**FACULDADE PATOS DE MINAS**

**DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

**JORDANA RIBEIRO DOS SANTOS**

**CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA PARA UM TRÂNSITO SEGURO**

**PATOS DE MINAS**

**2020FACULDADE PATOS DE MINAS**

**DEPARTAMENTO GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA**

**CURSO BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

**JORDANA RIBEIRO DOS SANTOS**

**CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA PARA UM TRÂNSITO SEGURO**

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, podendo gozar dos direitos de Psicólogo.

Orientadora: Profa. Ma. Constance Rezende Bonvicini

**PATOS DE MINAS**

**2020**FACULDADE PATOS DE MINAS

DEPARTAMENTO DE GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA

Curso Bacharelado em Psicologia

**JORDANA RIBEIRO DOS SANTOS**

**CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA PARA UM TRÂNSITO SEGURO**

Banca Examinadora do Curso de Bacharelado em Psicologia, composta em 28 de Julho

Orientadora: Profa. Ma. Constance Rezende Bonvicini

Faculdade Patos de Minas

Examinadora 1: Profa. Dra. Luciana de Araújo Mendes Silva

Faculdade Patos de Minas

Examinadora 2: Profa. Ma. Delza Ferreira Mendes

Faculdade Patos de Minas

**DEDICO** este trabalho aos usuários das vias de trânsito e profissionais que trabalham na área.

**AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus;

Agradeço também a minha orientadora Profa. Ma. Constance Rezende Bonvicini pela convivência diária;

Enfim, agradeço a todas as pessoas que fizeram parte dessa etapa decisiva em minha vida.

*Educação para o Trânsito é promover cidadania, é contribuir para o desenvolvimento da sociedade e melhorar a convivência.*

Leni de Souza Barros

**CONTRIBUIÇÕES DA PSICOLOGIA PARA UM TRÂNSITO SEGURO**

**PSYCHOLOGY CONTRIBUTIONS TO SAFE TRAFFIC**

Jordana Ribeiro dos Santos[[1]](#footnote-1)

Constance Rezende Bonvicini[[2]](#footnote-2)

**RESUMO**

O objetivo da Psicologia do Trânsito é o estudo sobre o comportamento dos cidadãos que atuam no trânsito, por meio de métodos científicos e didáticos na formação de ações mais seguras. Os acidentes de trânsito no Brasil são expressivos quanto a causa de mortes, o que justifica a implementação de ações no seu combate. 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 e em artigos que abordem sobre a temática. 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. Concluindo-se que a psicologia pode contribuir com muito além da avaliação de capacidades e aptidão para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Através da inserção de grades psicoeducativas podem por meio de técnicas grupais dar, às pessoas, a dimensão da empatia para obtenção de resultados e 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 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**

Todos os dias a mídia divulga notícias sobre acidentes de trânsito, e em muitos deles vítimas fatais. Isso acaba gerando prejuízos físicos, emocionais e econômicos. 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 uma mudança 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 são fatos que ocorrem no cotidiano da população brasileira e requerem atenção do Ministério da Saúde e demais órgãos envolvidos, uma vez que colocam 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. Proporcionando assim, um meio de contribuir para a prevenção de acidentes através de avaliações psicológicas mais aprofundadas e com medidas educativas cabíveis para o combate do trânsito violento, que ceifa diariamente a vida de tantas pessoas. Tal perspectiva beneficia todo o país, já que as estatísticas de violência no trânsito retratam alto índice de fatalidade como mortes e incapacidade física e mental, alto custo na saúde e até indenizações no atendimento às vítimas diante da imprudência e da negligência humana. Nesse intuito, o conhecimento da história e evolução do trânsito, assim como o conhecimento e contexto da Psicologia do Trânsito se faz necessário, sobretudo para reforçar a importância do exercício de cidadania no trânsito.

O estudo se trata de um artigo feito por meio 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. Como objetivo geral, teve 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.

**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 (Santos, 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).

Santos (2019) destaca 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 n°. 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 n° 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).

“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.

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).

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 n° 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 n° 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 o Código de Trânsito Brasileiro um instrumento que organiza as normas legais de avaliação do comportamento humano no trânsito, ele valoriza de forma mais humanizada a circulação (Alves, 2014).

