

Universidade do Sul de Santa Catarina

Psicologia no Trânsito



UnisulVirtual

Universidade do Sul de Santa Catarina

Psicologia do Trânsito

UnisulVirtual
Palhoça, 2013

Créditos

Universidade do Sul de Santa Catarina – Unisul

Reitor

Sebastião Salésio Herdt

Vice-Reitor

Mauri Luiz Heerd

Pró-Reitor de Ensino, de Pesquisa e de Extensão

Mauri Luiz Heerd

Pró-Reitor de Desenvolvimento Institucional

Luciano Rodrigues Marcelino

Pró-Reitor de Operações e Serviços Acadêmicos

Valter Alves Schmitz Neto

Diretor do Campus Universitário de Tubarão

Heitor Wensing Júnior

Diretor do Campus Universitário da Grande Florianópolis

Hércules Nunes de Araújo

Diretor do Campus Universitário UnisulVirtual

Fabiano Ceretta

Campus Universitário UnisulVirtual

Diretor

Fabiano Ceretta

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) - Educação, Humanidades e Artes

Marciel Evangelista Cataneo *(articulador)*

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) – Ciências Sociais, Direito, Negócios e Serviços

Roberto Iunskovski *(articulador)*

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) – Produção, Construção e Agroindústria

Diva Marília Flemming *(articuladora)*

Unidade de Articulação Acadêmica (UnA) – Saúde e Bem-estar Social

Aureo dos Santos *(articulador)*

Gerente de Operações e Serviços Acadêmicos

Moacir Heerd

Gerente de Ensino, Pesquisa e Extensão

Roberto Iunskovski

Gerente de Desenho, Desenvolvimento e Produção de Recursos Didáticos

Márcia Loch

Gerente de Prospecção Mercadológica

Eliza Bianchini Dallanhol

Carla Giovana Dagostin

Psicologia do Trânsito

Livro didático

Designer instrucional
Flavia Lumi Matuzawa

UnisuVirtual
Palhoça, 2013

**Copyright ©
UnisuVirtual 2013**

Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida por qualquer meio sem a prévia autorização desta instituição.

Livro Didático

Professor conteudista

Carla Giovana Dagostin

Designer instrucional

Flavia Lumi Matuzawa

Projeto gráfico e capa

Equipe UnisuVirtual

Diagramador(a)

Diogo Silva Mecabô

Revisor(a)

Diane Dal Mago

ISBN

978-85-7817-606-8

388.41019

D13 Dagostin, Carla Giovana

Psicologia do trânsito : livro didático / Carla Giovana Dagostin ; design Instrucional Flavia Lumi Matuzawa. – Palhoça : UnisuVirtual, 2014.

91 p. : il. ; 28 cm.

Inclui bibliografia.

ISBN 978-85-7817-606-8

1. Trânsito – Aspectos psicológicos. 2. Prevenção de acidentes.
3. Segurança no trânsito. I. Matuzawa, Flavia Lumi. II. Título.

Sumário

Introdução | 7

Capítulo 1

Psicologia do trânsito e interdisciplinariedade | 9

Capítulo 2

Comportamento humano no trânsito | 25

Capítulo 3

Fatores humanos acidentogênicos | 47

Capítulo 4

Mobilidade humana | 73

Atividade | 82

Referências | 83

Considerações Finais | 85

Referências | 87

Sobre a Professora Conteudista | 91

Introdução

Os problemas gerados pelo trânsito em todo mundo tem alcançado proporções alarmantes, que impactam na saúde pública, na economia, nas relações sociais, no meio ambiente e repercute na qualidade de vida das pessoas. No nosso país essa realidade não é diferente.

Estudos indicam que os acidentes de trânsito são uma das principais causas da morbidade e mortalidade da população na faixa etária abaixo dos 35 anos, principalmente do sexo masculino, superando, por exemplo, as taxas de homicídio.

Por muito tempo nosso país negligenciou atenção e cuidados para algumas questões como: os congestionamentos, o comportamento de risco dos participantes do trânsito e a ineficiência na aplicação das leis e normas, a precariedade das estradas e os problemas de infraestrutura associados, a mobilidade urbana e a violência viária.

O trânsito é um fenômeno social complexo dado, as inúmeras variáveis que atuam ao mesmo tempo, o que implica estudá-lo por meio de vários saberes, entre os quais a Psicologia, pois a busca por soluções para os problemas decorrentes necessita do trabalho multiprofissional. Cabe ressaltar que é um desafio constante para os profissionais que lidam com o tema trânsito e suas peculiaridades.

Nesta unidade de aprendizagem, você aprenderá sobre a importância da visão multidisciplinar e interdisciplinar sobre o trânsito, cabe destacar que este tem muitas facetas ainda para ser estudado. Entenderá alguns aspectos do comportamento humano presente nas situações do trânsito, capacitando-o para intervir nesse contexto. Conhecerá os fatores humanos que estão relacionados aos acidentes de trânsito, habilitando-o a identificar comportamentos disfuncionais que incidem na ocorrência dos acidentes, bem como terá contato sobre a mobilidade humana, para que possamos humanizar nossas relações nesse espaço de convivência que é o trânsito.

Capítulo 1

Psicologia do trânsito e interdisciplinariedade

Habilidades

Neste capítulo, você terá informações sobre o que é a Psicologia do Trânsito e como esta área de conhecimento pode contribuir para a segurança no trânsito. Será abordada também a interface com outras ciências como o Direito, Engenharia e Medicina do tráfego, segurança do trânsito e, especificadamente, a saúde pública, a educação e sobre os profissionais que lidam com o trânsito.

Com essa discussão pretende-se habilitá-lo para compreender o conceito de Psicologia do trânsito e identificar como se deu a inserção e a atuação da Psicologia nessa área, além de levá-lo a refletir sobre a visão interdisciplinar de áreas de conhecimento e a ação de equipes multidisciplinares, para analisar e intervir sobre o comportamento humano no trânsito.

Seções de estudo

Seção 1: O que é psicologia do trânsito?

Seção 2: A psicologia do trânsito como área de conhecimento e sua contribuição para a segurança no trânsito

Seção 3: A psicologia do trânsito e as outras ciências afins

Seção 1

O que é psicologia do trânsito?

A Psicologia é uma ciência que tem como interesse compreender e produzir conhecimento sobre o comportamento humano, independente do contexto onde ele se manifesta, seja nas empresas, escolas, clínicas, e também no trânsito.

Cabe ressaltar que o trânsito que aqui trataremos será especificadamente do tráfego terrestre. Como se observa, o trânsito está presente na nossa vida desde antes do nosso nascimento. Logo depois, somos conduzidos pelas nossas mães nos carrinhos de bebês, aprendemos a caminhar e iniciamos as primeiras experiências como pedestres ao lado dos nossos pais e familiares. Essa condição permanece presente, vida afora, em todas as demais etapas do nosso desenvolvimento humano, como adolescentes, adultos e na velhice com suas características específicas.

A psicologia do trânsito como especialidade é ainda pouco conhecida pelas pessoas e até pelos profissionais psicólogos, apesar de suas raízes serem relativamente antigas.

E a sua inserção como campo de trabalho, deu-se na década de 1920, quando se iniciou a sua aplicação por meio de testes psicológicos, para a seleção de pessoas e orientação profissional na área de transportes no país. (CRISTO, 2012; CRUZ e HOFFMANN, 2003; BIANCHI, 2011).

Para entender a trajetória da área de conhecimento da psicologia do trânsito e o campo de atuação profissional no país, é necessário definirmos o que é trânsito, inicialmente.

1.1 O que é trânsito?

Hoje o trânsito tem um papel central nas nossas vidas. Ao longo de um dia realizamos muitas atividades, e o trânsito é um dos espaços que utilizamos na nossa rotina diária para realizamos grande parte de nossas atividades. E como fazemos esses deslocamentos? A pé? De ônibus? Dirigindo? Pense, por exemplo em quantos deslocamentos você faz para ir até o seu local de trabalho? E quanto tempo leva para percorrer esse itinerário?

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) define trânsito em seu Art. 1º, como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.” Já Rozestraten, estudioso da área da psicologia sobre essa temática, entende que o trânsito é “o conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas,

Também nessa figura identificamos algumas características relacionadas ao estudo do trânsito como: cidade, vias públicas, infração, passageiros, condutores dirigindo diferentes tipos de veículos, como automóveis, caminhão, ônibus, motocicletas, bicicletas, pedestres, ciclistas, um sistema de regramento desses deslocamentos composta pela sinalização vertical e horizontal e legislações específicas, locomoção de pessoas sozinhas ou em grupos e suas manifestações comportamentais. Veja as definições de alguns desses termos no quadro a seguir.



Comportamento humano: De forma sucinta podemos considerar que as características do comportamento humano não são determinadas exclusivamente pela hereditariedade ou pelo meio ambiente no qual o sujeito está inserido. Precisamos considerar que qualquer tipo de comportamento humano é resultante da interação entre fatores genéticos e ambientais. Rozestraten (1988) considera o trânsito uma combinação de três eixos - o comportamento do participante do trânsito, a via e o veículo. Sobre o comportamento do participante do trânsito, tenta-se compreender, prever e na medida do possível controlar seu comportamento. Mas como fazer isso? Podemos identificar os antecedentes desse comportamento por meio de análise de três dimensões, como: conhecimentos que esse participante tem sobre o que é o trânsito, como desenvolveu suas práticas, que definem suas habilidades, por exemplo, para dirigir veículos e as atitudes que são a prontidão ou disposição para utilizar o conhecimento e a prática em benefício de si mesmo e dos demais no trânsito. Podemos citar um quarto eixo que é o ambiente sociocultural e normativo, influenciado pelo comportamento da pessoa e de outras pessoas e as regras, nessa perspectiva, o participante do trânsito é considerado como causa e consequência da sociedade.

Deslocamentos: forma de se locomover seja caminhando, por meio de veículos ou por meio de animais, é o conjunto dos deslocamentos diários dos participantes do trânsito, feitos nas calçadas e vias das cidades.

Infração: inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito às ordens emanadas do Código de Trânsito Brasileiro, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação pelo órgão ou entidade executiva de trânsito;

Veículos: no trânsito temos veículos automotores, elétricos, de propulsão humana, tração animal, veículos articulados, de carga, conjugados, veículos de grande porte, de passageiros etc.

