



COMPORTAMENTO HUMANO E SEGURANÇA NO TRÂNSITO

SUMÁRIO

1-	EXPRESSÕES INTERESSANTES DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO	3
2-	PSICOLOGIA NO TRÂNSITO	12
3-	PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO BRASIL: DE ONDE VEIO E PARA ONDE CAMINHA?	18
4-	NOVOS CAMINHOS PARA A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO	34

REFERÊNCIAS

1- EXPRESSÕES INTERESSANTES DA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Conhecer o significado da linguagem é essencial para qualquer comunicação, pois, para que haja entendimento entre o emissor e o receptor da mensagem, ambos devem, obviamente, compreender o código linguístico utilizado. No meio jurídico, não é diferente; a questão, aliás, é ainda mais complexa, já que existe uma distância significativa entre aquele que transmite a informação, por meio de um regramento jurídico (o legislador) e aquele a quem se destina a mensagem, seja o intérprete, o operador do Direito ou o cidadão, de maneira geral.

Na comunicação cotidiana, as relações sociais dão sentido às palavras e as emoções acentuam ou atenuam os seus significados, permitindo uma interação mais efetiva entre as pessoas. Um aluno que responde ao professor que entendeu a aula ministrada pode transmitir, por meio da sua expressão corporal e da entonação de sua voz, uma mensagem totalmente oposta, apesar da afirmação proferida.

No Direito, entretanto, a utilização da linguagem requer um cuidado apurado, tendo em vista que, além de ser impessoal, a lei tem como fundamento justamente prescrever um comportamento para a vida em sociedade e, portanto, deve ser clara o suficiente para evitar interpretações equivocadas, dúbias ou contraditórias. Não se trata de privilegiar uma redação rebuscada, mas, pelo contrário, deve o legislador primar pelo uso do discurso, ao mesmo tempo, simples, correto e inteligível.

Em sua famosa obra, denominada “Do Espírito das leis”, de 1748, o Barão de Montesquieu ponderava que *“o estilo das leis deve ser simples. A expressão direta se entende sempre melhor do que a expressão refletida. Não há majestade alguma nas leis do baixo império, nas quais se fez os príncipes falarem como retóricos. Quando o estilo das leis é empolado, as encaramos apenas como uma obra de ostentação”* e ainda que *“as leis não devem ser sutis. São feitas para pessoas de pouco entendimento. Não são uma arte da lógica, mas a razão simples de um pai de família”*.

Infelizmente, nem sempre, a simplicidade está presente no texto legal. No trânsito, assim como em qualquer área na qual aprofundássemos nosso estudo, encontramos diversas expressões que lhe são próprias, variando, inclusive, no mesmo idioma. Um semáforo pode ser chamado também de farol ou de sinaleira, assim como uma rotatória pode ser uma ilha, uma rótula ou um “queijim”, a depender do regionalismo brasileiro, muito embora a rica variação da nomenclatura não conste da redação legislativa.

Algumas das palavras utilizadas pelo Código de Trânsito Brasileiro são traduzidas, após o seu último artigo, com a expressa explicação, no artigo 4º, de que “*os conceitos e definições estabelecidos para os efeitos deste Código são os constantes do Anexo I*”. Ainda assim, nem todos os termos de trânsito foram contemplados: o Código traz, por exemplo, o significado de noite (*período do dia compreendido entre o pôr do sol e o nascer do sol*), mas não faz menção ao que vem a ser um carro, um caminhão, ou um triciclo (apesar de relacionar automóvel, bicicleta, caminhão-trator, caminhonete, camioneta, ciclo, ciclomotor, motocicleta, motoneta, reboque e semi-reboque).

A simples análise do Anexo I do CTB nos renderia vários exemplos curiosos, como a lacônica descrição do que são vias rurais (*estradas e rodovias*), ou a expressão técnica (e pouco conhecida), cuja tradução é acompanhada do seu nome popular – *CATADIÓPTRICO: dispositivo de reflexão e refração da luz, utilizado na sinalização de vias e veículos (olho-de-gato)*.

Aliás, algumas explicações não esclarecem muita coisa: INTERSEÇÃO, por exemplo, é todo cruzamento em nível, mas se o leitor quiser saber o que é CRUZAMENTO, este é descrito como interseção de duas vias em nível.

Não me limitarei, entretanto, aos conceitos e definições propostos pelo legislador de trânsito; minha intenção é percorrer os (atuais) 21 Capítulos do CTB e apontar algumas expressões interessantes que merecem um olhar mais crítico.

Começemos pelo título do próprio Anexo I: “*Dos conceitos e definições*”. Afinal, como se preteriu o popular “glossário”, para explicitar os termos técnicos de trânsito, é de se perguntar se as palavras “conceitos” e “definições” se equivalem. Embora pareçam sinônimos, existem diferenças sintáticas para a utilização técnica de tais expressões:

O “conceito” pode variar de uma pessoa para outra e é resultante de uma escolha arbitrária (ou convencionada), a respeito daquilo que se quer conceber. Enquanto alguém pode dizer, por exemplo, que o seu conceito de água é “o bem mais precioso da natureza”, outro pode argumentar que o conceito mais adequado seria “uma substância incolor, inodora e insípida”. Tratam-se de conceitos que, mesmo distintos, conservam igual validade, alterando-se tão somente em função do referencial utilizado pelos interlocutores. Diferentemente, a “definição” procura apontar, em relação a determinado ser ou objeto, quais são suas particularidades que o distinguem de outros do mesmo gênero: por definição, a água é uma substância líquida, composta por duas moléculas de hidrogênio e uma de oxigênio.

Mas esta também é uma convenção linguística ignorada: na prática, o CTB parece denominar de “conceitos” e “definições” os significados escolhidos para cada uma das palavras indicadas no Anexo I, sem o rigor técnico apontado.

De igual sorte, em outros dispositivos do Código, encontramos palavras diferentes, com sutis peculiaridades em seu alcance ou com significados exatamente iguais. No primeiro caso, aponto como exemplo o artigo 7º do CTB, que indica os ÓRGÃOS e ENTIDADES que compõem o Sistema Nacional de Trânsito. Apesar de, frequentemente, tais palavras serem usadas como equivalentes, a doutrina de Direito Administrativo costuma nominar ÓRGÃOS os componentes da Administração pública direta, criados por meio da desconcentração do Poder Executivo, enquanto intitula ENTIDADES aquelas criadas pela descentralização administrativa, que dá origem à Administração pública indireta.

No que se refere a palavras diferentes, com igual significado, podemos destacar o artigo 220, inciso I, que pune a velocidade incompatível com a segurança do trânsito, quando o veículo se aproximar de passeatas, aglomerações, CORTEJOS, PRÉSTITOS e desfiles, não havendo diferença substancial entre os termos grifados. Também encontramos sinônimos em artigos distintos do CTB: para indicar infrações de trânsito que ocorrem com o veículo em movimento, por exemplo, a lei utiliza os verbos DIRIGIR (artigos 162, 165, 169, 170 e 252), CONDUZIR (artigos 230, 232, 235, 244 e 255), TRANSITAR (artigos 184, 186, 187, 188, 193, 194, 218, 219, 223, 231, 237, 244 §§ 1º e 2º) e, de forma mais taxativa, QUANDO O VEÍCULO ESTIVER EM

MOVIMENTO (artigos 185 e 250), condutas que, na minha opinião, representam a mesma coisa.

O verbo transitar, aliás, contempla uma questão interessante, pois, apesar de ser um verbo derivado do substantivo trânsito (que abrange a movimentação e a imobilização do veículo), indica infrações que, em sua completa maioria, somente podem se configurar se o veículo estiver efetivamente em movimento (por exemplo, transitar em “marcha a ré” ou na “contramão de direção”).

As repetições, às vezes, parecem ser necessárias, para abranger todas as situações que podem ser alcançadas pelo dispositivo legal, como no caso do artigo 277, § 2º, que versa sobre os sinais de embriaguez, excitação ou torpor, decorrentes da influência de álcool, ou do artigo 280, § 2º, que prescreve que a fiscalização eletrônica pode ocorrer por meio de aparelho eletrônico, equipamento audiovisual, reações químicas, ou qualquer outro meio tecnologicamente disponível.

Outras vezes, no entanto, o detalhamento da informação não é apenas desnecessário, mas ilógico: o artigo 218, alterado pela Lei n. 11.334/06, prevê a infração de “transitar em velocidade superior à máxima permitida para o local, em rodovias, vias de trânsito rápido, vias arteriais e demais vias. Ora, se a infração ocorre em qualquer via, qual é o motivo de começar enumerando-as? (houve aqui, a bem da verdade, uma falta de atenção na alteração legislativa, pois foram aglutinados o antigo inciso I – rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais – com o antigo inciso II – demais vias – sem se perceber a forma errônea como restou descrita a conduta infracional).

Assim como encontramos palavras diferentes com o mesmo significado, a língua portuguesa também nos oferece palavras iguais, com significados diferentes: a Lei n. 9.503/97, que instituiu o CTB, recebeu a SANÇÃO do Presidente da República, da mesma forma que as penalidades de trânsito, previstas no artigo 256, constituem SANÇÕES administrativas a serem aplicadas aos infratores. No primeiro caso, sanção significa aprovação, enquanto no segundo quer dizer punição.

Em vários artigos do Código, encontramos a necessidade de REGULAMENTAÇÃO do CONTRAN (que quer dizer: elaboração de normas complementares), mas o

significado de REGULAMENTAÇÃO DA VIA, no Anexo I, é *“implantação de sinalização de regulamentação pelo órgão ou entidade competente com circunscrição sobre a via, definindo, entre outros, sentido de direção, tipo de estacionamento, horários e dias”*.

Assim, para que se configure a infração do artigo 187: *transitar em locais e horários não permitidos pela REGULAMENTAÇÃO estabelecida pela autoridade competente*, entendo que não basta a criação de uma norma, mas é necessária a implantação de sinalização proibitiva.

Outro exemplo está no § 2º do artigo 1º, que garante, a todos, o DIREITO ao trânsito seguro. Este direito do cidadão é, notoriamente, diferente da mesma palavra, quando empregada na penalidade de trânsito denominada “suspensão do DIREITO de dirigir” (artigo 256, inciso III), posto que esta suspensão se refere à retirada de um ato administrativo anterior, que concedeu o exercício de um privilégio, pelo detentor da CNH (a este respeito, sugiro a leitura de meu artigo “Quando se perde o direito de dirigir – diferenças entre suspensão e cassação”, disponível em <http://www.ceatnet.com.br/uploads/suspcass.pdf>).