Veríssimo (2018) afirma que a área da Psicologia que estuda as vias e sua relação com o homem, inicialmente, está restrita a perícias de trânsito voltadas para os testes psicológicos. Contudo, vem ganhado espaço ao longo dos anos, com maior visibilidade no meio científico através de 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.

O objetivo da Psicologia do Trânsito é o estudo do comportamento dos cidadãos que atuam no trânsito. Esse campo busca “entender esse comportamento pela observação e experimentação, do inter-relacionamento com outras ciências que estudam o trânsito e ajudar, 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 razões podem colaborar para a ocorrência de acidentes, o que torna a elaboração de medidas preventivas algo mais complexo. A Psicologia do Trânsito tem o papel de avaliar o comportamento humano no trânsito por meio de processos psicológicos que envolvam fatores 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 atuação do psicólogo perito em trânsito, no Brasil, é percebida apenas para a realização de testes psicológicos que avaliam candidatos a futuros motoristas, na emissão de Carteira Nacional de Habilitação, contudo, sua função vai além, por meio de 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).

Hoffmann (2005) salienta 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.

**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 (Conselho Federal de Psicologia [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.

Para Veríssimo (2018), 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.

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 também 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. 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 do seguro Danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre (DPVAT), referente aos anos de 2009 à 2018, em uma visão geral do Brasil, contatou-se que a quantidade de indenizações pagas pela seguradora por morte no trânsito ultrapassou o número de 485 mil. Se comparada com a Guerra da Síria, que deixou mais de 360 mil mortos em 2011, esses dados comprovam que o trânsito brasileiro mata mais de que uma guerra civil. Essa tragédia gera perdas irreparáveis no que diz respeito a vidas, bem como custos materiais, gastos com socorro e vias interditadas.

Veríssimo (2018) evidencia que 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.

Alves (2014) completa esse pensamento ao afirmar 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.

Com 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, Silva, Figueiredo e Coqueiro (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.

Almeida et al. (2013), em seus estudos, identificaram que a gravidade e incidência dos acidentes é maior no período noturno e nos finais de semana, evidenciada pela combinação do uso de bebida alcoólica e alta velocidade.

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, consequentemente, 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 fator 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 um fator a 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 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), em nosso país, 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 cita 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.

Santos et al. (2016) apontam que 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.

Alves (2014) defende que, primeiramente, 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.

Santos et al. (2016) explanam que o 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.

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) enfatiza 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, estudos constatam 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 o nosso 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; Bezerra-Filho, J.G.; Braga, J. U.; Magalhães, F. B.; Macedo, M. C. M.; Silva, K. A. (2013). Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito. *Revista Saúde Pública*. *47*(4): 718-731.

Alves, C. A. (2014). Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional. *Revista Científica da Faminas,* Muriaé, *2*(3): 61-74.

Brasil (2018). Ministério da Saúde. *Aumenta o número de brasileiros que admitem beber álcool e dirigir.* Brasília: Autor. Recuperado em 30 de outubro de 2019 de http://www.saude.gov.br/noticias/agencia-saude/43235-transito-consumo-de-alcool-aumenta-entre-brasileiros-que-dirigem.

Brasil. Planalto Federal. (1997). Código de Trânsito Brasileiro. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Recuperado em 22 de outubro de 2019 de http://www.planalto.gov.br/ccivil\_03/leis/l9503.htm.

Cabral, A. P. S., Souza, W. V., & Lima, M. L. C. L. (2011). Serviço de atendimento móvel de urgência: um observatório dos acidentes de transportes terrestre em nível local. *Revista Brasileira de Epidemiologia*. PE, *14*(1): 03-14.

CFP - Conselho Federal de Psicologia. (2013). *Cartilha avaliação psicológica*. Brasília, DF: Autor. Recuperado em 11 de abril de 2020 de http://satepsi.cfp.org.br/docs/cartilha.pdf

Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores – Fenabrave. (2019). *Informativo: emplacamento*. São Paulo. Recuperado em 02 de novembro de 2019 de http://www3.fenabrave.org.br:8082/plus/modulos/listas/index.php?tac=indices-e-numeros&idtipo=1&layout=indices-e-numeros

Fontana, M. A., & Fegadolli, C. (2016). Avaliação psicológica no contexto do trânsito: estudo de caso de motorista com acidente vascular cerebral. *Boletim de psicologia*. *66*(144): 37-45.