Cidade: é um aglomerado humano concentrado, com atividades econômicas não agrícolas, que se apresenta mais ou menos organizado em ruas, com serviço de transportes, limpeza pública, luz, água, esgoto, além das atividades de saúde, educação, lazer etc. Sua característica fundamental e razão de ser é o setor terciário.

Locomoção: ato ou efeito de andar ou de transporta-se de um lugar para outro.

Pedestre: que anda ou esta a pé. Nas vias existem lugares específicos para seu deslocamento, que são as calçadas e a passagem de pedestres sinalizada.

Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas.

Motocicleta: veículo automotor de duas rodas, com ou sem *sid car*, dirigido por condutor em posição montada.

Condutor: Pessoa que tem a função de movimentar e conduzir o veículo.

Sistema de regras composto por sinalização e legislação de trânsito: Um conjunto de elementos que cooperam na realização de uma função comum, que é instituir regras comuns de segurança, a todos os participantes do trânsito, do que é permitido ou não nos seus deslocamentos nas vias públicas, derivadas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) e regulamentadas pelo órgãos ou entidade executiva de trânsito.

Via: rua, caminho, avenida, estrada ou qualquer passagem aberta ao trânsito. Podemos dividi-la em:

- a. via de trânsito rápido: caracterizada por acessos especiais, com trânsito livre e sem travessia de pedestres.
- b. via arterial: geralmente controlada por semáforo, possibilita o trânsito entre as regiões de uma cidade.
- c. via coletora: distribui o tráfego de veículos para entrada e saída das vias de tráfego rápido e das vias arteriais.
- d. via local: não tem semáforo e é destinada apenas a acessos locais ou áreas restritas;
- e. rodovias: estrada de rodagem asfaltada.
- f. via rural: são as estradas (não pavimentadas) e as rodovias (pavimentadas).
- g. via urbana: ruas, vielas, avenidas, caminhos ou similares abertos à circulação pública, situados na área urbana.

(Fonte: Adaptado pela autora de: O trânsito brasileiro. Sumário http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=118>. Acesso em: 27 ago.2013).

De acordo com Vasconcelos (1985, p. 55),

ser humano no trânsito é o elemento mais importante, pois sem ele o próprio trânsito não existiria; a via e o veículo são apenas instrumentos para a realização ou a agilização do ato de transitar embora a sua relação com o homem seja fundamental para a dinâmica do trânsito.

A ação humana é o fator regulador do ato de transitar, via e veículos são elementos que sofrem a ação dos sujeitos no trânsito e em trânsito.

Seção 2

A psicologia do trânsito como área de conhecimento e sua contribuição para a segurança no trânsito

O estudo do comportamento humano no trânsito vem crescendo e ganhando visibilidade no meio científico nos últimos anos, dada a necessidade de compreensão dos fenômenos sociais e psicológicos decorrentes, onde o trabalho do psicólogo torna-se indispensável no entendimento do comportamento humano no trânsito.



Mas o que estuda a psicologia do trânsito? As ações dos motoristas? Os pedestres? Os acidentes de trânsito? Os congestionamentos?

Segundo Rozestraten (2003), a psicologia do trânsito tem como seu **objeto de estudo** o comportamento dos cidadãos que participam do trânsito. Essa compreensão desse comportamento se dá por meio da observação e experimentação (pesquisas científicas), do inter-relacionamento com outras áreas da psicologia e ciências afins que estudam o trânsito. O objetivo é que seja possível intervir nos problemas do sistema trânsito, desenvolvendo com o intuito de reforçar comportamentos seguros nos participantes do trânsito, de forma mais direta: pedestres, ciclistas, motoristas de diferentes veículos automotivos mas também dos demais usuários como passageiros desses veículos. Na visão de Hoffman (2005, p.3):

A Psicologia do Trânsito pode ser conceituada como o estudo do comportamento do usuário das vias e dos fenômenos/processos psicossociais subjacentes ao comportamento. O conceito é amplo, pois o comportamento do condutor tem sido estudado em relação a uma diversidade de questões, tais como: procura visual, dependência de campo; estilo de percepção; atitudes; percepção de risco; procura de emoções, atribuição, estilo de vida, e carga de trabalho/trabalho penoso; estresse e representação social. Estas questões indicam a pluralidade de abordagens que constituem a fundamentação teórica para a pesquisa em Psicologia do Trânsito.

Cabe ressaltar que essa área estuda indistintamente todos os comportamentos dos participantes do trânsito, não excluindo ninguém. É uma das poucas áreas de conhecimento da Psicologia com a perspectiva de estudar diferentes grupos de sujeitos, suas especificidades, bem como de poder interagir com a expressão das múltiplas facetas do comportamento humano, num dado contexto social.

Rozestraten (1988, p.11) define ainda como um dos domínios da psicologia do trânsito, a análise de fenômenos e processos psicológicos na atividade de dirigir. Para esse o autor, como exemplo de um desses fatores de estudo seria analisar:

(...) tipos de personalidades: o apressadinho, o orgulhoso, o hiperagressivo, o indiferente, o zombador, o nervosinho etc. Todos eles são sujeitos da Psicologia do trânsito e seus comportamentos poderão ser estudados sob vários aspectos” (ROZESTRATEN, 1988,p. 11).

Atualmente, a principal atividade do psicólogo do trânsito é atuar na avaliação psicológica para a habilitação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), que é a concessão no que diz respeito às práticas e direitos de conduzir veículos automotores no país.



Se você tirou a sua primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH), renovou ou mudou de categoria o psicólogo do trânsito foi o responsável pela sua avaliação.

Por mais de cinco décadas, os psicólogos do trânsito no Brasil realizam a avaliação psicológica, denominada desde o início de “**Exame Psicotécnico**”. Com a publicação do novo Código Brasileiro de Trânsito, em 1997 (em vigor desde 1998), esse termo, apesar de ter se popularizado como “Psicotécnico”, atualmente não é mais utilizado, sendo nomeado como “**avaliação psicológica pericial no trânsito**”, e o psicólogo é referenciado nesse contexto de trabalho como “psicólogo perito examinador de trânsito”. A avaliação psicológica está definida no CTB como um processo “preliminar, obrigatório, eliminatório e complementar” para os condutores e candidatos à obtenção, renovação ou mudança da categoria da CNH.



A resolução do Contran nº 245/12 especifica as diretrizes norteadoras dessa atividade pericial. No Brasil, temos cerca de 200 mil psicólogos inscritos e regulamentados com seu CRP (é o registro no Conselho Regional de Psicologia). Cerca de 15 mil profissionais da psicologia atuam na avaliação de condutores, e até março de 2012, mais de 1.200 profissionais possuíam o título de especialista em Psicologia de Trânsito concedido pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP).

De acordo com Cristo (p. 20, 2012), “por meio dessa avaliação, os psicólogos pretendem colaborar para a segurança nas ruas, atestando que os candidatos estão em condições, naquele momento específico, de perceber e reagir aos estímulos do trânsito”. De uma forma mais pontual, poderíamos dizer que o

objetivo da psicologia do trânsito é auxiliar na formação de comportamentos mais seguros e condizentes com o exercício da cidadania no trânsito.

A Psicologia do Trânsito, embora pouco divulgada, também pode ser uma importante ferramenta para contribuir para o conhecimento do homem no ambiente de tráfego, para melhorar a qualidade de vida nos deslocamentos e, conseqüentemente, para diminuir a violência motorizada que assola as cidades (Cristo, 2012, p. 20).

De acordo com o Conselho Federal de Psicologia - CFP - (1992, p.5) são atribuições do psicólogo do trânsito:

Desenvolve pesquisa científica no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados ao problema do trânsito. Realiza exames psicológicos de aptidão profissional em candidatos a habilitação para dirigir veículos automotores (“Psicotécnicos”), Assessora no processo de elaboração e implantação de sistemas de sinalização de trânsito, especialmente no que concerne a questões de transmissão, recepção e retenção de informações, Participa de equipes multiprofissionais voltadas à prevenção de acidentes de trânsito, Desenvolve, na esfera de sua competência, estudos e projetos de educação de trânsito, Contribui nos estudos e pesquisas relacionados ao comportamento individual e coletivo na situação de trânsito, especialmente nos complexos urbanos, Estuda as implicações psicológicas do alcoolismo e de outros distúrbios nas situações de trânsito, Avalia a relação causa-efeito na ocorrência de acidentes de trânsito, levantando atitudes-padrão nos envolvidos nessas ocorrências e sugerindo formas de atenuar as suas incidências, Aplica e avalia novas técnicas de mensuração da capacidade psicológica dos motoristas, Colabora com a justiça e apresenta, quando solicitado, laudos, pareceres, depoimentos etc.; servindo como instrumentos comprobatórios para melhor aplicação da lei e justiça; Atua como perito em exames para motorista, objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional.

As competências definidas nessa resolução do CFP - consideradas como atribuição dos psicólogos que atuam no trânsito hoje - ainda não foram consolidadas. A maioria dessas atividades ali descritas não se configura numa praxe para muitos psicólogos do trânsito - que ainda mantém o foco na análise do comportamento do indivíduo que dirige, apesar de ser um campo antigo de inserção profissional, e de existir um conhecimento da Psicologia voltada aos problemas do trânsito.



No ano de 2012, o Conselho Federal de Psicologia mobilizou os psicólogos que atuam na área para debater e propor ações sobre alguns temas relacionados ao trânsito, como: qualificação dos processos de avaliação psicológica dos condutores de veículos, relação com os Departamentos de Trânsito, melhoria das condições de trabalho e perspectivas de atuação profissional, expandindo para prevenção de acidentes e educação. De acordo com uma matéria publicada no Jornal do Federal (2013), em 2012, 1.500 psicólogas (os) de 19 estados participaram de eventos como os seminários organizados pelos conselhos regionais da categoria para discutir temáticas relacionadas. Desse debate foi elaborado um documento, o **“Relatório Psicologia e trânsito no Brasil”**, que pontuou dois eixos de pesquisa e intervenção “Psicologia do trânsito no Brasil e no mundo” e “Mobilidade Urbana e Políticas públicas de trânsito e transporte”, e isso referencia a preocupação e a necessidade de mudança, sinalizando a ampliação das atividades nesse campo de atuação profissional.

Um dos aspectos estudados e pesquisados pela psicologia do trânsito, embora ainda de forma modesta no país, estão relacionados à prevenção primária e ao estudo da ocorrência de acidentes, analisando quais fatores estão associados aos acidentes de trânsito.