Por vezes, nos deparamos, no CTB, com palavras que nos remetem a uma ideia totalmente distinta do que, efetivamente, se quer designar, ou seja, o conceito atribuído pelo senso comum é diferente do conceito legislativo. O artigo 200, por exemplo, estabelece a infração de trânsito de *“ultrapassar pela direita veículo de transporte coletivo ou de escolares, parado para embarque ou desembarque de passageiros, salvo quando houver REFÚGIO de segurança para o pedestre”*. A palavra “refúgio”, ao contrário do que pode parecer (de forma bem simples, “lugar para onde correr”), tem um significado delimitado pelo Anexo I: *“parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma”*. Desta forma, o que o artigo quer dizer é que a infração não terá ocorrido quando o veículo de transporte coletivo possuir portas do seu lado esquerdo e estiver embarcando ou desembarcando os seus passageiros no canteiro central da via, utilizado como refúgio, pois, neste caso, não haveria risco à segurança, em uma ultrapassagem pela sua direita.

Também merece atenção o artigo 68, § 5º, o qual estabelece que, nas OBRAS DE ARTE a serem construídas, deverá ser previsto passeio destinado à circulação dos pedestres. Para a lei, “obras de arte” não são monumentos, a serem apreciados em visita pública, mas apenas designam as passarelas e passagens subterrâneas, que recebem esta denominação pelo Anexo I.

O uso comum de algumas expressões também acaba por consagrar o seu significado na comunicação oral, embora não registrado na lei. Todo motorista sabe que é proibido praticar RACHA, dar CAVALO DE PAU ou ultrapassar em local com FAIXA DUPLA, ainda que desconheça que a lei denomina tais condutas como “disputa de corrida por espírito de emulação” (artigo 173), “exibição de manobra perigosa, com deslizamento ou arrastamento de pneus” (artigo 175) e “ultrapassar onde houver marcação viária longitudinal de divisão de fluxos opostos” (artigo 203, V).

Existem denominações que são substituídas, ao longo do tempo, mas continuam a ser utilizadas no texto legal: a composição do CONTRAN, prevista no artigo 10 do CTB, por exemplo, prevê, entre outros, a participação de representantes do Ministério do EXÉRCITO e da EDUCAÇÃO E DO DESPORTO, muito embora, atualmente, tais órgãos se denominem, respectivamente, Ministério da DEFESA e da EDUCAÇÃO. Neste caso, as mudanças ocorreram posteriormente à aprovação do CTB e, portanto, as designações não foram grafadas erradas (apenas deixaram de ser atualizadas). No caso do artigo 76, a situação já é diferente: o CTB determina que a educação para o trânsito ocorra em todos os níveis de ensino, mas usa os termos “pré-escola, 1º, 2º e 3º graus”, em contradição com as “novas” nomenclaturas utilizadas pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, que é anterior ao CTB (Lei n. 9.394/96): educação infantil, ensino fundamental, médio e superior.

Há, também, mudanças que são, de certa forma, rejeitadas: o CTB atribuiu um “novo” nome para o documento que comprova o licenciamento anual de um veículo: CLA – Certificado de Licenciamento Anual (artigo 131 e vários outros), em substituição ao antigo CRLV – Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo, mas este revogado nome continua a ser utilizado em todos os documentos expedidos no país, ainda que passados 12 anos de vigência do Código. A questão é tão intrigante, que o CONTRAN publicou, em 1998, a Resolução n. 61/98, apenas para explicar que o CLA, de que

trata o Código, é o CRLV. Ressalta-se, ainda, que o modelo de documento sofreu algumas alterações recentes (entre elas, a troca do nome do Ministério coordenador do SNT – da Justiça para Cidades), mas manteve a nomenclatura tradicional do documento. A confusão faz o próprio CONTRAN misturar os nomes: na Resolução n. 205/06, que versa sobre os documentos de porte obrigatório, prevê a exigência do porte do Certificado de Registro e Licenciamento ANUAL – CRLV (???)

Outra Resolução do CONTRAN que serviu apenas para esclarecer um significado foi a de número 22/98: *“para efeito da fiscalização, o selo de uso obrigatório, que consta do art. 230, inciso I, comprovará a inspeção veicular, após regulamentação da referida inspeção, a qual estabelecerá, inclusive, a forma desse selo e o local de sua colocação”*. Não fosse a explicação do Conselho, muitos não saberiam qual o alcance da palavra SELO, no artigo mencionado.

Infelizmente, existem confusões que nem o CONTRAN explica: qual o significado, por exemplo, da sigla RENACH? Registro Nacional de Condutores Habilitados, como consta do artigo 19, inciso VIII, ou Registro Nacional de Carteiras de Habilitação, como apresenta o Anexo I?

E por falar em sigla, interessante apontar uma palavra incorporada ao nosso vocabulário, que, na verdade, é uma sigla da língua inglesa: no artigo 230, inciso III, encontramos a infração de “conduzir o veículo com dispositivo anti-RADAR”. O radar, nome atribuído, genericamente, aos equipamentos medidores de velocidade, é a junção das primeiras letras de **Radio Detection And Ranging** (Detecção e Localização por meio de Rádio). Aliás, a oportunidade é propícia, para também esclarecer que os equipamentos eletrônicos usados para constatar outras infrações, como o avanço do sinal vermelho, imobilização na faixa de pedestres e trânsito em locais e horários não permitidos NÃO SÃO considerados radares, mas levam o singelo nome de equipamentos automáticos não metrológicos, conforme a Resolução do CONTRAN n. 165/04.

Já que tratamos de um neologismo (criação de uma palavra nova), convém mencionar outros dois exemplos interessantes: o artigo 5º, ao tratar das competências dos órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito, prevê a atividade de **NORMATIZAÇÃO**,

própria dos Conselhos de Trânsito: embora seja, hoje, admitida na língua portuguesa, a palavra mais correta seria NORMALIZAÇÃO, como sendo a criação de normas; o segundo exemplo fica por conta do verbo OBSTACULIZAR (em vez de obstar), previsto no artigo 246: não obstante tenha se tornado cada vez mais comum (a ponto de ser aceitável), a criação de verbos, com o sufixo “lizar”, é mais adequada quando o verbo derivar de um adjetivo (como de “legal” para “legalizar”) e não de um substantivo (obstáculo).

Entre tantas curiosidades, destaca-se uma palavra totalmente brasileira, que inexistente na língua portuguesa: trata-se do adjetivo CELETISTA, utilizado no artigo 280, § 4º, para se referir aos ocupantes de emprego público, contratados pela Administração pública indireta, pelo regime da **Consolidação das Leis do Trabalho** (nome atribuído à legislação trabalhista de nosso país).

Ainda no artigo 280, § 4º, aproveito para destacar a palavra JURISDIÇÃO, utilizada para determinar a competência da autoridade de trânsito, na designação do seu agente autuador. O correto seria o termo circunscrição (área de atuação territorial), já que jurisdição, que é a capacidade de dizer o direito (do latim *jus* – direito e *dicere* – dizer), é exclusiva do Poder Judiciário.

Assim como verificamos inovações linguísticas de nosso idioma, também encontramos, na legislação de trânsito, a utilização de termos estrangeiros: nos artigos 77-B, § 2º; 77-E, § 2º; 105, § 5º e 6º; 108, parágrafo único; 244, § 3º e 277, § 3º, por exemplo, consta o latim *caput*, próprio do vernáculo jurídico, e que significa cabeça, isto é, a parte introdutória do artigo, antes de sua subdivisão em incisos ou parágrafos (aos que, porventura, desconheciam a expressão, vale explicar que se lê *cáput*); já nos artigos 77-B e 139-A, incluídos, respectivamente, pelas Leis n. 12.006/09 e 12.009/09, nos deparamos com o inglês *out-door* e *side-car*.

É, de certa maneira, um equívoco utilizar palavras que não são de nosso idioma, em um texto de lei, mas ainda acho melhor tolerar a inserção de palavras estrangeiras, quando são de domínio público, do que concordar com um termo vulgar, também incluído pela Lei n. 12.009/09, no artigo 139-A, inciso II, que exige, à motocicleta de transporte remunerado de cargas, a instalação de protetor de motor MATA-

CACHORRO; sinceramente, não sei como as entidades de proteção dos animais não protestaram contra essa barbaridade, escrita em uma lei cujo objetivo prioritário é a proteção à vida (artigo 1º, § 5º).

Enquanto o Código mata cachorro, mato aqui o meu tempo, encerrando, por ora, minhas divagações. Os que também são críticos, que me acompanhem. Os que são gramáticos que me corrijam, se eu estiver errado. Concordem ou não com os meus apontamentos, temos que reconhecer que, afinal, não é possível admitir que um Código, cuja linguagem, em alguns momentos, seja tão rebuscada, usando a mesóclise, na colocação pronominal do “lavar-se-á”, do artigo 280, e do “ser-lhe-ão”, do artigo 266, nos renda tantas pérolas, a ponto de nos propiciar o deleite deste texto.

2- PSICOLOGIA NO TRÂNSITO

A [psicologia do trânsito](#) é uma área de conhecimento que tem a finalidade de estudar o *comportamento humano no contexto do trânsito*, a partir de uma

investigação dos *processos externos e internos*, e os *fenômenos conscientes e inconscientes* que ocorrem nesse contexto. Desse modo, neste artigo objetiva-se explicar uma visão acerca do que se configura a [psicologia do trânsito](#), entender o comportamento no trânsito, promover uma discussão sobre essa área no Brasil e esclarecer o que faz esse profissional e suas competências. Nesse sentido, entende-se que essa é uma área em ascensão e que tem ampliado o seu universo de atuação com base no compromisso social de estabelecer uma relação de harmonia entre o sujeito com o meio ambiente.

Considerações Iniciais

A **psicologia do trânsito** é uma *área da psicologia que investiga os comportamentos humanos no trânsito, os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam e o alteram* (Conselho Federal de Psicologia, 2000, p. 10).

Essa é uma área da psicologia que vêm crescendo e ganhando visibilidade no meio científico nos últimos anos, pois o psicólogo torna-se figura indispensável no entendimento do **comportamento no trânsito**, bem como nos processos de avaliação psicológica que são realizadas a fim de estabelecer uma concessão no que diz respeito às práticas e direitos de conduzir veículos.