Franz, C. M., & Seberino, J. R. V. (2012). *A história do trânsito e sua evolução*. Monografia de Especialização em Gestão, Educação e Direito de Trânsito, Joinville. Recuperado em 09 de maio de 2020 de http://transitobr.com.br/downloads/a\_historia\_do\_transito\_e\_sua\_evolucao.pdf

Hoffmann, M. H. (2005). Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. *Psicologia, pesquisa e trânsito. 1*(1), 17-24.

Hoffmann, M. H., & Leal, E. J. (2003). Sonolência, estresse, depressão e acidentes de trânsito. In J. C., Alchieri, R. M., Cruz, & M. H., Hoffmann (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. (pp.343-358). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Honorato, C. M. (2004). *Sansões do Código de Trânsito Brasileiro*. Campinas, SP: Millennium.

Rozestraten, R. J. A. (2003). Ambiente, trânsito e psicologia. In J. C., Alchieri, R. M., Cruz, M. H., Hoffmann, (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. (pp. 31-46). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Seguradora Líder – DPVAT (2019). *Relatório Estatístico Especial Semana Nacional de Trânsito*. Recuperado de https://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletimestatistico/Relatorio%20Especial%20SNT-20-09.pdf em 30 out. 2019.

Santos, W. N., Silva, R. A. R., Figueiredo, T. A. M., & Coqueiro, J. M. (2016). Fatores de riscos e estratégias preventivas para os acidentes de trânsito: revisão integrativa. *Revista enfermagem - UFPE on line*., Recife, *10*(9): 3463-72. DOI: 10.5205/reuol.9571-83638-1-SM1009201635.

Silva, A. L. P., Hoffmann, M. H., & Cruz, R. M. (2003). Psicologia no trânsito: possibilidades de atuação e benefício social. In Alchieri, J. C.; Cruz, R. M.; Hoffmann, M. H. (Orgs.). *Comportamento humano no trânsito*. (pp. 171-186). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Silva, F. H. V. C., & Günther, H. (2009). Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? *Temas em Psicologia.* *17*(1): 163-175.

Silva, M. A., Alves, I. C. B., & Rosa, H. R. R. (2015). Avaliação Psicológica no Contexto do Trânsito: Revisão de Literatura do Período de 2006 a 2015. *Boletim de Psicologia*, São Paulo, *65*(143): 157-174.

Veríssimo, C. S. (2018). Psicologia do trânsito: considerações sobre avaliação psicológica e educação para o trânsito. *Revista Ciência (In) Cena*. Salvador, *1*(6): 69-79.

**ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA**

**Autor Orientando:**

Jordana Ribeiro dos Santos

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira – B. Cidade Nova, 1200, Bloco 3A

Patos de Minas - MG

Telefone (34) 3818-2300

Fax (34) 3818-2300

Email: jordana.09163@alunofpm.com.br

**Autor Orientador:**

Nome completo: Constance Rezende Bonvicini

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira – B. Cidade Nova, 1200, Bloco 3A

Patos de Minas - MG

Telefone (34) 3818-2300

Fax (34) 3818-2300

Email: constance.bonvicini@faculdadepatosdeminas.edu.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 a fonte.

Patos de Minas, XX de XX de XXXX

.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Jordana Ribeiro dos Santos

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Constance Rezende Bonvicini

****

**FACULDADE PATOS DE MINAS**

Mantenedora – Associação Educacional de Patos de Minas

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

**Departamento de Graduação em Psicologia**

**Curso de Bacharelado em Psicologia**

(Formação de Psicólogo)

Curso Reconhecido pela Portaria DIREG/MEC Nº. 371 de 30/08/2011, renovado Reconhecimento de Curso pela Portaria DIREG/ME Nº. 267 de 03/04/2017, publicado DOU em 04/04/2017, nº. 65, sessão 1, pág. 70-81

*“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)*

1. Graduanda em Psicologia pela Faculdade Patos de Minas (FPM). E-mail: jordanagth@hotmail.com [↑](#footnote-ref-1)
2. Mestre em Administração pela Unihorizontes. Docente e orientadora do Departamento de Graduação em Psicologia da FPM. e-mail: constancebonvicini@yahoo.com.br [↑](#footnote-ref-2)