Exemplos de estudos que podem ser realizados: - a frequência e o perfil dos motoristas de moto que têm CNH há dois anos e que se já se acidentaram; e - de que forma o transporte coletivo poderia contribuir para melhoria do trânsito?

Informações desta natureza são de extrema importância e utilidade na definição de políticas públicas e de controle do comportamento no trânsito desse grupo de pessoas que o integram. Segundo Rozestratem (2000, p. 82), uma das dificuldades encontradas pelos profissionais da área é convencer os dirigentes do país que os problemas do trânsito são interdisciplinares e, como tais, precisam ser estudados e resolvidos.

Outra atividade do psicólogo do trânsito e que pode estar também vinculada ao trabalho do psicólogo clínico, é prestar atendimento a pessoas já habilitadas com a CNH, mas que têm medo de dirigir. Isso está associado a quadros de pânico no volante, estresse e inseguranças e podem limitar o ato de dirigir parcial ou totalmente. Normalmente, esse tipo de trabalho é realizado com outros profissionais especializados na área de trânsito. Um exemplo disso é o **Programa Dirigir Sem Medo**. Veja abaixo:



Programa Dirigir Sem Medo!

Programa Dirigir Sem Medo! é o resultado de anos de experiência na área de trânsito, que resultaram na detecção dessa dificuldade entre muitos motoristas. Somos uma equipe de profissionais cujo principal objetivo é

auxiliar as pessoas no resgate de sua independência e autonomia através da prática da direção veicular. O objetivo do tratamento é abordar o medo de dirigir sob os aspectos psíquicos e práticos, tendo como meta, auxiliar pessoas que possuem condições de dirigir, mas que em virtude do medo não conseguem. O trabalho é desenvolvido por uma equipe de profissionais especializados na área de trânsito e psicologia. A missão da equipe é detectar os sintomas e as causas, para então combatê-las, com o fim de promover a melhora na qualidade de vida desses condutores. (Fonte: Dirigir Sem Medo. Disponível em: <<http://www.dirigirsemmedo.com.br/2011/site.php?acao=quemsomos>>. Acesso em: 13 ago. 2013>

É nesse sentido que o conhecimento da psicologia do trânsito pode ser direcionada para intervenções diferentes no trânsito, pois, a Psicologia como ciência estuda e compreende o homem com suas características biopsicossociais.

Um outro aspecto que poderá favorecer a atuação dos profissionais de psicologia em outras frentes de trabalho no trânsito, foi a adesão do Brasil em março de 2011, para participar com a ONU, em consonância com os 178 países signatários, da qual o Brasil faz parte, da “Década de Ações para a Segurança no Trânsito de 2011 a 2020”, com a meta de estabilizar e reduzir a mortalidade mundial prevista por acidentes de trânsito até 2020. Como explica Bianchi (p. 71, 2012):

Em 2 de março de 2010 a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas declarou a década 2011-2020 a “Década de Ação para Segurança Viária” com a meta de estabilizar e reduzir a mortalidade mundial prevista por acidentes de trânsito em 2020 (Organização das Nações Unidas, 2010). A iniciativa de solicitar essa declaração à Organização das Nações Unidas foi da Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito, realizada em Moscou em novembro de 2009 (First Global Ministerial Conference on Road Safety, 2009) frente aos dados desesperadores apresentados pela Organização Mundial da Saúde (2009) e que indicavam que morrem, por ano, mais de 1.200.000 pessoas vítimas de acidentes de trânsito. A versão preliminar do documento de planejamento (Organização Mundial da Saúde, 2010) se estrutura em cinco grandes pilares, sendo o quarto deles ‘Influenciar o comportamento dos usuários das vias’.

Como podemos perceber, é necessário unir esforços da sociedade, das instituições de ensino superior, com os saberes da ciência, dos gestores das organizações de trânsito e do poder público para que o fator humano, indicado como o grande vilão dos acidentes de trânsito, seja compreendido e os índices de mortalidade sejam diminuídos no país.

Seção 3

A psicologia do trânsito e a interdisciplinariedade com outras áreas de conhecimento e profissionais

Especialistas na área como Silva, Hoffmann e Cruz (2003); Rozestraten (1988) veem o trânsito como um fenômeno social complexo, pela existência de inúmeras variáveis agindo ao mesmo tempo.

Em que o estudo e a busca por soluções para os diversos problemas do trânsito passam pela construção de uma base de conhecimento pautada numa visão interdisciplinar das ciências como: psicologia, medicina e engenharia do tráfego, Direito, saúde pública e educação, pedagogia, e também no trabalho multiprofissional de equipes legalmente constituídas para atuar nesse contexto, como os agentes de trânsito para fiscalização, do poder legislativo na criação das leis, dos diretores e instrutores de trânsito do Centro de Formação de Condutores (CFCs) na aprendizagem para a direção veicular, dos médicos e psicólogos quando avaliam a saúde física e psicológica dos motoristas. Cada profissional com sua especialidade tem responsabilidades e pode contribuir para diminuir os problemas no trânsito.

Abaixo, seguem algumas possibilidades de atuação para cada ciência afim, e profissionais que se relacionam com área do trânsito e sua interface com a psicologia do trânsito.

3.1 Engenharia do Tráfego

Com o advento dos veículos motorizados, ao longo do tempo, houve avanços tecnológicos que estão associados à área da engenharia e suas especialidades. No trânsito, é tarefa dos engenheiros de tráfego ou de trânsito o planejamento das vias, assim como sua construção e manutenção, com a sinalização adequada, com vistas à segurança no trânsito e dos seus participantes, sendo respaldada pelas características e necessidades do trânsito de cada região. Cabe ressaltar que o desenvolvimento da própria psicologia do trânsito no país, assim como os estudos iniciais na década de 1920 sobre o comportamento dos participantes do trânsito, foram realizados pelos engenheiros e não pelos psicólogos.

Assim como a psicologia do trânsito, a engenharia, apesar de um campo antigo de inserção nos problemas do trânsito, necessita de investimentos na formação de profissionais e na interlocução com outras áreas de conhecimento. Na visão do especialista em segurança do trânsito Correa (2009, p.26),

O desenvolvimento urbano tem sido enorme nas últimas décadas, porém a oferta de uma adequada engenharia de tráfego está bem abaixo da demanda. É uma das várias lacunas a serem preenchidas no universo da segurança no trânsito brasileiro. Aqui não há mais como aceitar “jeitinhos”. Os erros custam caro e, pior, são pagos à vista. Com estresse, ferimentos, vidas humanas e muito dinheiro.

A Psicologia pode contribuir com a engenharia de tráfego no estudo do ambiente físico (ruas, avenidas, rodovias etc.) para melhorar a mobilidade urbana e auxiliar na análise mais apurada dos comportamentos de riscos dos motoristas acidentados. Isso, com o intuito de favorecer o bom desempenho da direção veicular do motorista e as modificações dos veículos, melhorando os itens de segurança e sua ergonomia, mas também no planejamento das vias públicas, com o intuito de favorecer a mobilidade humana.

3.2 Medicina do tráfego e saúde pública:

Sabe-se que o médico é chamado depois que o acidente aconteceu. O Brasil é um dos países com maior taxa de mortalidade e mutilações registradas no mundo em acidentes de trânsito (AT). Atualmente, os acidentes de trânsito são vistos como problema complexo e multidimensional, impactando diretamente sobre a saúde pública. De acordo com Rozestraten (1988, p. 47), “os estudos médicos a respeito das diversas partes do corpo lesadas por acidentes de trânsito podem dar informações valiosas aos engenheiros para novas medidas ergonômicas”. Da mesma forma, precisa-se intensificar a prevenção, como a intervenção secundária dos profissionais de saúde, como o médico e o psicólogo, por exemplo, no âmbito clínico e na comunidade, para educar as pessoas para os cuidados do dirigir sob o efeito de medicações como os psicofármacos, drogas e a bebida alcoólica e seus efeitos no comportamento do motorista.

3.3 Direito e legislação:

As leis de trânsito são medidas postas para assegurar a segurança de todos e responsabilizar os atos infracionais dos participantes do trânsito que podem estar associados a erros ou a violações às regras de circulação. Para autores como Rocha (2005) e Rozestraten (1988), há uma necessidade de os estudiosos do comportamento humano pesquisarem a etiologia da infração por erros e violações. A punição dos crimes cometidos por condutores infratores que se envolveram, por exemplo, em acidentes de trânsito com vítima fatal, por conta de estar envolvido em situações de riscos, como dirigir alcoolizado, hoje é um desafio para a sociedade. Por muito tempo no país, antes do CTB de 1997, que trouxe de forma clara medidas restritivas para essas situações, a cultura

da impunidade sempre esteve presente nessa situação e era compreendida como uma fatalidade, e não como um crime à vida do outro. De acordo com Rozestraten (1988, p. 47):

a busca dos motivos do comportamento, a imputabilidade ou a atribuição de causalidade, que redundam em responsabilidade, tudo isto liga os trabalhos do juiz e do jurista ao do psicólogo do trânsito, que pode ser chamado como perito para opinar sobre a capacidade psíquica do acusado.

Na visão de Rocha (2005, p. 177), é importante entender de forma científica os comportamentos dos condutores quando e como cometem erros e violações no trânsito:

Em qualquer lugar do mundo, pelo que sabemos, quando um motorista avança um sinal vermelho, uma infração é cometida. As autoridades, entretanto, parecem não se preocupar ou se sentem impotentes em distinguir se este ato é cometido devido a alguma dificuldade cognitiva do condutor ou se é por causa de alguma ação deliberada sua. Conhecer a etiologia de um comportamento desta natureza parece ser coisa impossível, mas, considerando os avanços tecnológicos das ciências comportamentais e cognitivas, nos permitimos idealizar ou pelo menos sonhar com alguma forma de num futuro registrar as intenções e ações dos motoristas, à semelhança das chamadas “caixas pretas” das aeronaves, que revelam as operações realizadas pelos pilotos durante um voo. Mas, enquanto este aparato não chega, os erros e as violações permanecem num mesmo rol, indistintos, sem se desvendar as suas verdadeiras causas. Assim sendo, instituições e autoridades de controle do trânsito deixam de proporcionar tratamento adequado aos infratores, seja do ponto de vista pedagógico, jurídico ou psicológico.

O trabalho do psicólogo com os profissionais do Direito, principalmente os juízes, pode resultar em mudanças de comportamento, atuando conjuntamente na responsabilização do condutor infrator. Cabe esclarecer que o Projeto de Lei n. 1687/2011, o qual implementa no Código de Trânsito Brasileiro a avaliação psicológica para o condutor infrator submetido a curso de reciclagem, ainda está em tramitação na Câmara dos Deputados.

