vista psicológico, há para estudos sobre comportamento humano no trânsito particular interesse sobre a resposta aos estímulos recebidos nesse sistema de Trânsito que depende de uma série de fatores, como a cultura, os valores pessoais, além da personalidade do condutor, como também do que este vivencia no momento ao conduzir um veículo, como ele se sente num momento individual. Assim, o comportamento do condutor depende do que essa pessoa irá fazer, do porque de estar ali naquele momento, se está atrasado ou não, se está com algum problema, entre tantos outros fatores que podem acontecer e prejudicar ou não o sistema de Trânsito.

Com o alto índice de acidentes, motoristas deveriam de conscientizar mais e perceber que além de colocar sua própria vida em risco acaba colocando a de outras pessoas que também utilizam da estrada como meio de transporte.

Mesmo com inúmeras leis, com o teste de bafômetro, e fiscalizações os motoristas utilizam substâncias que podem prejudicar suas tomadas de decisões. Os mais comuns são o álcool e a maconha. O índice de acidentes com álcool é altíssimo como mostrado no Quadro 2 e deveria ser uma atitude do próprio

motorista, pois o próprio governo responsável pelas estradas já fazem de tudo para tentar diminuir o máximo a taxa de mortalidade e acidentes.

Testes psicotécnicos são obrigatórios para todos os motoristas, e para os profissionais ainda possui o teste toxicológico, que atualmente no Brasil também é obrigatório, pois com isso, tem-se como objetivo reduzir o numero desses motoristas que utilizam da droga um meio para ajudar em seu trabalho.

CONCLUSÃO

O consumo de substâncias psicoativas por motoristas trouxeram diversos prejuízos, sendo um problema nos dias atuais, tais indivíduos já são dependentes dessas substâncias.

Pode-se concluir que ingerir substâncias psicoativas no trânsito, podem causar consequências indesejáveis ou irreversíveis. Mesmo com as diversas leis existentes em nossa legislação ainda existem condutores que infringem as mesmas.

É importante ressaltar que ao estar sob efeito de alguma droga o sujeito usuário estará afetado fisicamente e mentalmente, além de trazer dependência química e prejudicar sua própria saúde e causando danos incontáveis como acidentes de trânsito. Tais motoristas por diversos problemas, como pressão ou necessidade do uso da substância, abusam do uso para poderem permanecer acordados por longos períodos, aumentando o risco de acidentes.

Entrou em vigor em alguns estados do Brasil o exame toxicológico que pode ajudar em tal prevenção. Segundo pesquisas foi constatado que o teste mais eficaz é o de saliva. Existem leis que inibem o uso, sendo elas, Lei seca, fiscalizações com bafômetro e atualmente o exame toxicológico, mas esses motoristas continuam utilizando.

Motoristas usuários de substâncias psicoativas possuem maiores probabilidades a acidentes e danos a saúde física e mental, pois essa droga atinge o sistema nervoso central, causando desconforto na sua qualidade de vida e em interações sociais.

Com base neste estudo é perceptível que o trabalho do Psicólogo no trânsito é importante desde o início do processo para adquirir CNH até na conscientização dos motoristas usuários.

Conseqüentemente, o é de extrema importância que o profissional da psicologia do transito exerça sua função com um censo crítico, baseando seu trabalho em respeito à dignidade do individuo como ser humano, provendo o bem estar de todos os papeis dentro de uma via, com compromisso de melhoria de suas competências. Por outro lado é fundamental que não apenas os motoristas, mas também os pedestres conheçam as características e limitações dos veículos.

A atuação básica do psicólogo esta na avaliação, mas deve-se ampliar para uma atuação que esteja presente em vários contextos discutindo essa realidade, além da proposta de uma educação para o trânsito seguro.

Visando, portanto contribuir para a sociedade como um todo, este trabalho teve como finalidade mostrar para todos que as drogas podem prejudicar o comportamento humano, e foi claramente mostrado que essas drogas são responsáveis pela maioria dos acidentes aqui no Brasil, e espera-se que o mesmo tenha contribuído para a compreensão problemática em questão do uso dessas drogas, a importância do trabalho do psicólogo profissional do transito que busca sempre uma solução para poder reduzir esse índice com pesquisas e projetos, e também para o conhecimento de todos.

REFERÊNCIAS

ALVES, C. A.; GOMES, J. O. Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional, Juiz de Fora, **Revista Científica da Faminas - Muriaé MG**, v. 10, n. 3, p. 62-71, 2014.