A esfera de estudo da *psicologia do trânsito* é constituído de três sistemas principais: o **homem**, a **via** e o **veículo**. Sendo o homem o subsistema mais complexo e, portanto, tem maior probabilidade de desorganizar o sistema como um todo. A psicologia do trânsito estuda os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos internos e externos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram, de modo que engloba a todos os usuários, como pedestres, ciclistas, motoristas.

Deve-se considerar, ainda, que as graduações de psicologia, em aspectos gerais, não apresentam disciplinas específicas, cursos de aperfeiçoamento ou

experiências que propiciem embasamento sobre a área, o que dificulta a expansão e crescimento desse trabalho. Desse modo, as produções e materiais acerca dessa temática ainda é um tanto escassa, o que dificulta na identificação e no trabalho de fomentar a psicologia do trânsito como um campo de atuação desse profissional.

No tocante à atuação do psicólogo do trânsito, foi publicada a Resolução 267/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) que estabelece, após 15 de fevereiro de 2013, somente os profissionais com título de especialista no trânsito reconhecido pelo CFP poderão atuar na área. Assim, alguns cursos de especialização estão surgindo a fim de atender tais demandas, e trazer visibilidade a essa área de atuação que começa a ganhar respeito na sociedade.

O Comportamento no Trânsito

O trânsito é considerado atualmente uma problemática das mais importantes do século XXI em função dos altos custos sociais e econômicos que geram, além dos sofrimentos incontáveis para vítimas e familiares decorrentes, principalmente, dos acidentes (IPEA, DENATRAN & ANTP, 2006; Ministério da Saúde, 2007; OMS, 2009). (SILVA, 2010).

O **comportamento no contexto do trânsito** é algo que abrange uma compreensão de todas as pessoas que se movimentam, isso independe da idade, do sexo, da condição sócio-econômica, profissão, ou nível de instrução. Esse campo envolve uma complexidade de fatores, e por assim dizer, não é muito fácil de ser estudado.

Para que se produzam comportamentos adequados no trânsito, são necessárias pelo menos três condições: a presença de estímulos que possam ser observadas e percebidas, um organismo em condições de perceber, uma aprendizagem prévia dos sinais e normas que devem ser seguidas. Ou seja, existe uma série de fatores em conexão que irão ser determinantes na totalidade dessa ação no trânsito.

Há fatores que são necessários ser compreendidos como formando um núcleo dentro do círculo dos processos, por um lado, ligados à memória e à aprendizagem e, por outro, à [emoção](#), à motivação, à atitude e à personalidade. É importante compreender que este ciclo é contínuo, que é vida e não para um momento sequer, mas sua divisão em etapas nos clarifica seus eventos mais importantes.

A psicologia do trânsito, como psicologia aplicada, mantém contatos com as áreas da psicologia básica e especializada e como outras áreas da psicologia aplicada

A Psicologia do Trânsito no Brasil

De acordo com ROZESTRATEN (2006) a Psicologia do Trânsito surgiu como consequência de numerosas pesquisas em dezenas de institutos, laboratórios e centros de pesquisa nas últimas duas décadas. Podemos defini-la como o estudo científico do comportamento dos participantes do trânsito, entendendo-se por trânsito o conjunto de deslocamentos dentro de um sistema regulamentado.

No Brasil, a história da psicologia aplicada ao trânsito remonta à década de 1930, quando se iniciaram as primeiras aplicações de instrumentos psicológicos de orientação e seleção profissional dos futuros profissionais das ferrovias em São Paulo. Nas décadas posteriores, principalmente 1950 e 1960, em razão do avanço da indústria automobilística e do aumento da demanda por segurança, formação e orientação dos condutores, a psicologia do trânsito direcionou suas atividades para o transporte rodoviário, a fim de tentar frear o aumento nos índices de acidentes (Mange, 1956; Trench, 1956 citado por SILVA *et al* 2007).

Existem alguns obstáculos que impedem a psicologia do trânsito se firmar como tal, isto é, a participação no trânsito não é vista como um trabalho em si, mas como uma atividade mais ou menos rápida; a psicologia do trânsito é identificada como psicotécnico, e ainda não existe no Brasil nenhum cargo de Psicólogo do Trânsito nos órgãos do governo, isso faz com que existam pesquisas incipientes acerca da temática.

Esse conhecimento surgiu como intuito de estudar todos os comportamentos do homem no contexto do trânsito, desde o comportamento dos pedestres, dos motoristas (amadores e profissionais, do ciclista, do motoqueiro, dos passageiros e do motorista de coletivos, e ainda, de modo abrangente, aqueles que fazem parte dos sistemas áreas, ferroviários e fluviais de transporte. No que concerne à psicologia do trânsito ela tem como foco o estudo do comportamento do homem nas rodovias e nas redes viárias de urbanização.

A metodologia não difere essencialmente daquela usada nas outras áreas de Psicologia: ao lado de muitos estudos experimentais, realizados em laboratórios, tem sido desenvolvidos numerosos estudos observacionais feitos nas rodovias e nos cruzamentos urbanos, além de análises pormenorizadas dos casos de acidentes. Entre o método de observação em situação real e o experimento no laboratório está o método que usa simuladores, estes últimos variando do mais simples ao mais sofisticado. Tem sido também utilizados em pesquisas, carros equipados com todos os registradores possíveis de movimentos e modificações fisiológicas durante a direção do veículo. Um primeiro carro deste tipo foi introduzido na França por G.Michaut, no Laboratoire de Psychologie de la Conduite de ONSER, em Montlhery, onde tive o prazer de estagiar durante um ano. (ROZESTRATEN, 2006).

Para fomentar seus estudos, técnicas e manejo, a psicologia do trânsito se comunica com diversas áreas de conhecimento, bem como a psicofísica e psicofisiologia, a [psicologia do desenvolvimento](#), a gerontologia, a psicologia da motivação e da aprendizagem, a psicopedagogia, a [psicologia social](#), etc.

O que Faz o Psicólogo do Trânsito?

Compete ao psicólogo do trânsito atuar nesse contexto com o intuito de desenvolver pesquisas como foco nos problemas psicológicos, psicofísicos, psicossociais no que tange aos problemas do trânsito; realizar exames psicológicos a fim de emitir um parecer para candidatos a Carteira de Habilitação Nacional; participar de programas voltados à prevenção de acidentes no trânsito; desenvolver trabalhos de educação no trânsito, estudar as implicações do alcoolismo e de outros distúrbios

no contexto do trânsito; colaborar com a justiça e apresenta, quando necessário, laudos, pareceres, depoimentos, dentre outras funções.

Para Hoffmann (2005, p.22), a Psicologia do Trânsito constitui-se num “*campo extremamente surpreendente no microcosmo do comportamento humano e na circulação viária, onde [Psicologia Social](#), Psicologia Experimental e Psicologia Ambiental se encontram*” porque os problemas, variáveis e pautas de pesquisa podem englobar, por exemplo, desde a pesquisa sobre a acuidade visual mínima indispensável a um motorista até a pesquisa sobre a representação social do automóvel feita por determinado grupo.

A expansão do campo de atuação dos psicólogos nos Departamentos de trânsito, incluiu, ainda, ações para prevenir acidentes; perícias em exames com motoristas objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional e tratamento de fobias ao volante. Outro ponto que merece destaque é a inserção profissional de estudantes de psicologia através de estágios curriculares, propiciando experiência de aprendizagem (Departamento Estadual do Trânsito do Rio Grande do Norte, 2005; Alchieri, Silva, & Gomes, 2006).

Apesar de a psicologia do trânsito ser uma área em crescimento, necessita-se que as matrizes curriculares dos cursos de psicologia já que os graduandos, em sua maioria, não possuem disciplinas específicas e têm poucas oportunidades de estudar e produzir conhecimento que fomente a área.

Considerações Finais

À guisa de conclusão, pode-se considerar que a psicologia do trânsito sinaliza uma proposta de entendimento dos comportamentos individuais e sociais das pessoas no contexto do trânsito. Essa, ainda é uma área nova na psicologia, porém, desponta em avanços para a melhoria da qualidade de vida das pessoas. Nesse sentido, tem ganhado visibilidade no que diz respeito às suas competências, que se expande a um universo muito mais abrangente do que simplesmente um processo de avaliação

psicológica para condutores. Em suma a psicologia do trânsito oferece subsídios para garantir a todo sujeito melhores condições e maior segurança no trânsito, promove trabalhos para educação do trânsito e tenta despertar uma consciência crítica de todos aqueles que compõem o contexto do trânsito a fim de minimizar riscos e preservar à vida.

3- PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO BRASIL: DE ONDE VEIO E PARA ONDE CAMINHA?

Aqui serão abordados alguns aspectos históricos da psicologia do trânsito no Brasil, em complementação ao que tem sido publicado sobre o tema (ver Spagnhol, 1985; Rozestraten, 1988; Alchieri & Stroehler, 2002; Hoffmann & Cruz, 2003). Na primeira parte, discutiremos as raízes do modelo brasileiro de habilitação e o desenvolvimento dos primeiros estudos psicotécnicos com motoristas. Em seguida, apresentaremos um breve histórico dos Departamentos de Trânsito (DETRANs), salientando a sua importância na institucionalização e expansão não só da psicologia do trânsito, como

também da psicologia brasileira enquanto profissão e ciência. Na terceira parte, são apontadas direções futuras para a psicologia do trânsito no enfrentamento de alguns problemas que se intensificaram neste século, uma vez que o trânsito tem impactado negativamente a qualidade de vida urbana (p. ex., os congestionamentos e a poluição atmosférica). Serão discutidos possíveis desenvolvimentos futuros no campo acadêmico e profissional, como também no campo da pesquisa e intervenção. Nossa expectativa é de possibilitar aos psicólogos do trânsito o conhecimento de alguns itinerários históricos que lhes permitam entender de onde vieram e para onde caminham.

De onde viemos? As raízes da psicologia do trânsito e os primeiros estudos sobre avaliação psicológica de condutores no Brasil

No início do século XX, os primeiros automóveis e caminhões começaram a circular no Brasil. Era o início de um projeto coletivo em que o transporte rodoviário assumiria um papel fundamental nos deslocamentos. A locomoção em massa por bondes e trens foi sendo lentamente substituída pelo uso do automóvel, fruto de opções de políticas urbanas na esfera federal e estadual, e da pressão das elites da época que apoiavam a indústria automobilística do país (Lagonegro, 2008). Embora a produção e o uso em massa do automóvel tenham contribuído sobremaneira no desenvolvimento econômico do país, engendrou sérios problemas de segurança e saúde pública, em decorrência dos acidentes de trânsito que começaram a se intensificar na década de 1940 (Antipoff, 1956).