3.4 Agentes de trânsito

Rozestraten (1988, p.49) define os agentes de trânsito como

os profissionais que durante o dia inteiro observam o comportamento da população, orientam, prestam, informações, procuram cortar os excessos, multam e enfrentam muitas vezes discussões desagradáveis. São eles que estão “com a mão na massa” e um contato com eles pode levar a uma compreensão melhor dos comportamentos de trânsito, pelo menos podem ajudar a tornar bem mais claro como eles veem trânsito.

Em outras palavras, o autor refere-se ao agente de trânsito como o profissional que realiza uma atividade de observação e de fiscalização para que haja um “trânsito” adequado e segundo as diretrizes estabelecidas por leis e condutas sociais.

Entretanto, quando se fala em “fiscalizar o comportamento dos usuários do trânsito”, lembramos da palavra punição, em que as multas se constituem a classificação do tipo de punição para cada situação de desrespeito e violação às normas de trânsito instituída. Na visão de Correa (2009, p. 74):

A lei de trânsito é boa, entretanto, não é respeitada; a justiça é lenta mas desigual; a fiscalização é pobre em número e em qualidade. A sociedade está dividida entre a maioria que respeita mas é silenciosa e a minoria ruidosa, a que sabe fazer barulho e que já ganhou a batalha da “indústria da multa”. O jogo, assim, é difícil, para não dizer desigual.

De acordo com Correa (2009, p. 76), falta uma estrutura adequada para que a fiscalização atue adequadamente e atinja todos os municípios, efetivamente:

Nas cidades brasileiras onde há agentes de trânsito (na maioria dos municípios pequenos não há), é constante a reclamação contra a falta de preparo, de critérios para multar ou mesmo de relacionamento com a população, o que revela a enorme necessidade de treinamento e desenvolvimento, não apenas para agentes senão para todo o corpo diretivo dos órgãos.

De acordo com Rozestraten (1988) a interface do trabalho do psicólogo do trânsito com esse profissional se daria pela troca de experiência sobre alguns problemas que poderia ser objeto de pesquisa no trânsito pelo psicólogo.

3.5 Educação e Pedagogia

Infelizmente, no nosso país, a educação não é ainda prioridade e muito menos no trânsito. Você se lembra de alguma outra situação, lugar, exceto o próprio processo de formação para a concessão da CNH, cursos de reciclagem (algo obrigatório) que capacitou você sobre como se comportar no trânsito como

motorista? E como pedestre, ciclista?

Na visão de Rozestraten (1988, p. 49), “a modificação do comportamento no trânsito, das diversas gerações presentes na sociedade, depende muito de uma educação adequada {...}”. O psicólogo do trânsito pode atuar nessa área, junto com o pedagogo, para criar materiais didáticos, realizando campanhas educativas nas escolas e universidades e empresas, com eventos ligados à temática trânsito. Também pode ser professor e atuar em universidades no ensino, pesquisa e extensão. Por exemplo, lecionar a disciplina de psicologia do trânsito em cursos de graduação e pós-graduação nas universidades as quais incluem esses conteúdos na grade curricular para a formação dos alunos, e ali também estruturar e desenvolver atividade de pesquisa e extensão ou prestação de serviços à comunidade, realizando seminários, congressos e na pesquisa, criando e disseminando o conhecimento na área.

3.6 Diretores de ensino e instrutores de Centro de Formação de Condutores (CFC)

Atividade importante que esses dois profissionais exercem na formação dos futuros condutores. O diretor de ensino de CFC com o proprietário define a forma como se dará a estrutura dessa prestação de serviços à população. O instrutor é um professor que ensina o aprendiz sobre as técnicas da direção veicular, criando habilidades iniciais nessa tarefa, mas também deve preparar o aprendiz para ser um “condutor cidadão”, para isso precisa conhecer bem como se dá um processo de aprendizagem.

Na visão de Rozestraten (1988, p. 49), “infelizmente, nossas autoescolas são muito apressadas; o que interessa é preparar o aluno para tirar sua CNH e não formar um bom motorista”. Na maior parte do tempo, vemos que a atuação dos CFC, com algumas exceções de excelência, funcionam nessa perspectiva da formação do cidadão, para ser legalmente autorizado a dirigir obtendo a sua CNH. A interface do trabalho do psicólogo se daria, por exemplo, no entendimento das dificuldades do aprendiz em realizar a aprendizagem na atividade de dirigir veículos.

Cabe destacar que a visão interdisciplinar para estudar e intervir nos problemas do trânsito é importante, mas deve estar alinhada às políticas públicas, para que possa desenvolver projetos e criar metodologias que sistematizem esse conhecimento sobre o trânsito, para várias realidades desse imenso Brasil. A visão e ação fragmentada nessa área tem trazido pífios avanços na resolução dos velhos e conhecidos problemas, como a falta de fiscalização, educação da população, estradas mal conservadas e sinalizadas, que tão bem conhecemos ao transitar todos os dias pelas mesmas avenidas, ruas das nossas cidades, sejam elas de pequeno ou grande porte.

Capítulo 2

Comportamento humano no trânsito

Habilidades

Neste capítulo, serão tratadas noções importantes sobre o trânsito como um fenômeno social e de circulação humana, um espaço de interação e convivência que se faz presente nos deslocamentos realizados pelas pessoas nas diversas situações no trânsito, expresso por meio do comportamento individual e coletivo, as quais certamente contribuirão na educação do aluno como participante do trânsito e como educador. Para isso, há de se refletir e argumentar criticamente, sobre a cultura do uso massivo do carro e suas decorrências, o desrespeito às normas que resultam em ações de violência no trânsito, considerando os diversos fatores que atuam sobre comportamento humano nesse espaço.

Seções de estudo

Seção 1: O trânsito como um fenômeno social e os problemas de circulação humana

Seção 2: A influência dos fatores sociais na violência no trânsito e o desrespeito às normas

Seção 3: A cultura do uso do carro

Seção 4: O trânsito como lugar de trabalho

Seção 1

O trânsito como um fenômeno social e os problemas de circulação humana

Falar sobre **trânsito** é, antes de mais nada, falar do direito, liberdade de ir e vir das pessoas, do movimento que produzem ao se deslocarem de um de lugar para o outro por meio de diferentes conduções, seja usando carro, moto, ônibus, bicicleta ou mesmo a pé. O trânsito se relaciona com a ação de ocupar o espaço público, e é um espaço de convivência e de interação social constante na vida das pessoas.

De acordo com o estudo que estamos realizando, sob o olhar da Psicologia, é preciso entender o trânsito como um fenômeno social, sendo assim, não podemos analisá-lo de forma isolada, existindo por si só. O trânsito reflete as características da nossa sociedade e é decorrente dos nossas escolhas históricas políticas e sociais ao longo do desenvolvimento do país.

Como se mostra a nossa sociedade atualmente?

Que valores, crenças e motivações revela?

É uma sociedade desigual, hierarquizada, competitiva, individualista, carente de valores éticos como a solidariedade, gentileza, respeito mútuo, sem a plena vivência da cidadania. No trânsito, percebemos de forma visível os conflitos e os problemas dessa sociedade. Em muitas situações no trânsito, vemos que motoristas se consideram com status social diferenciado dos pedestres e ciclistas, sem se dar conta que vivenciamos os mesmos papéis no trânsito, onde enquanto estou no papel como pedestre devo ser protegido pelos demais, e isso é, inclusive, referenciado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Não há um consenso na literatura sobre o conceito de cidadania, mas na visão de (GORCZEVSKI, MARTIN, 2011, p. 270), o conceito está relacionado aos aspectos históricos, sociais de cada sociedade, o acesso aos direitos humanos e às mudanças decorrentes desse processo, onde "{...}" vai se modificando também o conceito de cidadania, que vai assumindo diferentes formas nos diferentes tempos e contextos sociais, prestando-se a diversas interpretações para justificar diversas situações ideológicas".

Ainda para este autor observando a literatura especializada sobre o tema

"(...) nos últimos anos, começa a surgir uma nova concepção de uma cidadania; uma concepção universal,

que efetivamente incluía a todos. Na verdade, trata-se de um (re)surgir, pois que a ideia de uma cidadania universal, que incluía a todos, onde direitos humanos e cidadania efetivamente teriam o mesmo significado” (GORCZEWSKI, MARTIN, 2011, p.110).

Mas percebemos que não temos em nossa sociedade ainda a compreensão exata nem desses conceitos e nem a plena vivência deles, pois o conceito de “Cidadania pressupõe democracia, liberdade de manifestação, de contestação, respeito a todos os integrantes da comunidade, aos seus credos, aos seus valores, às suas culturas.” (GORCZEWSKI, MARTIN, 2011, p.110)

O autor indica alguns problemas históricos no país que dificultam a percepção e o pleno exercício da nossa cidadania “no Brasil, mesmo a simples ideia de cidadania nacional parece distante. A exclusão social e cultural de uma grande parcela da população, o conservadorismo vigente no imaginário popular agregado a políticas públicas equivocadas, paternalistas e eleitoreiras, a taxaçoão injusta de impostos e os privilégios de grupos são os principais obstáculos a superar.” (GORCZEWSKI; MARTIN, 2011, p.111).

O que o trânsito representa na vida das pessoas?

O trânsito é um espaço de convivência social, mas não sabemos com quem nos relacionamos, seu nome, de onde vem, somos desconhecidos, vivemos entre anônimos, com uma necessidade comum que é transitar e chegar aos nossos destinos são e salvos, numa negociação constante pelo uso desse espaço, onde ninguém é dono da rua. No trânsito, interagimos com todo tipo de pessoas com características distintas entre si, em termos motivacionais, culturais, religiosos, socioeconômicos e educacionais. Esses são fatores próprios da diversidade humana que impactam na relação social das pessoas umas com as outras e muitas vezes trazem prejuízos ao seu bem-estar físico e psíquico.