ASSOCIAÇÃO MÉDICA BRASILEIRA – AMB - **Efeito do uso de Drogas** (Cannabis, Anfetaminas, Cocaína, Opiáceos e Alucinógenos) sobre o comportamento e a cognição de motoristas 2012. Disponível em: <http://www.projetodiretrizes.org.br/diretrizes11/efeito_do_uso_de_drogas_sobre_o_comportamento_e_a_cogni%C3%A7%C3%A3o_de_motoristas.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2016.

CEBRID. **Anfetaminas** Jul. 2007. Disponível em: <http://www2.unifesp.br/dpsicobio/cebrid/folhetos/anfetaminas_.htm>. Acesso em: 16 mar 2016

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS - CNM. **Estudos Técnicos: mortes causadas pelo uso de substâncias psicotrópicas no Brasil**. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <<http://www.clicrbs.com.br/pdf/12985756.pdf>> Acesso em: 29 jul. 2016.

DAGOSTIN, C. G. Psicologia do Trânsito, **UnisulVirtual**, Palhoça, 2003. Disponível em <<http://livrozilla.com/doc/1492116/psicologia-do-tr%C3%A2nsito>> Acesso em: 26 jun. 2016.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras**: relatório executivo. Brasília, DF: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2008. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/custos_acidentes_tr%C3%A2nsito.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2016.

GARCIA, C. S. Designer drugs: Aspectos analíticos e biológicos, **Química Nova**, Porto Alegre, v. 35, n. 1, p. 149-158, set. 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/qn/v35n1/v35n1a27.pdf>>. Acesso em: 10 maio. 2016.

GRSP: BEBER E DIRIGIR: **Manual de Segurança de Trânsito para Profissionais de Trânsito e de Saúde**. Switzerland (Suíça): Global Road Safety Partnershi, 2007. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/beber_dirigir_manual.pdf>. Acesso em: 14 maio. 2016.

HOFFMANN, M. H. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos, **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, Itajaí, v. 1, n. 1, p. 17-24, jul./dez. 2005. Disponível

em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito em aglomerações urbanas brasileiras:** relatório. Brasília, DF: IPEA; ANTP, 2003. Disponível em: <<http://www.scribd.com/doc/17316648/Ipea-Relatorio>>. Acesso em: 03 mar. 2016.

LEYTON, V.; PONCE, J. C.; ANDREUCETTI, G.: **Álcool e suas consequências.** uma abordagem multiconceitual. Barueri: Minha Editora 2009. p. 164-175. Disponível em: <<http://www.cisa.org.br/UserFiles/File/alcoolesuasconsequencias-pt-cap8.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2016.

NASCIMENTO E. C.; NASCIMENTO E. SILVA, J. P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Rev Saúde Pública**, Passos, v. 41, n. 2, p. 290–293 nov. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rsp/v41n2/5846.pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2016.

OBSERVATÓRIO BRASILEIRO DE INFORMAÇÕES SOBRE DROGAS: **Exames Toxicológicos**, Brasília 1997. Disponível em: <http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/conteudo/index.php?id_conteudo=11252&rastro=INFORMA%C3%87%C3%95ES+SOBRE+DROGAS/Exames+toxicol%C3%B3gicos>. Acesso em: 10 maio 2016.

OLMA, M. **Exame Toxicológico para Condutores**, Legislação, 2016. Disponível em: <http://www.editoraaguia.com.br/restrito/upload/conductor/arquivo_42.pdf>. Acesso em: 22 jun. 2016.

PONCE, J. C.; LEYTON, V. Drogas ilícitas e trânsito: Problema pouco discutido no Brasil, **Revista da Psiquiatria Clínica**, São Paulo, v. 35, s. 1, n. 2, p. 65-69: fev. 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rpc/v35s1/a14v35s1.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

RIBEIRO, M.; MARQUES, A. C. P. R. Anfetamina: abuso e dependência. In: LARANJEIRA, R. et al. (Coord.). **Usuários de substâncias psicoativas:** abordagem, diagnóstico e tratamento. 2. ed. São Paulo: Conselho Regional de Medicina de São Paulo/Associação Médica Brasileira, 2003. p. 63-69. Disponível em: <http://www.cremesp.org.br/library/modulos/publicacoes/pdf/substancias_psicoativas_2.pdf>. Acesso: 18 mar. 2016.

ROZESTRATEN, R. J. A. Novos caminhos para a psicologia do trânsito, **Psicologia Ciências e Profissão**, Brasília, v. 20, n. 4, p. 80-85, dez. 2000. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1414-98932000000400009>>. Acesso em: 26 jun. 2016.