Como consequência, nas décadas de 1940 e 1950, as autoridades buscaram desenvolver e implementar medidas preventivas, dentre elas, a seleção médica e psicotécnica. Esta, por sua vez, tinha a finalidade de restringir o acesso ao volante das pessoas consideradas propensas a se envolver em acidentes de trânsito. A concessão do documento de habilitação passou a ser considerada pelas autoridades um privilégio, em que o candidato provaria sua capacidade de conduzir com segurança, por meio de uma bateria de testes e exames. Discutia-se, ainda, a necessidade de validade temporária e não mais permanente da habilitação, instituindo

verificações periódicas das condições mínimas de capacidade física e psíquica dos motoristas; assim como, a identificação dos critérios e da forma de avaliação dessa capacidade conforme o tipo de habilitação, uma vez que diferentes categorias de veículos exigiriam diferentes habilidades (Côrtes, 1952). Começava a se estruturar o que se chama de modelo brasileiro de habilitação (Hoffman, 1995).

No tocante à tarefa de avaliar as condições psíquicas dos motoristas, essa estruturação ocorreu com forte influência estrangeira, principalmente com os trabalhos desenvolvidos por Tramm na Alemanha, Lahy na França, Münsterberg e Viteless nos Estados Unidos da América, e Mira y López na Espanha, pois não havia no Brasil instrumentos construídos ou validados para realizar este intento (Campos, 1951). Convém destacar que a psicologia aplicada ao trânsito, nesse período, centrava a sua atuação fortemente no fator humano, por meio da seleção de pessoal, orientação e instrução profissional. Dessa forma, buscava-se identificar os indivíduos certos para ocupar os lugares certos, seja para conduzir trem ou ônibus (Mange, 1956; Trench, 1956; Antunes, 2001).

Nesse contexto, a teoria da propensão aos acidentes (*accident proneness*) era fortemente discutida no âmbito internacional (Forbes, 1954; Nagatsuka, 1989). Essa teoria exerceu grande influência nas disciplinas que atuavam junto ao trânsito no mundo inteiro e teve fortes repercussões no Brasil (Campos, 1951, 1978, 1978b). Segundo essa teoria, algumas pessoas são mais propensas do que outras a se envolver em acidentes, o que justificava a elaboração de um processo de habilitação para identificar os indivíduos propensos/não propensos aos acidentes - quer dizer, os indivíduos aptos/inaptos para dirigir - e, desse modo, esperava-se aumentar a segurança no trânsito (ver Haight, 2001).

Nesse momento histórico, em que havia forte demanda social e justificativas científicas para implementar um processo de avaliação psicológica de condutores, a psicologia começou a contribuir com o trânsito rodoviário brasileiro. A partir da aplicação de técnicas psicológicas nos motoristas, notadamente pelos engenheiros (considerados os primeiros "psicólogos do trânsito"), formou-se um campo de trabalho e uma área de atuação profissional que posteriormente viria a ser chamada de Psicologia do Trânsito (Mange, 1956; Rozestraten, 1988). O marco legal para a

avaliação de características psicológicas no âmbito rodoviário foi o Decreto-lei nº 9.545, de 5 de agosto de 1946, tornando os exames psicotécnicos obrigatórios para a aquisição da carteira de habilitação, sendo aplicado a critério da junta médica, porém sem caráter eliminatório (Vieira, Pereira, & Carvalho, 1953; Vieira, Amorim, & Carvalho, 1956; Spagnol, 1985). Essa medida somente entrou em vigor no ano de 1951, sendo um ano importante para a psicologia brasileira.

Como decorrência, foram publicadas, ainda na década de 1950, as primeiras reflexões sobre a seleção psicotécnica de motoristas e sua importância na diminuição dos acidentes de trânsito, bem como a elaboração dos primeiros critérios e normas para a população brasileira nos diversos testes usados para a habilitação (Campos, 1951; Amorim, 1953; Vieira et al., 1953; Antipoff, 1956; Nava, 1957; Nava & Cunha, 1958). O desenvolvimento dos primeiros estudos para o exercício fundamentado desta prática, assim como das aplicações dos testes, ficou sob a responsabilidade do Instituto de Seleção e Orientação Profissional (ISOP), no Rio de Janeiro. O ISOP foi fundado em 1947 por Emílio Mira y López, criador do Psicodiagnóstico Miocinético (PMK), amplamente usado nas avaliações psicológicas ainda hoje (Vieira et al., 1956; ver Mira y López, 1999). Por intermédio da Divisão de Seleção, coordenada muitos anos por Francisco Campos, o ISOP proporcionou à psicologia aplicada e à pesquisa psicométrica elevadas contribuições por meio de publicações, participações em eventos científicos, capacitação de profissionais, validação e padronização de testes, técnicas e baterias (Campos, 1973).

Uma das primeiras pesquisas empíricas realizadas no ISOP sobre avaliação psicológica em condutores foi a de Vieira et al. (1953). Nesse trabalho, foram divulgados os resultados de exames psicológicos e tabelas de testes de aptidão, como: Atenção Difusa, Inibição Retroativa, Visão Noturna e Ofuscamento e Volante Dinamógrafo. Além disso, Vieira et al. (1953) responderam algumas críticas feitas contra o exame psicotécnico, relacionadas, principalmente, ao prejuízo causado aos motoristas considerados inaptos, com o afastamento do seu meio de vida sem o recebimento de aposentadoria, assim como o elevado custo dos exames. Nesse artigo, foram identificados alguns dos problemas ainda não resolvidos até hoje, como: o tempo necessário para a reavaliação do candidato inapto (que era de quatro meses

à época), as imprecisões dos critérios para se definir um candidato apto/inapto e a diferenciação nos critérios e no modo de avaliar os motoristas, de acordo com a categoria de veículo pretendida. Em outro estudo, Vieira et al. (1956) apresentaram resultados de exames de motoristas nos testes PMK, Atenção Difusa, Tacodômetro e Visão Noturna e Ofuscamento. Os autores também destacaram a importância de estudar a personalidade e os fatores patológicos que aparecem com maior frequência nos exames (ver Alchieri & Stroehrer, 2002, sobre as limitações da avaliação psicológica em motoristas).

As pesquisas desenvolvidas pelo Gabinete de Psicotécnica da Superintendência de Trânsito de Minas Gerais também têm importância histórica. Elas serviram como modelo de atuação para os psicólogos vinculados aos futuros Departamentos de Trânsito dos estados brasileiros, conforme será apresentado no tópico a seguir (Dagostin, 2006). Uma importante publicação desta instituição foi a Revista do Gabinete de Psicotécnica em Trânsito, considerado o primeiro periódico brasileiro especializado em psicologia do trânsito (Hoffmann & Cruz, 2003). Neste órgão, foram realizadas algumas pesquisas como a de Antipoff (1956), que estudou, em 110 motoristas, a influência da idade e da emotividade no teste de Atenção Difusa de Lahy. Nesse trabalho, Antipoff salientou a necessidade de validar instrumentos estrangeiros para o contexto brasileiro.

O reconhecimento da profissão de psicólogo no país ocorreu na década de 1960, por meio da Lei nº 4.119, de 27 de agosto de 1962, e sua regulamentação pelo Decreto nº 53.464, de 21 de janeiro de 1964. Nessa época, os psicólogos iniciaram o movimento de criação do Conselho Federal e dos Conselhos Regionais de Psicologia. Vale ressaltar que os profissionais que atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir já contavam com a tradição de mais de uma década na aplicação dos exames psicológicos (Hoffmann & Cruz, 2003; Dagostin, 2006).

Em função do avanço da legislação de trânsito e da psicologia aplicada nos anos de 1960, foi regulamentada, em 1968, a criação dos serviços psicotécnicos nos Departamentos de Trânsito dos estados. Desde então, e com o advento do código de trânsito brasileiro em 1998, o psicólogo se inseriu no processo de habilitação nos DETRANS, realizando a avaliação psicológica pericial de motoristas, outrora

denominado de exame psicotécnico, sendo atualmente um procedimento obrigatório para todos os candidatos à obtenção da carteira de motorista e na renovação, no caso dos condutores que exercem atividade remunerada dirigindo (Vieira et al., 1956; Spagnol, 1985; Brasil, 2002).

Os Departamentos de Trânsito e o seu papel na institucionalização e expansão da psicologia

O DETRAN, enquanto parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito, foi criado em 21 de setembro de 1966 pelo Decreto-lei 5.108 que instituiu o segundo Código Nacional de Trânsito. Em 23 de fevereiro de 1967, aquele decreto foi modificado pelo Decreto-lei nº 237, sendo efetivamente regulamentado em 16 de janeiro de 1968, por meio do Decreto-lei 62.127. Em função dessa nova organização do sistema de trânsito, cada estado brasileiro procedeu à criação do seu DETRAN, seja pela estruturação do serviço que outrora não existia, seja pela re-estruturação do serviço administrativo de trânsito existente (eis algumas denominações antigas dos serviços de trânsito dos estados: Diretoria do Serviço de Trânsito em São Paulo, Serviço de Trânsito no Rio de Janeiro, Departamento do Serviço de Trânsito no Paraná, Serviço Estadual de Trânsito em Belo Horizonte). Esta modificação ocorreu na maioria dos estados nas décadas de 1960 e 1970.

De acordo com aquela regulamentação, os Departamentos de Trânsito deveriam dispor de um conjunto de serviços a fim de realizar suas atribuições, dentre eles o serviço médico e psicotécnico. Esta exigência reconheceu a importância dos fatores psicológicos na segurança viária, principalmente para serem avaliados no processo de habilitação; além do mais, ampliou o mercado de trabalho para o psicólogo, cuja profissão havia sido regulamentada em 1964.

Os Departamentos de Trânsito assumiram, e ainda assumem, um importante papel na institucionalização e expansão da psicologia brasileira enquanto profissão, ao abrir espaço para o trabalho dos psicólogos e, mais recentemente, por meio do credenciamento de profissionais e clínicas de psicologia terceirizadas, devido ao

aumento da demanda pela carteira de habilitação. Em função disso, poucos estados possuem atualmente apenas uma clínica conveniada (p.ex., Rio Grande do Norte) e/ou os próprios psicólogos dos DETRANs realizam a avaliação psicológica.