A visão de Vasconcelos sobre esse assunto corrobora essa discussão (1985, p.19,20) :

{...} O trânsito é feito por homens, dentro de uma dada sociedade, com grandes diferenças sociais e políticas {...}. Uma disputa pelo espaço físico, que reflete uma disputa pelo tempo escasso e pelo acesso aos equipamentos urbanos e uma negociação permanente do espaço, coletiva e conflituosa. É essa negociação, dadas as características de nossa sociedade, não se dá entre pessoas iguais; a disputa pelo espaço tem uma base ideológica e política; depende de como as pessoas se veem na sociedade e de seu

acesso real ao poder. Em nosso país, por exemplo, o motorista julga-se com mais direito à circulação que os demais participantes do trânsito, o que está ligado às características autoritárias da sociedade, à falta de conscientização sobre os direitos do cidadão, que faz com que os motoristas ocupem o espaço viário com violência. O processo tem seu lado contrário e complementar que o confirma: o pedestre normalmente se submete, praticamente aceita a prioridade imposta pelos motoristas, assume o papel de cidadão de segunda classe, numa cidade que é cada vez mais o habitat do veículo e anti-habitat do homem.

E por que o trânsito no nosso país tem essas características? Sempre foi assim? Você já se questionou?

Falar e tratar dos problemas do trânsito como um fenômeno dos tempos atuais é reduzir essa discussão, pois sempre esteve ligado à história do homem. De acordo com Vasconcelos (1985), desde os tempos antigos de Roma, já era uma preocupação dos seus governantes.

O advento do automóvel no final do século XIX, no ano de 1886, quando Karls Benz patenteou na Alemanha o primeiro veículo propulsado por um motor à explosão, foi um das invenções que mudou a forma como se fazia o transporte de pessoas e bens. De lá para cá, o uso do veículo se generalizou e se massificou, o que impulsionou o progresso e o desenvolvimento das cidades, regiões, diminuiu as distâncias, influenciou no âmbito das relações humanas, difundiu cultura e valores de maneira rápida, assim como influenciou no comportamento social. A intensificação da urbanização de algumas cidades trouxe os primeiros problemas de mobilidade humana do trânsito na modernidade, e a necessidade de um regramento, criando-se as primeiras legislações a respeito.

No país, a partir de 1930, evidencia-se o início da urbanização brasileira, mas com a década de 50 se deu o incremento da industrialização, principalmente pela instalação da indústria automobilística. A Era dos automóveis e dos problemas a ele associados como os acidentes, congestionamentos, barulho, poluição ambiental, ganhou evidência em nosso século, generalizando-se como um grave problema urbano das cidades brasileiras.

A popular frase “caos no trânsito” é vivida há muito tempo pela maioria das pessoas que moram em grandes centros urbanos. Hoje, essa realidade é vivenciada também pelas cidades menores, devido à expansão acelerada da motorização da população no país. Dentro desse contexto, é válido destacar que viver e se movimentar no caos do trânsito não é fácil e pode não ser uma experiência agradável quando vinculada a aspectos negativos. Como bem lembra Vasconcelos (1985, p. 8):

(...) praticamente todos nós temos parentes e amigos feridos ou mortos em acidentes de trânsito; enfrentamos dificuldades para atravessar a rua como pedestres, para chegar ao trabalho ou a escola, dentro do ônibus, para andar de bicicleta, estacionar o carro perto do cinema; além disso, muitas pessoas moram em ruas que são utilizadas por grandes e poluidores veículos, como os caminhões, ou que servem de pista de corrida para alguns motoristas (...)



O trânsito que vivemos é resultado das escolhas políticas e econômicas realizadas ao longo do tempo no país.

No que concerne ao Brasil, dada a sua amplitude territorial, precisamos considerar os contrastes territoriais e socioeconômicos-culturais, e como a sociedade compreendeu esse assunto e lidou com os problemas decorrentes ao longo do tempo. Saber de que forma foram tomadas decisões políticas e se administrou a gestão do poder público (ou da falta dela) que optou por um único modal logístico, o transporte terrestre de cargas (caminhões) e individual (automóveis e motocicletas), em detrimento do transporte coletivo de boa qualidade¹, da ausência de incentivo para a expansão do transporte ferroviário, marítimo, e fluvial. Não podemos esquecer o apoio contínuo às indústrias automobilísticas para produzir e comercializar seus produtos, e seus impactos nas nossas estradas, cidades e na cultura social do uso intensificado do carro, transformado em um ícone de prestígio e sucesso pessoal.

Do ponto de vista do planejamento urbano, priorizou-se a organização das cidades para os veículos transitarem e não para as pessoas, para a dimensão do “privado e não para o “público”.

Nesse sentido, a relação entre o público e o espaço privado é complexa e se mostra de forma clara no trânsito.

Roberto Da Matta

Antropólogo brasileiro, conferencista, professor universitário, consultor e estudioso sobre o tema em questão. Autor das obras “O que faz o Brasil, Brasil?”, “A casa & a Rua”, “Fé em Deus e Pé na Tábua: como e por que você enlouquece dirigindo no Brasil,”.

Na visão de **Roberto Da Matta**, o mundo da casa – espaço privado e o mundo da rua – espaço público se apresentam na nossa sociedade por uma relação de oposição e de complementariedade.

O **espaço privado** para as pessoas pode ser definido como o da moradia, segurança, proteção, da tranquilidade e que é privativo para a expressão da sua individualidade, de ele ser como ele quer ser e - não necessariamente - como os padrões da sociedade exige que ele seja. Já o **espaço público** é o espaço reservado ao movimento, ao

perigo, à tentação, ao logro, ao exercício da civilidade, das regras de convivência que igualam todos como participantes de um espaço comum, é um lugar que não posso me definir por meio de cargos, da relação com alguém ou de alguma instituição. Na rua, as pessoas são desconhecidas e indiferenciadas, ninguém tem nome ou rosto, de forma genérica falamos de “povo”, isto é, a massa. É o lugar da luta diária, do batente. As pessoas dizem: “acabei de chegar do batente!” como uma referência a chegar da rua e do trabalho.

Ainda de acordo com DaMatta, no nosso país vivemos em uma sociedade que existe um conflito entre espaço público das leis universais e do espaço privado da família, parentes e amigos. No Brasil, ainda não desenvolvemos a cultura da cidadania, da consciência coletiva. O espaço público é visto como terra de ninguém, onde tudo pode, tudo é permitido. Por exemplo, depreda-se o patrimônio público (placas de sinalização, iluminação, telefones públicos etc.) sem o entendimento que o patrimônio é nosso, custeado pela contribuição financeira de cada cidadão brasileiro.

Cultura

O conceito de Cultura permite diferentes definições. Aqui, o foco de análise são as ciências sociais, da qual a Psicologia é inserida como ciência que analisa o comportamento das pessoas nos mais variados contextos. Nessa perspectiva, ao estudarmos o trânsito “cultura é o conjunto de ideias, símbolos, comportamentos e práticas sociais aprendidos de geração em geração pela vida em sociedade. (...) A cultura está presente nas atividades e modos de agir, costumes e instruções de um povo, com os quais o homem se adapta as condições de existência transformando a realidade.” (Correa 2013, p. 80).

No campo dos direitos e deveres coletivos, temos a necessidade da aplicação da lei e das normas de trânsito de forma igualitária para todos, entretanto, em algumas situações, no trânsito, isso é vivenciado de forma desigual, depende do poder econômico e das relações privadas que as pessoas tem entre si, que leva a cultura do individualismo e da impunidade. Algumas frases são comuns e representam bem isso: “você sabe com quem está falando?” Assim como o famoso “jeitinho brasileiro”. Alguns estudiosos do comportamento falam que essa característica mais negativa que positiva da nossa **cultura** existe por conta das pessoas não darem crédito às instituições sociais que podem representar os interesses coletivos das pessoas comuns, acabam cada um de uma forma indo em busca de soluções particulares para resolver seus problemas.

Comportamento individual versus comportamento coletivo

O trânsito é também produto do comportamento humano. Esse é resultado da interação da condição biológica de cada um, bem como da forma como constituímos a nossa subjetividade por meio das relações sociais e da cultura. Assim, o homem aprende a ser homem e também a se comportar pela da influência da cultura.

Aqui cabe destacar que a formação dessa subjetividade na contemporaneidade é resultado de algumas características básicas, de acordo com Enrique Rojas, autor do livro “O Homem Moderno” (1996), que trata de questões atuais do homem moderno, ao analisar o fenômeno do homem *ligh* e que influencia nas suas formas de viver. De acordo com Rojas (1996), este homem é relativamente bem informado, possui uma educação humanística escassa, é mais voltado ao pragmatismo, tudo interessa, mas de forma superficial, não sendo capaz de fazer uma síntese do que percebe. Como consequência, converte-se numa pessoa trivial, superficial e frívola, que aceita tudo, mas lhe falta critérios sólidos de conduta. Além de valorizar o materialismo, o consumismo, o relativismo, a permissividade e o hedonismo - aspectos constantes e vivenciados no seu dia a dia percebidos pelos padrões comportamentais e valores.

Para compreender como isso reflete no comportamento humano no trânsito, vamos descrever algumas dessas características, segundo a visão de Rojas:

- a. **Permissividade:** vivemos a era onde tudo é permitido. Existe uma tolerância a tudo, tudo é válido e lícito, isso produz um tipo de homem sem referenciais, subjetivo em seus julgamentos e atitudes. Tudo é relativo, sendo a única forma de conduta o ponto de vista pessoal. No dia a dia nas ruas, vemos isso constantemente: sinalleiras que são desrespeitadas por conta dos motivos pessoais de cada um, por exemplo. “Todo mundo fura a sinalleira, não dá nada!”
- b. **Hedonismo:** o prazer acima de tudo e a qualquer custo. O homem hedonista vive para si próprio e para o seu prazer sem restrições. Afasta a dor e o sofrimento. Aqui podemos citar a associação da direção veicular e o uso de drogas ilícitas e do álcool. Uma frase comum quando uma pessoa não bebe e vai para a festa: “Tu não bebe, o que vai fazer lá na festa?” (o beber é sinônimo de diversão). O careta é errado!
- c. **Velocidade:** sempre estamos atrasados, somos escravos do relógio e ensinados a sermos rápidos, a maximizar o uso do tempo. Dirigimos rápido, comemos cada vez mais em restaurantes *fast food*, pulamos refeições no dia, não toleramos pessoas lentas. No trânsito, essa sensação de urgência é percebida pelo abuso da velocidade e também quando nos movimentamos rapidamente mesmo como pedestres. Vemos o motorista apressado que faz uma ultrapassagem de risco e dobra na rua à frente. A rapidez nos dá a sensação de controle e poder.
- d. **Consumismo:** vivemos uma corrida constante para o consumo, onde a máxima é contínua substituição de objetos por outros cada vez melhores. Ter o último modelo de telefone celular de marca

específica, assim como os carros. O que interessa é ter bens que os outros não têm ou parecer que tem.