ROZESTRATEN, R. J. A. Psicologia do trânsito, **Psicologia Ciências e Profissão**, Brasília, v. 1, n. 1, p.141-143 jan. 1981. Disponível em <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/pcp/v1n1/06.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2016.

ROZESTRATEN, R. J. A.; MACIEL, J. C.; VASCONCELLOS, D. F. Reinier em Ribeirão Preto: memórias e enraizamento da Psicologia no Brasil. **Revista da Abordagem Gestáltica**, Campos, v. 14, n. 1 p. 51–61 jun. 2008. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rag/v14n1/v14n1a08.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

SECRETARIA NACIONAL DE POLÍTICAS SOBRE DROGAS. **Glossário de álcool e drogas**. Brasília, DF: SENAD; 2010. Disponível em: <http://www.mppr.mp.br/arquivos/File/Projeto_Semear/Dados_e_Informacoes/Glossario_alcool_drogas_2010.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2016.

SOARES L. G.; SILVA, P. M. **A 'LEI SECA' – 11.705/2008 e seus reflexos na educação**, Brusque, p. 18-29 jun 2011. Disponível em: <<https://www.unifebe.edu.br/revistadaunifebe/2011/artigo010.pdf>>. Acesso em: 22 jun. 2016.

SERPA, J. A. J. **Obrigatoriedade e validade do bafômetro**, Itajaí. 2006. Disponível em: <<http://siaibib01.univali.br/pdf/Joao%20Anselmo%20Serpa%20Junior.pdf>>. Acesso em: 29 jul. 2016.

VAGHETTI, C. A. O.; ROESLER, H.; ANDRADE, A. Tempo de reação simples auditivo e visual em surfistas com diferentes níveis de habilidade: comparação entre atletas profissionais, amadores e praticante. **Rev Bras Med Esporte**, Florianópolis, v. 13, n. 2, p. 81-85 mar.abr. 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbme/v13n2/03.pdf>>. Acesso em: 04 maio 2016.

WONG, C. R.; TSE, Y. H. **Drugs of Abuse**, 2005. Disponível em: <<http://197.14.51.10:81/pmb/BIOLOGIE/Humana%20Press/1588294358.pdf>>. Acesso em: 10 maio. 2016.

ZEFERINO, M. T. Acidentes de trânsito e os estimulantes do tipo anfetamina: Transporte rodoviário de cargas, **Ciências da Saúde**, Florianópolis, v. 14, n. 3, p. 439-440, jul. 2004. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/tce/v14n3/v14n3a18.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2016.

ZEFERINO, Maria Terezinha. **Acidentes de Trânsito e os Estimulantes do Tipo Anfetaminas - Estudo de Caso Junto às Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas no Estado de Santa Catarina**. 2004. 143 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia Civil, Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/87295/206188.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 21 jun. 2016.

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA

Autor Orientando:

Patrícia Felícia Ramos

Rua Sebastião Alves Pinto, Nº70 – Guarda dos Ferreiros/ São Gotardo – MG

(34) 99956 4275

pathramos@live.com

Autor Orientador:

Delza Ferreira Mendes

Endereço: Av. J.K. , 1270 – Jardim Paulistano – Patos de Minas – MG

Cep: 38706-002

Tel: (34) 3818-2300

Email delzafpm@yahoo.com.br

DECLARAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada à fonte.

Patos de Minas, ____ de _____ de _____.

Patricia Felícia Ramos

Delza Mendes Ferreira



FACULDADE PATOS DE MINAS



FACULDADE PATOS DE MINAS

Mantenedora – Associação Educacional de Patos de Minas

Portaria de Recredenciamento MEC – DOU N°. 1469 de 10 de Outubro de 2011.

Curso de Graduação em Psicologia

Bacharelado (Formação de Psicólogo)

Portaria de Reconhecimento MEC – DOU N°. 371 de 30 de Agosto de 2011.

“Como Psicólogo, eu me comprometo a colocar minha profissão a serviço da sociedade brasileira, pautando meu trabalho nos princípios da qualidade técnica e do rigor ético. Por meio do meu exercício profissional, contribuirei para o desenvolvimento da Psicologia como ciência e profissão na direção das demandas da sociedade, promovendo saúde e qualidade de vida de cada sujeito e de todos os cidadãos e instituições.”

(Juramento do Psicólogo – Conselho Federal de Psicologia)