Dessa maneira, em parte por razões históricas, os psicólogos que hoje trabalham nos DETRANs continuam atuando prioritariamente com a avaliação psicológica de condutores: administrando, avaliando e analisando os resultados dos instrumentos; coordenando este serviço, desempenhando atividade administrativa, ou fiscalizando as atividades realizadas pelas clínicas credenciadas. A inserção nos Departamentos de Trânsito contribuiu, também, para que os psicólogos assumissem outras tarefas decorrentes da evolução da legislação de habilitação e de novas demandas sociais: a capacitação de psicólogos peritos em trânsito, capacitação de diretores e instrutores de trânsito e elaboração/implantação de programas de reabilitação e educação de motoristas infratores (Hoffmann, 2003a, 2003b).

A expansão do campo de atuação dos psicólogos nos Departamentos de Trânsito incluiu, ainda, ações para prevenir acidentes; perícia em exames para motorista objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional e tratamento de fobias ao volante. Outro ponto que merece destaque é a inserção profissional de estudantes de psicologia através de estágios curriculares, propiciando experiência de aprendizagem (Departamento Estadual de Trânsito do Rio Grande do Norte, 2005; Alchieri, Silva, & Gomes, 2006). Observa-se, portanto, uma diversificação das atividades da psicologia em alguns DETRANs, embora seja constatado que o modelo de atuação profissional vigente em alguns estados é muito restrito, implicando sub-aproveitamento com tarefas burocráticas, de quem poderia ser um "psicólogo do trânsito" (Alchieri et al., 2006).

A importância dos DETRANs na institucionalização e expansão da psicologia também pode ser observada no âmbito da ciência, embora atualmente com menor ênfase do que outrora, conforme evidenciado em diversos estudos, por exemplo, Alchieri e Stroehrer (2002), Dagostin (2006), Mira (1984), Spagnhol (1985), Joly, Silva, Nunes e Souza (2007) e Silva e Alchieri (2007, 2008). Em alguns casos, os DETRANs contribuíram concedendo o material psicológico para fins de pesquisas que visaram o estabelecimento de tabelas normativas para testes psicológicos (Chiança & Chiança,

1999a, 1999b) e para pesquisar a possibilidade de prever a ocorrência de infrações por meio dos resultados dos testes (Silva, 2008). Em outros casos, artigos e livros foram produzidos por profissionais dos serviços de psicologia, relacionados à: procedimentos de adaptação e padronização de medidas de comportamento no trânsito (Antipoff, 1956; Nava & Cunha, 1958; Miranda et al., 1984; Sisto, Ferreira, & Matos, 2006), avaliação de diferenças individuais e de traços de personalidade dos condutores infratores e acidentados (Nava, 1957) e análise das contribuições científicas para mitigar os acidentes de tráfego (Nava, 1955).

A importância dos DETRANs também ocorreu, e ainda ocorre, na viabilização de eventos na área de trânsito (congressos, seminários e encontros científicos), oferecendo apoio financeiro e estimulando a participação dos psicólogos lotados nos serviços de psicologia, para que divulguem os seus trabalhos. Cabe destacar a participação dos DETRANs de diversos estados e dos psicólogos dessas instituições no I Encontro Inter-Estadual de Psicologia do Trânsito em Ribeirão Preto, em 1983, e nos Congressos Brasileiros de Psicologia do Trânsito, colaborando na construção de espaços férteis para o desenvolvimento da psicologia rumo a um trânsito mais harmônico.

Para onde caminhamos? Direções futuras para a psicologia do trânsito no Brasil

A seguir, são apontados alguns caminhos pelos quais a psicologia do trânsito poderá ou deverá percorrer em seu itinerário. Nossa reflexão se baseia no que apresentamos anteriormente, no momento atual da área no contexto nacional e internacional e nas expectativas que nutrimos, tanto no campo acadêmico e profissional, quanto no campo da pesquisa e intervenção. Essa divisão é meramente didática, visto que esses campos interagem mutuamente.

Campo acadêmico e profissional

Como visto até aqui, algumas instituições colaboraram direta ou indiretamente com a emergência e expansão da psicologia do trânsito, de maneira específica, e da psicologia brasileira, de maneira geral, especialmente por meio das atividades

relacionadas aos exames psicotécnicos. Em função disso, a identidade de muitos psicólogos do trânsito ainda permanece fortemente associada à avaliação psicológica, como atividade profissional, e aos DETRANs e clínicas psicológicas, enquanto contextos de atuação.

Isso justifica, em parte, as tensões que decorrem da crítica reflexiva à atuação profissional baseada somente na testagem psicológica e circunscrita a esses contextos de trabalho. Essa *herança histórica* continuará servindo como elemento constitutivo da identidade da maior parcela dos psicólogos do trânsito no Brasil. Entretanto, a problemática da mobilidade vai além do comportamento do motorista, incluindo todos os comportamentos dos participantes do trânsito: pedestres, ciclistas, motociclistas, policiais, engenheiros e autoridades, assim como suas relações com o contexto sócio-ambiental (Rozestraten, 1988; Günther, 2003).

No plano acadêmico, esse modo de compreender o trânsito vem sendo difundido no Brasil com maior ênfase a partir da década de 1980, fruto das reflexões sobre a efetiva contribuição ou não da psicologia do trânsito na segurança viária. O livro do eminente professor Rozestraten, *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos*, publicado em 1988, sintetiza esse pensamento. Passados mais de 20 anos, essa obra continua sendo a introdução mais importante à psicologia do trânsito no Brasil. O professor Reinier Rozestraten, a partir de sua presença, de suas publicações e traduções, influenciou e inspirou diversos profissionais e estudantes, mesmo aqueles que não tiveram o privilégio de um contato direto com ele. Sua morte física em junho de 2008, aos 84 anos, deixou uma lacuna que dificilmente será preenchida (ver Rozestraten, Maciel, & Vasconcellos, 2008, para conhecer um pouco mais sobre sua vida e obra).

Em 1999, o I Fórum Nacional de Psicologia do Trânsito foi considerado um marco importante na elaboração de diretrizes para as políticas e normatizações do Conselho Federal e Conselhos Regionais de Psicologia na área de trânsito, levando em conta o potencial da área em planejamento urbano e educação. Assim, foram elaboradas diretrizes de atuação, por assim dizer, sugeridas pelo Conselho Federal de Psicologia, estimulando uma atuação ampla e interdisciplinar, exigindo outras competências profissionais, englobando: a elaboração de pesquisas no campo dos processos

psicológicos, psicossociais e psicofísicos para desenvolver ações sócio-educativas, análise dos acidentes de trânsito e orientações para evitar ou atenuá-los, assim como prestar assessoria e consultoria aos órgãos públicos/privados de trânsito (Conselho Federal de Psicologia, 2000; ver, ainda, Rozestraten, 1988, Hoffmann, 2000; para outras indicações de atuação e intervenção). Atualmente, muitas dessas diretrizes servem como indicações do que se pode fazer; isto é, não representam efetivamente as práticas consolidadas do psicólogo do trânsito.

Apesar disso, destacam-se esforços para fazer pesquisa sobre trânsito a partir de uma perspectiva mais ampla, sendo que parcela dos estudos está reunida em duas importantes obras. Uma delas foi o número especial sobre psicologia do trânsito da revista *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, publicada em 2001, contendo investigações associadas: ao comportamento perigoso de meninos no trânsito (Rocha, 2001a), ao avanço do sinal vermelho (Rocha, 2001b), aos desafios do cego no trânsito (Sant'Ana, 2001), aos conflitos de tráfego entre pedestres idosos e veículos (Monteiro, 2001), à avaliação da gravidade de infrações de trânsito por motoristas e policiais (Clark & Engelmann, 2001), como também relacionadas às representações sociais do carro e o comportamento dos jovens (Souza, 2001).

Outra importante obra foi o livro *Comportamento Humano no Trânsito*, publicado em 2003, que reuniu várias pesquisas e reflexões teóricas sobre: ambiente, psicologia e trânsito (Günther, 2003; Rozestraten, 2003), o uso do carro como uma extensão da casa (Corassa, 2003), marketing social e circulação humana (Perfeito & Hoffmann, 2003), educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito (Hoffmann & Luz Filho, 2003), psicologia social e o trânsito (Machado, 2003) e o envolvimento da comunidade para redução de acidentes de trânsito (Lemes, 2003).

Em um futuro breve, novos livros na área devem ser organizados e publicados, sintetizando os conhecimentos produzidos na última década e/ou oferecendo um ponto de vista alternativo aos já existentes. Constata-se a ausência de um livro texto que contenha as principais teorias e/ou aplicações da psicologia do trânsito, direcionado aos estudantes de graduação e de pós-graduação. As publicações desse tipo devem tentar esclarecer com objetividade: quais são as contribuições da

psicologia do trânsito na segurança? Em que a psicologia contribuiu/contribui para conhecermos o comportamento do brasileiro no trânsito? Quais propostas, baseadas em nossas investigações, foram elaboradas para ajudar as autoridades a resolver os problemas do trânsito?

No campo profissional, é oportuno reconhecer que existe *vida* fora das clínicas e dos DETRANs. Isso implica no desafio de continuar expandindo as atividades do psicólogo, de ocupar outros campos potenciais de atuação e desenvolver práticas inovadoras, porquanto novos desafios e oportunidades emergem no início deste século, os quais os psicólogos também devem colaborar (Günther, 2003; Alchieri et al., 2006).

A esse respeito, destaca-se a resolução nº 267/2008 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), recentemente em vigor. Ela estabelece algumas mudanças importantes para o trabalho do psicólogo, dentre elas, que, até 2013, só serão credenciados os profissionais portadores de título de especialista em psicologia do trânsito reconhecido pelo CFP. Essa medida é importante para que, em alguns anos, tenhamos profissionais mais capacitados para atuar em diversos problemas do trânsito, desenvolvendo novas competências e ocupando outros espaços, notadamente no contexto das políticas públicas de transporte (nível regional e federal). As universidades terão um papel crucial no desenvolvimento da psicologia do trânsito, especialmente no início deste século, preparando os profissionais do provir; isso porque, as especializações deverão ser oferecidas por instituições de ensino superior de psicologia, reconhecidas pelo Ministério da Educação.

Logo que começou a vigorar esta resolução do CONTRAN, identificou-se o surgimento de vários cursos de especialização no país (p.ex., em Minas Gerais, Bahia, Goiás, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Paraná). A perspectiva é de expansão, uma vez que novos cursos estão em fase de elaboração. O próprio CFP (2009) tem sinalizado que irá realizar com maior frequência os concursos para a concessão do título de especialista na área. Com essas iniciativas, o cenário atual mudará. De acordo com o Conselho Federal de Psicologia (2009), dos 692 psicólogos que têm este título em psicologia do trânsito, nenhum obteve a partir da conclusão de um curso de especialização. A maioria deles (657) adquiriu por comprovação da experiência

profissional; outra parcela (35) obteve o título a partir dos concursos de provas e títulos promovidos pelo CFP.