- e. **A sociedade divertida:** consideramos a seriedade chata – tudo tem que ser divertido. De modo geral, percebemos que na mídia isso é estimulado. Ouvimos comentários do tipo: “as pessoas não acham interessante a pessoa certinha, não é legal. O careta enjoa!” “Alguém que constantemente publica nas mídias sociais que está triste e pessimista não terá por muito tempo, muitos amigos que irão curtir sua postagens”. O divertimento se tornou um valor social no qual a regra é ser superficial.
- f. **Narcisismo:** as pessoas estão concentradas em si mesmas, indiferentes ao que acontece ao seu redor, preocupadas com seu próprio bem-estar e sucesso, o coletivo não interessa.

No trânsito percebemos essas características por meio dos comportamentos de riscos, as disputas pelo espaço de circulação que propiciam a ocorrência de conflitos entre os participantes do trânsito como: motoristas e pedestres, moradores e motoristas, motoristas e passageiros de ônibus, ciclistas e motoristas. Nesse contexto,,são cada vez mais comuns, no dia a dia, a violência viária e a agressividade.

E como percebemos esses comportamentos?

O texto de PLONKA, M. *O eu no trânsito: Uma reflexão sobre o comportamento individual versus comportamento coletivo no trânsito* mostra o que fazemos no trânsito cotidianamente, onde é comum a ausência da cultura da segurança, da falta de respeito e educação:

Quem trabalha na área de trânsito depara-se frequentemente com queixas do tipo: “Este novo Código tem vários problemas”; “essas multas são absurdas”, “placas de sinalização erradas ou depredadas”, “pardais (controladores de velocidade) interrompendo a fluidez do tráfego”, “guardas corruptos”, “taxistas malucos”, “pedestres ignorantes” etc.

Ah... como é difícil ouvirmos algo diferente de queixas individuais quando o assunto é trânsito. Parece que as pessoas têm dificuldades de perceber que nesta área, o comportamento coletivo (segurança, fluxo de tráfego) é muito mais importante do que as necessidades individuais (acesso facilitado, conveniências pessoais), já que o objetivo maior do sistema de trânsito é a segurança viária e a preservação da vida.

Saio mais tarde de casa (porque posso dormir mais um pouco) e quero exigir fluidez num espaço compartilhado, onde outros também decidiram dormir até mais tarde. Reclamo quando o taxista não quer estacionar em local proibido (que facilite o meu acesso), mas fico louco quando alguém estaciona em frente à minha garagem. Passo o sinal vermelho (por medo de assalto), mas fico indignado quando alguém atropela meu parente, ultrapassando o sinal. Dirijo alcoolizado (me sinto em perfeitas condições), mas chamo de assassino de volante àquele que mata embriagado um amigo meu.

Reclamo dos controles de velocidade, mas critico o sistema de saúde pela falta de leitos nos hospitais públicos (a maior parte das ocupações de leitos hospitalares é de acidentados no trânsito). Atendo o celular (quando poderia deixá-lo desligado), mas critico diariamente as “distrações” de outros motoristas ao volante.

Limites de velocidade, multas pesadas, leis - acredite - elas não foram criadas porque alguém resolveu colocar obstáculos na vida de pacatos cidadãos. Geralmente, são frutos de estudos aprofundados e discussões amplas em busca de segurança, fluidez de tráfego, preocupações ecológicas, entre outras.

Por que é tão difícil abdicarmos de mordomias individuais em prol de um bem maior, em favor de necessidades comunitárias, em respeito à vida do nosso semelhante? Parece tão difícil entender que nas vias públicas o espaço, necessariamente, tem que ser compartilhado. E ainda mais, tem que ser compartilhado com todos, sejam eles pobres ou ricos, brancos ou pretos, cultos ou analfabetos, pedestres ou motoristas, ciclistas ou motoristas profissionais, jovens ou idosos etc.

Visto dessa forma, o trânsito nos parece um ótimo espaço para o exercício da democracia e da cidadania, palavras tão utilizadas em nossos discursos, mas tão pouco exercitadas no nosso dia a dia.

Falamos da cidadania no café da manhã em família, mas minutos depois quando colocamos “o pé para fora de casa” começamos imediatamente a colocar os nossos direitos acima dos demais cidadãos. E aí, a culpa é do governo? Será que é o governo que tem que ensinar ao meu filho que o direito dele termina quando começa o do outro? Sim, o difícil é delimitarmos quando iniciam ou terminam os nossos direitos? Será mesmo tão difícil ou basta que nos imaginemos do outro lado...

Realmente, acreditamos que a busca pela qualidade no tráfego deve iniciar-se no resgate ao respeito, consciência da cidadania e educação de base. Passa necessariamente pela substituição do EU pelo NÓS no trânsito.

Com base na discussão e reflexão de PLONKA (2001), cabe destacar que no trânsito temos essa imensa rede que é formada por indivíduos imersos no

coletivo; os conflitos entre público e privado existem, assim como há tensão entre as subjetividades. Esse é desafio do convívio social, da necessidade do respeito às diferenças e à diversidade humana também no trânsito. Na próxima seção vamos falar sobre as situações de violência e desrespeito às normas no trânsito.

Seção 2

A violência viária e o desrespeito às normas de trânsito

Você já deve ter se questionado por que vivenciamos constantes situações de violência viária. No trânsito, todos temos o mesmo direito de transitar, de ir e vir com segurança para chegar ao nosso destino. É comum vermos e ouvirmos no trânsito agressões gestuais e verbais, podendo evoluir para a agressão física.

A fúria no trânsito é percebida pela direção agressiva dos condutores. Como exemplos, temos as “fechadas”, uso inadequado dos faróis (jogam luz alta no outro condutor), distância mínima entre veículos é desrespeitada, não respeitam as sinalizas, não diminuem a velocidade quando veem um pedestre desavisado atravessar a rua na faixa de segurança, excesso de velocidade; em outras palavras: não há o respeito à sinalização vertical e horizontal. Nesses exemplos citados, o outro impôs sua vontade à força e você sofreu um ato de violência contra a sua vida.

A Organização Mundial da Saúde (OMS) define **violência** como o “uso intencional da força ou o poder físico de fato ou como ameaça, contra si mesmo, outra pessoa ou um grupo ou comunidade, que cause lesões, morte, danos psicológicos, transtorno do desenvolvimento ou privações” (BIANCHI, apud PAHO/WHO, 2003, p. 5).

De acordo com essa definição, uma situação corriqueira no trânsito, como ficar preso por horas a fio num congestionamento. Também é um ato de violência. Assim é violência também quando temos restrições para acessar um bom transporte público que atenda a minha comunidade.

A violência que vemos no país hoje tem muitos nomes, violência no trânsito, nas ruas das cidades, ela é fruto da estrutura da nossa sociedade. Cabe ressaltar que a violência é percebida nas mais diferentes situações no trânsito, é enfrentada como mais uma calamidade que vivemos no cotidiano e tem origem nos aspectos sociais, como um atributo dessa sociedade e que influencia nosso comportamento individual e coletivo.

Cabe ressaltar que a violência e os comportamentos agressivos não é um fenômeno atual. Sempre acompanhou a trajetória da história humana desde os primórdios da civilização, no entanto, atualmente, se configura como esclarece Odalia (1983, p. 9):

numa forma do modo de ver e de viver o mundo do homem. Especialmente do homem que vive nas grandes cidades, esses aglomerados humanos que se tornam o caldo de cultura de todos os tipos de violência. (...) a agressão física que atinge diretamente o homem tanto naquilo que possui, seu corpo, bens, quanto naquilo que mais ama, seus amigos, sua família. {...} essa violência, qualquer que seja a sua intensidade, está presente nos bairros sofisticados e nas favelas, nos bairros da classe média e nos pardios, nos campos de futebol {...}. Ela se estende do centro à periferia da cidade e seus longos braços a tudo e a todos envolvem, criando o que se poderia chamar ironicamente de uma democracia da violência.

Mesmo que todos sofram as consequências da violência viária com congestionamentos diários, convivência com motoristas irresponsáveis que burlam as normas de trânsito, os assaltos transitamos todos no mesmo espaço. Nesse sentido, a violência é democrática, pois todos que convivem no trânsito estão expostos a esses riscos, mas os mesmos não afetam a todos igualmente. A intensificação do uso massivo do automóvel e motos, os benefícios que os condutores recebem para andar com seus veículos mesmo contando com uma infraestrutura deficiente e sinalização precária, aliada à falta de planejamento das cidades e de cuidados com espaços seguros para a circulação humana, expõe a maiores riscos e à violência os pedestres, crianças e idosos, que são os participantes mais vulneráveis do trânsito, principalmente os oriundos de camadas sociais mais pobres.

Os acidentes de trânsito no país, de acordo com os dados realizados pelo **Observatório Nacional de Segurança Viária**, com base nos pedidos de indenização ao DPVAT (Seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores em vias terrestres), revelam dados assustadores, diferentes dos dados oficiais, publicado pela Revista Veja (Agosto, 2013, p.100):

Só em 2012, foram mais de 60.000 mortos, um aumento de 4% em relação a 2011, e 352000 casos de invalidez permanente. Morre-se mais em acidentes de trânsito do que por homicídio ou câncer. Ou seja, nós, brasileiros, temos mais motivos para temer um cidadão qualquer sentado ao volante ou sobre uma moto do que a possibilidade de deparar com um assaltante ou de enfrentar um tumor maligno.

Os dados apresentados pela Revista Veja (Agosto, 2013) apontam que mais de 95% dos acidentes no Brasil são resultados da associação de dois fatores: irresponsabilidade e imperícia, os brasileiros têm uma formação precária como motoristas, onde só multar não adianta, falta educar e punir com rigor. Dá destaque à ineficiência do poder público na aplicação das leis e à nossa inclinação cultural para burlar regras. No tocante à falta de responsabilidades, observamos que os números mostram problemas sérios com relação a seguir às normas de trânsito, mesmo quando os maiores prejudicados são os próprios participantes do trânsito.



Por que é importante seguir as regras de trânsito?

Vivemos em sociedade e precisamos organizar a vida em coletividade, definindo de forma mais ou menos clara limites para a ação de cada participante no trânsito. Nesse sentido, temos normas de comportamento que definem direitos e deveres na convivência do espaço público. É o caso, por exemplo, das leis de trânsito, representadas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que estabelecem o que é permitido e o que é proibido nesse espaço.

Percebemos cotidianamente comportamentos de transgressão no trânsito, muitas vezes, as pessoas se justificam considerando que foi uma pequena transgressão: se estão atrasadas para o trabalho, excedem a velocidade e não viram a de placa de trânsito indicando que não era permitido estacionar naquela rua; atendem o celular enquanto dirigem, pois é uma ligação “importante”. Assumindo atitudes como essas, as pessoas se isentam das responsabilidades.



Mas será que existem infrações “do bem”?

De acordo com Portão (2013, p. 9):

Quem arrisca uma “infração do bem” sabe, em primeiro lugar, que a sua atitude é uma transgressão e que ela depende de inexistência de frouxidão da fiscalização e, como consequência, de uma garantia de impunidade. A “infração do bem” existe no espaço deixado pela inobservância das condutas. Se ninguém viu, qual é o problema de seguir na contramão só por uns 20 metros. Atire a terceira pedra quem de nós não avançou o sinal vermelho, mas com a justificativa de que “ainda estava no amarelo”, se algum improvável guarda nos autuar? O problema começa quando centenas, milhares de condutores resolverem fazer a mesma “infração do bem”, simultaneamente.

Quais são as implicações para todos quando há transgressão de uma norma no trânsito?

O risco é dividido com os demais participantes que sofrem as consequências por algo que não fizeram. O infrator entende que pode controlar todos os eventos nesse espaço e sair impune, isso é constatado pelo processo vagaroso e falho em punir imediatamente após a ocorrência da ação comportamental (infração). De acordo com o estudo do Centro de Pesquisa Jurídica, a Fundação Getúlio Vargas, verificou-se que 82% dos brasileiros acham fácil desobedecer às leis no país (Revista Veja, Agosto de 2013, p. 102).

Por trás da violência viária há sempre uma infração cometida, por exemplo: excesso de velocidade; ingestão de álcool antes de dirigir; uso de celular ao volante; fazer ultrapassagem perigosa; dirigir sob efeito de drogas e de remédios que diminuem a concentração ou o reflexo.

O artigo de João Ubaldo Ribeiro, “Nós os desordeiros”, é bastante polêmico, mas instiga a avaliarmos o nosso “jeitinho brasileiro de ser”. O texto fala que é comum referenciar o Brasil e o povo brasileiro, na terceira pessoa, como se nós não fôssemos brasileiros iguais a quaisquer outros, e destaca que “vivemos imersos num mar de pequenas delinquências cotidianas que já não notamos ou então achamos que fazem parte natural e inevitável da vida” (Revista Veja, Agosto de 2013, p. 110).

Günther (2009), numa reflexão sobre a eficácia do punir e de conscientizar condutores no trânsito, explica que quanto maior o tempo de intervalo entre o comportamento indesejável visado e a punição pretendida, mais chances de o condutor infrator estabelecer outras associações, cita como exemplo, o dirigir acima da velocidade permitida. O condutor é multado, mas ao invés de estabelecer a relação imediata entre correr e ser multado, cria-se uma relação entre correr e chegar a tempo.

Vale lembrar ainda nesse exemplo, que muitos condutores que abusavam desse tipo de infração chegavam a transferir seus pontos para a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) de outra pessoa sem pontuação de multas, livrando-se dessa pontuação no seu histórico, no sistema de registro dos Detrans (Departamento Estadual de Trânsito). Nessa situação, a punição (multa) é aplicada para reduzir a probabilidade de o condutor cometer esse tipo de infração novamente, e não com fins arrecadatários para o Estado. Nesse sentido, as pessoas precisam compreender ou já deveriam ter aprendido porque estão sendo punidas. Falta a conscientização, o aprendizado coletivo de todos os participantes do trânsito, do que é importante num comportamento seguro ao dirigir, andar a pé, de bicicleta ou de skate.

Na visão de Günther (2009), é necessário escolher adequadamente a forma como pode ser realizada a conscientização sobre os atos infracionais dos

participantes do trânsito. O autor nomeia três alternativas do ponto de vista da vida comunitária e social, indicando qual ensinamento tem maior relevância e tece suas considerações sobre cada uma delas:

Alternativa (a) – eventualmente pode se pagar uma multa

caso seja pego: essa alternativa caracteriza a situação atual.

O agravante, do ponto de vista da vida comunitária e social, é que o ser pego e o pagar uma multa são algo que ocorre eventualmente, além de frequentemente acontecer somente no contexto de ter-se envolvido em algum acidente. Nestes casos, a consequência desagradável, a punição, recai não somente no infrator. Pessoas inocentes acabam por sofrer consequências por algo que não fizeram, pelos quais não são responsáveis.

Alternativa (b) – conhecimento dos fatos do trânsito:

A segunda alternativa caracteriza a situação almejada por aqueles que apostam, essencialmente, em educação para o trânsito. Argumento que dissociado o conhecimento não é capaz de reduzir o comportamento indesejável no trânsito, nem as consequências desagradáveis associadas aos acidentes. Especialmente, não reduz quando tal conhecimento está temperado por crenças de invulnerabilidade ligadas à ideia: 1) **De que um acidente de trânsito somente acontece com os outros – comigo não e/ou.** 2) **de que problemas no trânsito são acidentes, isto é, consequências do acaso.** Os conhecimentos acerca do trânsito acabam sendo contrapostos à avaliação dos comportamentos inapropriados como experiência do acaso no trânsito. Como na alternativa (a) acima, a consequência desagradável, a punição, recai não somente sobre o infrator. Pessoas inocentes acabam por sofrer consequências por algo que não fizeram. Sendo que, nesta alternativa, a experiência como o acaso é reforçada justamente pelo fato de não haver consequências sistemáticas para aqueles que cometem as infrações: frequentemente são soltos prematuramente e a qualquer momento pode haver uma desgraça. Como a educação para o trânsito ensina uma coisa e a experiência ensina outra, não surpreende que o ensino não é tão eficaz como deveria ser. Além do mais, caracterização do evento como acidente, como acaso, como inevitável, dá margem a desculpas e justificativas do tipo ‘não sabia’, ‘não quis’, ‘foi o outro’, algo que só aumenta os sofrimentos dos inocentes e alivia a consciência daqueles que se comportaram de maneira danosa.

Alternativa (c) – o risco de ser pego e sofrer punição é

grande: é evidente que somente o acréscimo da alternativa (c) – a consciência de que haverá punição severa no caso de transgressão no trânsito – a alternativa (b) a educação oferece uma elevada probabilidade de proteger os participantes do trânsito dos comportamentos danosos dos participantes

irresponsáveis. No contexto da educação para o trânsito, além de conscientizar, de ensinar regras, normas, leis, bem como física do movimento, há de se conscientizar o participante do trânsito que qualquer infração das normas, leis implica em consequência desagradável, isto é, punição rápida, incisiva e imparcial. A maneira de transmitir e adquirir essa consciência vem do social. Enquanto contexto social, quer dizer, legisladores, os executores das normas e regras do trânsito, os membros da sociedade civil continuam a permitir a consciência da alternativa (a), boa parte da educação do trânsito e escorre para as bocas de lobo da vias públicas.” (GÜNTHER, 2009, p. 22-25) .

Como lemos nos trechos do texto de Günther, para usar o recurso da punição dos infratores, é necessário escolher estratégias de conscientização que levem à mudança do comportamento individual dos usuários de trânsito e responsabiliza quem de fato precisa atuar com rigor legal. Há a necessidade de ensinar as pessoas para a vida associativa e de cooperação no espaço do trânsito, e isso começa dentro de casa na educação dos futuros participantes do trânsito.

- Na próxima seção, iremos analisar a cultura da massificação do uso do carro e como nos relacionamos com esta máquina.

Seção 3

A cultura do uso do carro

Atualmente, vivemos na sociedade dos automóveis: há excesso de veículos nas ruas transitando nas cidades, sejam elas grandes ou não, isso é um reflexo da políticas sustentadas nas últimas décadas, que valorizam o modelo automotor de locomoção, marcado pelos incentivos financeiros para aquisição de veículos. Os problemas gerados em muitos países, principalmente nos em desenvolvimento, como no Brasil, são percebidos e impactam na estrutura das cidades. Presenciamos os constantes congestionamentos, “o caos urbano”, que além de prejudicar o meio ambiente pela poluição, interfere na saúde pública, pois é mais um estímulo para a ocorrência do estresse, da violência viária, aumentando os acidentes de trânsito que impactam na qualidade de vida das pessoas (pedestres, motoristas, ciclistas e motociclistas).

Como vemos na figura a seguir, hoje, as cidades sejam elas pequenas ou nos grandes centros urbanos, não conseguem estruturar novos espaços de circulação, no mesmo ritmo de crescimento da frota viária no país. Em algumas cidades do país, como São Paulo, ficar por mais de duas horas em um congestionamento no percurso diário entre o trabalho e residência tornou-se um fator corriqueiro na vida das pessoas.

Figura 1 – Ilustração da disputa pelo espaço na via



Fonte: FX GUIDE (201_).

Mas por que, apesar dessas dificuldades, ainda nos rendemos ao uso desse tipo de transporte todos os dias?

Constata-se que no Brasil, há uma supervalorização do automóvel particular em detrimento ao transporte coletivo de massa de qualidade, seja ele ônibus ou metrô, decorrente de “uma postura cultural histórica da classe média, que coloca a posse do automóvel como símbolo de status, de absoluta mobilidade e “liberdade”, certamente aumentam suas vendas e, conseqüentemente, sua presença nas ruas” (RAMIS e SANTOS, 2012, p. 165).



O carro é um patrimônio do indivíduo, mas quando se utiliza dele transita-se pelo espaço público – que é de todos.

O Movimento do Passe Livre, que iniciou as suas manifestações e agitou o país no mês de junho de 2013, está relacionado aos pedidos da população para a qualificação e ampliação do transporte público nas cidades brasileiras, para a diminuição dos preços nas passagens e a isenção para os estudantes do pagamento dessa tarifa.

Poucos objetos são tão cobiçados como o automóvel e ele está presente desde muito cedo no imaginário e na vida das pessoas. No universo infantil, muitas vezes os primeiros brinquedos dos meninos são os carrinhos, sejam eles grandes ou pequenos, com cores e sons que imitam as sirenes dos carros de polícia ou bombeiro. Já as meninas passeiam com suas bonecas colocadas em carinhos, temos ainda os triciclo e as motoquinhas, brinquedos que tanto meninas e meninos têm contato muito cedo. No cotidiano das famílias que possuem carro, os bebês são transportados por seus pais e mães no bebê conforto ou na cadeirinha de segurança.