O aumento da oferta de cursos de especialização poderá ter outros desdobramentos. Um deles é que, em vez de continuarmos preparando os psicólogos para serem exclusivamente peritos em trânsito, teremos a oportunidade de formar os profissionais para atuar nos diversos problemas do trânsito; caso contrário, continuaremos seguindo o modelo anterior de formação de psicólogos peritos, porém sob um novo *rótulo*, o de especialista. A perspectiva de preparar consultores pode abrir portas para outros mercados, visto que diversos órgãos de trânsito e transporte demandam conhecimentos e intervenções criativas para minimizarem seus problemas.

Talvez, a resolução nº 267/2008 do CONTRAN também produza um movimento para a criação de disciplinas obrigatórias de psicologia do trânsito na graduação. Muitos psicólogos que estão se capacitando como peritos em trânsito nunca tiveram qualquer contato com a área na universidade, e, nem sempre (ou quase nunca), essa falta de formação é preenchida pelos cursos de perito.

Os cursos de especialização ampliarão o campo de trabalho do psicólogo, particularmente na área de ensino. A demanda por mestres e doutores para assumirem as disciplinas já está ocorrendo; mas, será que teremos tantos profissionais para fomentar as especializações no futuro, sendo eles capazes de operar efetivamente a mudança necessária na área? E a produção do conhecimento, aumentará na mesma proporção, em quantidade e em qualidade? Esta é uma oportunidade de ampliarmos a produção científica da psicologia do trânsito brasileira, senão apenas daremos eco à pouca produção existente, continuando com o discurso de que pouca coisa é publicada. Deveremos estimular a pesquisa empírica nos trabalhos de conclusão de curso e divulgação dos resultados em congressos e revistas.

Trata-se de uma parceria entre o Departamento de Psicologia da Universidade Federal do Paraná e a Universidade de Nova Iorque. Esta revista tem um papel importante, à medida que dá visibilidade internacional à produção brasileira e possibilita o contato de nossos profissionais com a produção estrangeira,

notadamente da América Latina, articulação que deverá ser cada vez mais frequente futuramente, seja através de visitas interinstitucionais, da criação de uma associação profissional ou de uma rede virtual. O periódico está atualmente em seu segundo número, e espera-se que tenha longa vida, o que não aconteceu com a revista *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, criada em 2005, com apenas dois números publicados, e sem perspectiva para a publicação de novos números.

No caso da pós-graduação *stricto sensu*, isto é, mestrado e doutorado, a expansão não está ocorrendo com a mesma velocidade das especializações. Poucos laboratórios possuem linhas de pesquisa específicas em psicologia do trânsito, como é o caso da Universidade de Brasília (Laboratório de Psicologia Ambiental) e da Universidade Federal do Paraná (Núcleo de Psicologia do Trânsito). Fortalecer essas linhas de pesquisa e estimular a criação de outros laboratórios na área é fundamental para a consolidação da psicologia do trânsito e a produção do conhecimento.

Campo da pesquisa e intervenção

Dos vários desafios atuais, um que tem merecido atenção de instituições internacionais, de governos e de sociedades civis organizadas, no Brasil e no mundo, são os efeitos negativos do transporte motorizado na qualidade de vida urbana, gerando alterações ambientais e intensificando a poluição atmosférica e a poluição sonora (Rothengatter, 1997; Nunes da Silva, 2005; ver ainda Gärling & Steg, 2007, para uma compreensão sobre a ameaça do automóvel à qualidade de vida urbana).

De acordo com organismos internacionais e nacionais, grande parte da poluição atmosférica é produzida pelos automóveis que emitem gases poluentes e partículas em quantidades superiores às industriais; daí a necessidade de pôr em evidência o controle das emissões veiculares e do uso do carro. A Associação Nacional de Transporte Público (2002), por exemplo, esclarece que, nas grandes cidades, os veículos motorizados são responsáveis por até 70% das emissões. Na cidade de São Paulo, conforme um relatório de qualidade do ar de 2007, a causa dos índices elevados de poluição do ar decorre, principalmente, das emissões dos veículos. Nesta cidade, a poluição do ar é responsável por muitas doenças respiratórias, gerando

transtornos para muitas pessoas, em especial crianças e idosos (Marín & Queiroz, 2000; Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental, 2007).

Diversas medidas têm sido implementadas a fim de reduzir os efeitos negativos do transporte motorizado, como a formulação de políticas e ações estratégicas para a redução de danos ambientais pelo uso de meios de transporte sustentáveis, privilegiando os modos não motorizados e coletivos de circulação (Departamento Nacional de Trânsito, 2004; Worldwatch Institute, 2005; Ministério das Cidades, 2007; Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007; Worldwide Fund for Nature, 2007). Outras medidas de cunho tecnológico têm sido estimuladas e implementadas pelas autoridades e empresas automobilísticas - p.ex., a fabricação de carros movidos à energia elétrica, a produção de biocombustíveis e de motores *flex* (Vlek, 2003).

Em que pese a importância dessas novas tecnologias, estudiosos do comportamento consideram que elas são insuficientes para resolverem os problemas atuais e futuros em relação ao meio ambiente. Desta forma, também será necessária a redução da demanda pelo uso do carro particular, associada à estimulação de outras alternativas menos poluentes de transporte, como a bicicleta, o ônibus e o metrô (Gärling, Gärling, & Loukopoulos, 2002; Gärling & Schuitema, 2007). Psicólogos da Europa, América do Norte e da Ásia têm desenvolvido pesquisas, principalmente nos últimos dez anos, buscando entender os processos psicológicos que atuam na escolha das pessoas pelo modo de transporte, bem como o impacto e as conseqüências psicológicas das políticas de redução do uso do automóvel (Aarts, Verplanken, & van Knippenberg, 1998; Gärling et al., 2002). Essas pesquisas têm subsidiado conhecimentos relevantes para a implementação e eficácia das políticas de gerenciamento do trânsito naqueles países.

Diferentemente das nações consideradas desenvolvidas, onde muitas dessas investigações são realizadas, o Brasil precisa resolver problemas de infra-estrutura básica de transporte de massa a fim de disponibilizar e incentivar a escolha por modos sustentáveis de locomoção. Isso pode se refletir no comportamento do brasileiro, mas ainda se sabe pouco sobre essa questão. Em face disso, espera-se para os próximos anos que a psicologia do trânsito brasileira busque também estudar os diversos

aspectos associados à escolha do modo de transporte, amparando-se na nossa realidade, com nossos matizes sócio-culturais e ambientais diferenciados, analisando possíveis diferenças regionais e sócio-econômicas. A seguir são oferecidas algumas sugestões de pesquisa e intervenção, como uma forma de incentivar este processo de conhecer, estimulando, em um futuro breve, intervenções baseadas em evidências empíricas:

- identificar o impacto das mudanças na estrutura viária e de transporte no aumento ou diminuição do uso do transporte público;
- entender os vínculos que se estabelecem entre as pessoas e os seus veículos;
- avaliar o nível de satisfação dos usuários com os serviços de transporte coletivo, assim como os aspectos que o influenciam;
- prever o comportamento de uso do transporte público ou da bicicleta (atitude, hábito, possíveis diferenças de gênero etc.);
- elaborar campanhas para estimular a adoção de modos de transporte sustentáveis, buscando conhecer as características dos indivíduos que provavelmente seriam melhores alvos;
- identificar possíveis soluções estruturais para os congestionamentos nas cidades a partir da ótica dos usuários (p.ex., conhecer a vontade das pessoas que viajam de carro de casa para o trabalho para financiar melhorias no transporte público);
- compreender a efetividade, aceitabilidade e viabilidade política de estratégias de gerenciamento da demanda de viagens para reduzir o uso do carro particular, especialmente de cobrança de taxas para circulação de automóveis;
- conhecer as barreiras psicológicas das pessoas em relação às tentativas para reduzir a utilização do automóvel ou para mudar para o transporte público;
- prever possíveis consequências psicológicas da redução do uso do carro;

- investigar padrões de deslocamentos diários, potencial para mudanças e motivadores que afetam decisões dos diversos usuários (universitários, trabalhadores etc.) nos seus deslocamentos.

Estudos nessa direção poderão contribuir na elaboração de futuras políticas públicas de mobilidade urbana que visem reduzir o uso do automóvel, que estimulem outros modos de transporte ou possibilitem a integração entre os diversos modais, uma vez que o Brasil deverá discutir e implementar algumas dessas medidas com maior ênfase neste século. Para a investigação desses e de outros tópicos de pesquisa, sugere-se a Copa do Mundo de Futebol em 2014 e as Olimpíadas de 2016, que serão realizados em nosso país. Grandes eventos como esses intensificam os deslocamentos e têm impacto na vida das pessoas e das cidades próximas. Se essas oportunidades ímpares forem aproveitadas para elaborar, testar e desenvolver instrumentos, métodos e teorias, impulsionaremos o desenvolvimento da psicologia do trânsito. Além disso, os conhecimentos produzidos poderão ser aplicados em curto-prazo.

Considerações finais

À guisa de finalização, não sugerimos que a psicologia do trânsito no Brasil deva deixar de colaborar para a melhoria da segurança viária. Esta é uma questão importante que norteia grande parte dos trabalhos da área até hoje. Mas, além desta preocupação, os psicólogos deverão dar subsídios teóricos e técnicos às novas demandas do trânsito que surgem a partir do aumento do uso do automóvel, o que, em décadas anteriores, não se configurava como problema (congestionamentos, poluição atmosférica e sonora). A psicologia do trânsito avança em seu itinerário por vias promissoras e sua necessidade será cada vez mais reconhecida pela sociedade e pelas autoridades. Só nos resta saber se estaremos prontos para os desafios que o trânsito brasileiro nos proporcionará.

4- NOVOS CAMINHOS PARA A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

O 37º Congresso de Psicologia de Trânsito organizado pelas Seções de psicólogas e psicólogos profissionais de Psicologia de Trânsito da Alemanha (BDP), da Áustria (BÖP) e da Federação de Psicólogas e Psicólogos da Suíça (FSP) realizou-se em Braunschweig na Alemanha, de 14 a 16 de setembro de 1998. Foi freqüentado por cerca de trezentos participantes de vários países e apresentaram-se mais de 110 trabalhos.

É interessante dar destaque para o fato de que a Associação Profissional das Psicólogas e dos Psicólogos na Alemanha, data de 1946, logo depois da II Guerra Mundial e que fazem questão de mencionar sempre esta distinção entre mulheres e homens. Com seus congressos anuais ou bianuais, eles realizaram, em 1998, já o 37º Congresso de Psicologia de Trânsito.

Neste Congresso houve alguns pontos que merecem destaque:

- A presença maciça do sexo masculino: alemães, austríacos e suíços que se dedicam à Psicologia do Trânsito. Do total de participantes e apresentadores 4/5 era constituído de homens e 1/5 de mulheres, porém elas contribuíram com apresentações importantes, como entre outras, a Dra. Birgit Bukasa do *Kuratorium für Verkehrssicherheit de Viena*.
- O interesse não se restringiu à segurança na estrada, mas englobava também a segurança da ferrovia, na hidrovia e nas aerovias. A razão alegada foi de aproveitar o conhecimento já adquirido pelos estudos de segurança e acidentes numa área para as outras áreas. Por isso, o lema do Congresso foi: A Psicologia do Trânsito em novos caminhos: desafios da estrada, da água, do ar e dos trilhos. Vimos a mesma tendência no II Congresso Internacional de Segurança de Transportes que houve em fevereiro do mesmo ano na cidade de Delft na Holanda. Com isto, ficou claro, que a organização desses congressos, não quer ver o Psicólogo do Trânsito restrito a segurança dos automóveis, mas que ele deve estudar também os comportamentos humanos nos navios, trens, bondes, e aviões.
- Houve preocupação da comissão organizadora do Congresso, em torná-lo interdisciplinar. Por isso se homenageou o Dr Hans Jürgen Bode, conhecido jurista no que se refere a questões de trânsito. Também houve a apresentação de vários trabalhos de urbanistas e engenheiros de tráfego.
- Outro aspecto relevante foi a quantidade de trabalhos apresentados por professores universitários, o que demonstra que a preocupação com os problemas do trânsito já faz parte do meio universitário, pois existem núcleos de estudo e centros de pesquisa nas diversas ciências e profissões ligados ao trânsito. Estão convencidos, de que os diversos aspectos do trânsito: jurídico, ergonômico, psicológico, social, médico, pedagógico, estatístico e administrativo, e de engenharia, devem ser estudados por profissionais especializados.

Infelizmente, no Brasil os corpos dirigentes e docentes das universidades ainda não se convenceram que o problema do trânsito, é um problema interdisciplinar que não

poderá ser resolvido apenas pela Engenharia de Tráfego. Diversos aspectos ligados ao trânsito, como os citados acima, são de suma importância para equacionar a problemática do trânsito.

- Sem dúvida foram de interesse mundial os diversos temas abordados: o diagnóstico, álcool e drogas, a organização do trânsito, a tecnologia moderna, a reconstrução de acidentes, a avaliação, o diagnóstico por computador, internet, seguro/marketing, e educação para o trânsito, consultoria, reabilitação, mobilidade, desenvolvimento da legislação e trânsito e idoso. Estes mesmos assuntos, poderiam também figurar num congresso de Psicologia do Trânsito no Brasil, pois o problema trânsito é mundial. Eles não são novos, a diferença está na seriedade com que esses temas são trabalhados e estudados nesses países.

Achamos interessante que, além dos exames médico e psicológico por meio de testes, existe na Alemanha um crescente desenvolvimento de uma área chamada “Terapia de Trânsito” sobre o qual houve uma exposição detalhada no Anuário de 1997, proveniente do consultório de Psicologia de Trânsito de Braunschweig. A terapia de trânsito não é só um curso para infratores mas uma seqüência de horas terapêuticas para os motoristas que experimentam dificuldades em evitar as infrações, especialmente em relação ao uso de álcool e drogas. Os psicólogos de trânsito colocam como meta de seu trabalho: evitar as futuras infrações no trânsito.

De que modo é realizado?

A discussão do problema ocorre em conversas individuais com um psicólogo qualificado como terapeuta, com uma separação clara entre as funções terapêuticas e as de habilitação. Detalhes das conversas não entram no relatório final. A terapia de abordagem comportamental, é continuada até que, na opinião do terapeuta, é improvável qualquer recaída em modelos antigos e errados de comportamento. Na média, uma terapia tem a duração de 20 sessões, divididas sobre seis meses. Esta terapia não é exclusiva para infratores e também pode ser utilizada para candidatos a primeira habilitação.

A Terapia de Trânsito está entre a pedagogia de trânsito que é dirigida a grupos e a psicoterapia clássica que abrange um alvo mais extenso. Dessa forma, as pessoas aceitam com mais facilidade a terapia de trânsito, porque é algo mais limitado, mesmo que depois observem a exigência da modificação de atitude perante a vida. Depois da própria terapia há um follow-up do cliente de pelo menos uns três anos.

Tudo isto poderá mostrar que o psicólogo de trânsito não precisa viver apenas da aplicação e interpretação de testes, há técnicas mais humanas, mais funcionais e mais efetivas para utilizarmos o nosso conhecimento psicológico. Não é por isso que precisamos jogar os testes fora, porém, pelo menos, devemos questionar sua fidedignidade e validade em relação ao motorista. Será que depois de ter declarado o candidato como “ inapto” nosso conhecimento psicológico não pode fazer algo mais positivo para ele?

Para poder dirigir caminhões e veículos de maior porte na Alemanha, são exigidos alguns testes psicológicos como: resistência ao estresse, capacidade de orientação espacial, de concentração, de atenção e de reação.

Durante todo o Congresso houve demonstração em stands sobre aparelhos que permitem aplicar estes testes via computador, de fabricação Schuhfried, com sede em Potsdam (Wiener Testsystem) e atuando nos países de língua germânica. Os comandos e os problemas são oferecidos na tela do monitor e o candidato tem que responder num teclado especial. Na prova de resistência ao estresse ele tem que apertar botões da mesma cor que aparece na tela do monitor, porém, a rapidez da apresentação está continuamente aumentando de modo que começam entrar falhas, erros e omissões, indicando que o candidato não consegue mais enfrentar as exigências do ambiente experimental.

É bom deixar claro que na Alemanha não se aplicam testes de personalidade para habilitação ao trânsito. Conforme me informou o organizador do Congresso e dono de uma clínica de Psicologia de Trânsito, foram realizados diversos estudos sobre a correlação de características de personalidade e o envolvimento em acidentes, os resultados sempre foram negativos ou não significativos. Além disto, há o aspecto que um teste de personalidade revela muito mais traços do que é necessário para

conceder uma CNH. A convicção na Alemanha é que deve-se proteger a privacidade, ela não deve ser invadida, a não ser por razões cientificamente ou moralmente válidas.

No entanto, na Universidade de Friburgo, na Suíça, o pensamento dominante é que a personalidade pode constituir um fator importante na causalidade de infrações e crimes de trânsito. Tanto que mostraram-se interessados em conhecer o P.M.K., pois para eles, este teste não verbal, facilita a aplicação neste país, onde existem quatro línguas, além da invasão crescente de pessoas de idiomas estrangeiros, muitos delas analfabetos ou de baixo nível de instrução.

Um avanço na aplicação dos testes por computador, foi apresentado pela Dra. Birgit Bukasa, do Instituto de Segurança de Trânsito de Viena. Esta instituição trabalha há mais de 16 anos no desenvolvimento de uma nova geração de aparelhos de testes psicológicos. Sua contribuição se concentra no estudo de validação, em que foram submetidos ao teste em questão, 120 candidatos a CNH. Ao lado da aplicação dos testes ART 2020 na área da inteligência, percepção visual, capacidade de reação, resistência ao estresse e da concentração como preditores, foi realizada uma observação padronizada dos comportamentos no trânsito. Os resultados deste estudo de validação, resultam em múltiplas relações estatisticamente significativas, entre os preditores e os critérios, que confirmam a capacidade de decisão do novo instrumento, para a avaliação da capacidade de dirigir do candidato. O aparelho, uma espécie de box, é provido de duas telas, uma tela horizontal que é usada para respostas às questões enquanto uma tela vertical é usada para apresentar os problemas e também para mostrar as cenas de um vídeo de simulação. Pode se adaptar um volante na frente do aparelho que já possui pedais, de modo que possa ser transformado num simulador para estudar as reações dos motoristas a diversas situações de trânsito, inclusive, para verificar o conhecimento operacional das normas de trânsito. Houve grande interesse dos participantes do Congresso nesse aparelho.

Outra exposição que atraiu bastante o interesse dos participantes, foi sobre o Internet. Fiquei um tanto surpreso de ver, que poucos psicólogos de trânsito são navegadores na Internet nesta área. Somente alguns tinham experiência neste campo. Quem acessar a Internet no Traffic Psychology, encontrará mais de 660 referências.

É impossível mencionar todos os assuntos que foram tratados, no entanto, vários deles , podem servir como estímulo para os Congressos no Brasil ou para pesquisas, tais como:

- 1) Quais as exigências que os usuários de carros particulares fazem ao transporte coletivo para que mudem para esta modalidade.
- 2) Diferenciação na avaliação da influência de drogas e álcool no trânsito urbano.
- 3) Percepção de riscos de direção por parte de consumidores de drogas.
- 4) Instrumentos de diagnose numa terapia psicológica individual de trânsito.
- 5) Atitudes de crianças e jovens em relação ao transporte coletivo público.
- 6) Métodos de investigação dos resultados na promoção da segurança de trânsito.
- 7) Meios para aumentar a cooperação dos clientes numa conversa de avaliação psicológica.
- 8) Exigências de diagnóstico sob o aspecto de segurança de qualidade.
- 9) Aconselhamento Psicológico no Trânsito, tipos de terapia de trânsito.
- 10) Um programa educativo para motoristas agressivos e estressados.

Apresentamos neste Congresso, um trabalho realizado sobre os dados de uma pesquisa da Dra. Raquel Alves dos Santos, realizada em Ribeirão Preto(S.P.), comparando o conhecimento de placas de trânsito em motoristas que trafegam nas estradas indo para o campo a fim de apanhar cana de açúcar e levar para a usina e em motoristas que dirigem grandes percursos. Foi verificado que os primeiros conhecem mais nomes de placas, já os motoristas de longas distâncias, por seu contato com a realidade da estrada, conhecem muito mais o significado, principalmente, das placas de advertência.

Fora do Congresso, numa visita a Editora “ Rot, Gelb, Grün” (vermelho, amarelo e verde) em Braunschweig, tive a oportunidade de ver a enorme riqueza de material

didático pedagógico de primeiro mundo, elaborado por esta cidade e só para ela: livros e materiais muito bem produzidos, com uma apresentação primorosa. Infelizmente para o Brasil é uma utopia, principalmente, quando a recessão e o corte de verbas para a educação, faz parte do nosso cotidiano. Mostraram-me material farto e excelente para a educação para o trânsito, desde o maternal, jardim I, II e alfabetização, bem como um grosso caderno colecionador com a educação para o futuro ciclista. Infelizmente não seria muito interessante adquirir esse material, por vários motivos: primeiro, porque as realidades do trânsito são um tanto diferentes, e segundo, a formação dos próprios professores brasileiros é diferente e muitos deles se questionam, se a tarefa de educar para o trânsito é de responsabilidade deles, como se o trânsito não fizesse parte da formação de um cidadão!

Estamos tentando trazer ao Brasil, o Dr. Ralf Risser, professor da Universidade de Viena, que também é pesquisador em Psicologia da Universidade de Lund na Suécia. Ele é fundador do Instituto Factum: Análises Sociais e Científicas e Pesquisa de Trânsito, participando atualmente em sete projetos europeus de trânsito, e colaborador da European Federation of Professional Psychologists Associations-EFPPA. Se viabilizarmos sua vinda, apresentará além de novos testes, novas técnicas comprovadas de modificação de comportamento em motoristas infratores, bem como os assuntos pesquisados atualmente na Europa.

Valeu a pena ver e ouvir e eu quis comunicar isto aos meus irmãos psicólogos de trânsito no Brasil, para suscitar algumas idéias novas, e espero que com esse artigo as idéias floresçam e dêem bons frutos.

Afinal, o que é trânsito? Uma contribuição da psicologia

Reinier Rozestraten, um dos estudiosos pioneiros na área do trânsito, descreve-o como “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes.” (ROZESTRATEN, 1998). Ou seja, em primeiro lugar, todos “deveriam” conseguir se deslocar aos seus destinos. Em segundo, fazendo-o em segurança. Sempre.

Para que este conjunto de deslocamentos ocorra, é preciso que determinadas regras sejam cumpridas *igualmente* por todos, pois, do contrário, dão-se desde acidentes leves, sem vítimas (onde o resultado é só dano material) até as mais terríveis tragédias.

Porém, o produto desta interação entre o homem, a via e o veículo nem sempre é o esperado, mas constitui um fardo material composto das mais diversas e improváveis situações e variáveis.

O conceito de trânsito compreende o uso compartilhado do espaço público como espaço democrático onde se exerce o direito de ir e vir por todos que dele participam, independente de raça, religião, condição física ou econômica. As vias são as ruas, avenidas, calçadas e locais para estacionamento onde os deslocamentos podem ser realizados a pé ou através de meios de transporte diversos, desde os automotivos até os não-motorizados como a bicicleta convencional, as montarias ou os mais recentemente integrados como novos modais como é o caso do skate. A diversidade dos seus participantes compreende tanto as pessoas quanto os animais (ou você nunca reduziu sua velocidade ou até parou para um animal cruzar à frente do seu carro?!).

Mas compartilhar com seus conhecidos é mais fácil do que com estranhos. E é aí que surgem os conflitos. Eles ocorrem principalmente por disputa de espaço, pois, segundo Vasconcellos, “o trânsito pode ser concebido como um espaço de convivência social, formado por pessoas com necessidades e interesses diversos, as quais terão de negociar o uso do espaço público da melhor forma possível, uma vez que dois corpos não podem ocupar o mesmo lugar simultaneamente” (VASCONCELLOS,1998). Desta forma, para as finalidades para as quais o trânsito existe (circulação, parada, estacionamento e operações de carga/descarga) há necessariamente interação entre as pessoas, o que o torna o maior espaço de socialização de todos. Cada um é obrigado, desde o nascimento até o momento de sua morte, a participar do trânsito sempre que deixa sua casa (embora para aquela parte da população brasileira que “vive nas ruas” essa não seja exatamente uma opção). E ainda que o condutor, a via e o trajeto sejam os mesmos, cada vez ali se dá mais uma participação inédita neste espaço.

No entanto, a maioria da população tende em ver o trânsito de forma negativa. Mas você já pensou que o trânsito é um *bem social*? Isso porque dentre os mais diversos benefícios que ele pode nos proporcionar destacam-se: a rápida locomoção, o transporte de pessoas e objetos, o encurtamento de distâncias entre as pessoas e pode-se afirmar também entre outras coisas (e porque não?) a condução de sonhos! Mas vale a pena lembrar que o trânsito somente trará verdadeiros benefícios quando nele forem respeitadas as diferenças, a individualidade e as necessidades de cada participante do sistema tanto quanto as regras que o regem.

E a Psicologia tem muito a contribuir neste *novo olhar* sobre o trânsito. Ela é a ciência que estuda o comportamento humano e sua interação com o ambiente físico e social. É “filha” da Filosofia que, por sua vez, estudava as questões relacionadas à existência do homem, ao conhecimento, à verdade, aos valores morais e estéticos, à mente e à linguagem. A palavra Filosofia, inclusive, veio do grego e significa “amor à sabedoria”. Portanto, cabe à Psicologia como ciência sucessora e especialista, o papel de investigar os “porquês” determinantes do modo de agir das pessoas no mundo. Talvez se possa dizer que o seu amor é o “saber sobre o homem”.

Já a Psicologia do Trânsito tem por intuito estudar o comportamento humano no trânsito. Assim sendo, o cumprimento de regras envolve o comportamento das pessoas, objeto de interesse da Psicologia. Cabe, portanto, à essa ciência o estudo do trânsito por meio de uma constante observação dos processos internos e externos a ele e dos fenômenos conscientes e inconscientes que ocorrem em seu contexto.

A Psicologia do Trânsito é uma inovação, quando comparada aos campos mais clássicos da Psicologia. Tem na avaliação psicológica o reconhecimento exclusivo do seu papel. Mas desenvolve estudos de suma importância para a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

No Brasil a população em geral e a rigor, habituou-se a se deparar com um psicólogo do trânsito quando da retirada de sua primeira habilitação. No passado cabia-lhe apenas a aplicação e correção de testes. Hoje, depois da implementação do Código de Trânsito Brasileiro, novamente neste momento com um processo bem mais

completo de avaliação psicológica (exigência para este fim) ou quando da renovação da mesma por solicitação do profissional de Medicina envolvido na renovação.

Portanto, a priori, a imagem do Psicólogo do Trânsito sempre esteve muito vinculada com a de um “avaliador”. Sem dúvida, cabe a ele parte da responsabilidade da difícil tarefa de investigar se uma pessoa está apta a dirigir. Mas seu papel vai muito além.

O psicólogo pode atuar em diversas frentes de trabalho, pois, se o trânsito é um reflexo da nossa sociedade, este profissional pode provocar reflexões em todos os segmentos que compõe a sociedade.

É importante ressaltar que existe atividade fora das clínicas e dos DETRANs. Atualmente compete ao psicólogo do trânsito que atua neste contexto desenvolver pesquisas tendo como foco os problemas psicológicos e psicossociais relacionados ao trânsito; ações para prevenir acidentes; perícia em exames para motoristas almejando sua readequação ou reabilitação profissional; criação e desenvolvimento de trabalhos educativos para o trânsito; estudo das implicações do uso de drogas (lícitas ou ilícitas) e seus reflexos no trânsito; colaboração com a justiça através do fornecimento de laudos, pareceres ou avaliações, etc..

Por exemplo: você já se perguntou se há semelhança entre o comportamento de uma pessoa no trânsito e a forma dela se expressar na internet? Mas o que uma coisa terá a ver com a outra? São hipóteses. Será que o comportamento de alguém difere se estiver no trânsito na condução de um veículo, portanto, protegida por ele e se, em vez de seu nome, puder assinar com um pseudônimo que lhe garanta o anonimato na rede? É algo a se pensar, pois, conforme coloca o antropólogo Roberto da Matta em seu livro “Fé em Deus e Pé na Tábua”, referindo-se aos primeiros meios de transporte das grandes cidades no século passado: “ Numa cidade na qual a população era, até então, transportada por palanquins, charretes, redes, carruagens e cavalos, a dinâmica do trânsito é feita pelo *reconhecimento personalizado* dos proprietários dos veículos. Com isso, as deferências caseiras, vigentes nas relações sociais, são usadas no espaço urbano em geral. “ (DA MATTA, 2010). Mas se o número de veículos aumenta exponencialmente, isso já não é mais possível. E com isso, já que o condutor se vê imerso num mar de “estranhos”, talvez ele tenda a se sentir protegido

por seu veículo, ou, se não por ele, pela película aplicada eventualmente em seus vidros, tanto quanto por pseudônimos que não lhe permitem a identificação na rede. Desta forma, tanto o espaço público como o virtual (que numa democracia deveria ser de todos) vira “terra de ninguém”. A questão é refletir se o anonimato que a Internet e os veículos proporcionam às pessoas não interfere no modo como agem, por exemplo. Essa é apenas uma das questões que um Psicólogo Especialista em Trânsito poderia levantar em uma discussão com qualquer segmento da sociedade, especialmente entre jovens dentro ou fora das escolas, numa perspectiva preventiva.

E, ao provocar reflexões como essa, proporcionar e mediar discussões sobre o tema Trânsito, talvez cada um possa sair de sua “zona de conforto” ao reclamar “dos outros” e tomar para si a responsabilidade que lhe cabe como “ator” neste cenário onde ou se é condutor, ou passageiro, mas sempre, todos, sem exceção, são pedestres.

Assim, a Psicologia do Trânsito lhe deixa uma pergunta: E você? O que de fato tem feito para a construção de um trânsito mais humanizado que certamente costuma dizer que gostaria de ver nas ruas quando sai de sua casa a cada dia?

REFERÊNCIAS

<https://www.direitonet.com.br/artigos/exibir/5934/Expressoes-interessantes-da-legislacao-de-transito>>acesso em 20/07/2020

<https://psicologado.com.br/atuacao/psicologia-do-transito/o-que-e-a-psicologia-do-transito>>acesso em 20/07/2020

http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014>acesso em 20/07/2020

https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932000000400009&lng=en&nrm=iso&tlng=pt>acesso em 20/07/2020

<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/afinal-o-que-e-transito-uma-contribuicao-da-psicologia-2/>>acesso em 20/07/2020