Pais conscientes que zelam pela vida de seus filhos ensinam que no trânsito há riscos, instruem seus filhos a serem responsáveis também no trânsito. Mas muitas crianças e jovens são despertados e instruídos (treinados) precocemente para dirigir carros pelo pai, avô ou tio, principalmente os jovens do sexo masculino, como decorrência dessa ação, ensinam de forma errônea: o desrespeito às normas de trânsito e que qualquer pessoa pode dirigir mesmo sendo menor de idade e sem ter realizado o processo de habilitação da CNH; a ideia de que dirigir é uma atividade isenta de riscos e divertida. Muitas dessas situações, às vezes, são filmadas e postadas nas redes sociais e em sites, como forma de exibir a habilidade precoce desses jovens no volante.

Atitudes que levam crianças e jovens a desenvolver habilidades ilícitas ou fora do tempo certo despertam no jovem o desejo em fazer logo 18 anos para poder tirar sua CNH e poder dirigir.

O carro é símbolo das recentes conquistas do capitalismo e da vida moderna, a ele associamos imagens de liberdade, poder e status social. Percebemos que as pessoas tendem a manter um vínculo afetivo com o carro, pois: cuidam, equipam, embelezam, customizam, lavam, enceram, troca de escapamento, muitos tem como hobbies colecionar carros antigos, as feiras e exposições automotivas são sempre espaços disputados por apreciadores.

Hoje, nesse segmento de negócio, a indústria automotiva produz todo tipo e modelo de carro, com tamanhos, cores e designer diferentes, maior ou menor potência de motor, uso de tecnologia de ponta, luxo e originalidade, definindo preços que cabem em todos os bolsos e garagens.



As campanhas publicitárias sobre os novos modelos de carros divulgadas na mídia escrita, falada e internet, criam imagens que associam conforto, rapidez, poder, beleza, luxo e segurança, assim, viram sonho de consumo rapidamente pela população. Isso favorece a busca pela compra dos veículos, mas não associa as consequências inadequadas do seu uso. Esse tipo de mídia, nesse aspecto, é omissa no processo de educar as pessoas para os riscos de dirigir.

Hoje o carro é utilizado para os mais variados fins, desde passeios, trabalho, transporte, lazer, atividades domésticas, entre outros. Já não é mais só um meio de transporte ele também representa status social e estilo de vida do seu dono. Vemos carros rebaixados (o que é proibido de acordo com as normas de trânsito), com películas escuras nos vidros, customizados com adesivos, pinturas especiais e equipamentos de som, que seriam normais em outros lugares, tamanha é a potência do som.

Fusca patchwork

Para saber mais leia:
Sannia, Alessandra.
Fusca: a história de um
símbolo de sucesso. 1ª
Ed. Editora Escala, 2013.

Na figura abaixo, vemos um Fusca todo decorado com retalhos, é o “*fusca patchwork*”. O Fusca foi criado pelo engenheiro Ferdinand Porsche, teve o início da sua produção em 1939 na Alemanha, foi desenvolvido com qualidades específicas como baixo custo, alta praticidade e funcionalidade, com fins de motorizar a Europa. Foi um dos veículos de maior sucesso da indústria automotiva mundial, e aqui no Brasil não foi diferente. Hoje, esse veículo na sua versão original, ainda é comum vermos rodando nas nossas cidades e estradas, e sonho de consumo de muitos colecionadores, que tem como hobby colecionar carros antigos.

Figura 2 – Fusca *Patchwork*



Fonte: MOREIRA (2012)

Nesse sentido, ao vermos essa imagem, percebemos que o carro passa a ter vários significados para o seu dono, aqui como “obra de arte para ser apreciada”.

Corassa (2003) realizou uma pesquisa com usuários de carros e investigou o significado atribuído ao automóvel e sua relação com esse objeto e quais valores culturais permeavam essa relação. Os dados levantados na pesquisa mostraram que os motoristas associam o uso do carro como um espaço privado, como a extensão da casa do motorista (casa padrão: quarto, sala, cozinha, banheiro, despensa).

A pesquisa dessa autora revelou que 42,5% ao viajar, usavam o carro para dormir, namorar ou descansar no carro estacionado, remetendo ao carro ser usado como quarto; outros 78,3 % como sala de estar, para conversar com amigos/ namorado/ esposo (a), como sala de som; 87,5% gostam de ouvir suas músicas preferidas; e 40,8 % como banheiro, onde verificam sua aparência, tem pente/escova, trocam a fraldas dos filhos dentro do carro. Já no uso do carro como cozinha, 55% fazem lanche no seu interior e, como despensa, gostam que o carro tenha um porta malas grande, que possibilite acomodar as compras do

mercado. Ainda segundo a pesquisa, 62% se referiram ao carro como escritório e 95% dos entrevistados consideram o carro um lugar seguro, e também afirmaram que o automóvel é como sua segunda casa.

Não é muito difícil nos depararmos com os resultados dessa pesquisa no nosso dia a dia.

E você, o que sempre carrega no carro?

As pessoas usam seus carros com múltiplas funções. Uma delas é como sua casa, “onde vou, levo a minha casa feito caracol”, além de ser um meio de transporte.

Ainda segundo Corassa (2003), a casa é um espaço de privacidade, onde o ser humano se dá o direito de ser e agir como ele é e age na sua casa. Se o carro é dirigido e usado como se fosse a casa do motorista, ele tenderá a revestir as suas ações no espaço público com valores particulares, considerados pessoais, o que poderá estimular o surgimento ou agravamento dos conflitos no trânsito. Estabelecendo uma relação do tipo: casa/segurança/sobrevivência versus carro/segurança/sobrevivência. Por exemplo, pouca tolerância contra um esbarrão acidental de outro motorista, uso de gestos provocativos intimidando e invadindo o espaço do outro motorista.

- Na próxima seção, iremos estudar o trânsito como um espaço de trabalho para muitas pessoas que exercem nesse espaço a sua atividade profissional.

Seção 4

O trânsito como lugar de trabalho

Atualmente, o trânsito se configura mais que um lugar de circulação e deslocamentos diários da população, é também um espaço de trabalho. Muitas pessoas ganham a vida utilizando o trânsito como lugar de trabalho, desempenhando suas atividades profissionais. É o caso dos **motoristas** que transportam bens, mercadorias e pessoas, como os motoristas de ônibus, micro-ônibus, táxis, carreta, caminhão, vans, mototaxistas, motoboys e motofrete, entre outros tipos de veículos que diariamente circulam nas cidades e estradas do país.

De acordo com Correa (2013), não temos uma estatística confiável sobre o número de profissionais que atuam no trânsito no país, nem sequer temos certeza do tamanho da frota e do número de motoristas. Ainda de acordo com Correa:

a frota de caminhões registrada (2012), era de 2,7 milhões e a de ônibus beirava as 800 mil unidades. O número de CNHs expedidas era da ordem de 58 milhões. {...} julgo razoável ficar com o de 3,5 milhões, número saído de um cálculo refeito ao longo dos últimos anos: para cada caminhão haveria 1.5 motoristas. (CORREA, 2013, p. 57)

Como vemos nesse trecho do texto de Correa (2013), a falta de dados exatos na área de trânsito no Brasil é histórica e isso dificulta estudar e compreender essa atividade profissional dos *motoristas de cargas*. Esses trabalhadores são motoristas habilitados na categoria C, D e E na CNH, que exercem a atividade remunerada para o transporte terrestre de cargas do que produzimos, consumimos, exportamos e importamos no país, impactando na economia nacional, assim como no trânsito das cidades e nas estradas do país.

Apesar de atrativa, nessa profissão, por conta do cenário econômico nos últimos anos, a oferta de mão de obra qualificada vem diminuindo, pois nem todos querem esse tipo de trabalho para si. Correa (2013, p.58) reflete sobre como normalmente se dá a escolha dessa profissão:

Mas quem são esses homens – e poucas mulheres que escolheram a cabine dos caminhões para sua casa e passar nela a maior parte do ano? Em geral, gente simples, de pouca escolaridade, que, há bom tempo, via na liberdade de ir para qualquer lugar uma realização dificilmente encontrada em outras profissões.

A maioria desses profissionais aprendeu a dirigir com amigos, familiares sem fazer qualquer curso. Boa parte deles, notadamente os que trabalham para transportadoras fez, mais tarde, cursos patrocinados pelas empresas. Desse contingente, muitos fizeram o curso de Movimentação Operacional de Produtos Perigosos (MOPP), que os capacita a dirigir caminhões que transportam cargas perigosas.

Como vemos nas estatísticas e noticiários, esses profissionais estão mais expostos a se envolverem em acidentes, pois possuem um macro local de trabalho, que é o trânsito e cotidianamente convivem com problemas vinculados à estrutura viária deficitária (má conservação da pista, pontes e sinalização viária), congestionamentos, e com as manobras de riscos dos outros usuários do trânsito, assim como os assaltos, ingestão de álcool e drogas. Por outro lado, esses trabalhadores são contratados pelas empresas e convivem com o que demandam para entrega do frete no local e horário previamente definido, organizam a agenda desse profissional no tocante ao ritmo de trabalho, jornada de trabalho, mais de uma viagem por dia ou semana, locais de paradas obrigatórias de descanso e para carregar e descarregar o caminhão, tipo de

remuneração recebida (por comissão, terceirizado, ou contrato de trabalho formal pela CLT) o que interfere nas suas condições de trabalho.

Não é de hoje que a profissão de motorista de carga vive esses problemas, mas só nos últimos anos é que essas questões passaram a ser debatidas pelos órgãos de trânsito, organizações de transporte, sociedade civil e sindicatos da categoria.

Os resultados dessas discussões geraram a regulamentação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012. Esta Lei ficou conhecida como a “**Lei do Descanso**”, foi criada para fiscalizar e adequar à carga horária do profissional motorista, que excedia às oito horas diárias, com o mínimo de pausas para o descanso, pausas e alimentação. Cabe destacar que essa lei, no país, ainda não foi plenamente aplicada como esta prescrita.

Outro profissional do trânsito são os **motoristas de ônibus**, que estão presentes na vida de grande parte da população, que é usuária de transportes coletivos urbanos, de empresas públicas ou privadas. Ainda não se deu visibilidade satisfatória para o grau de complexidade do transporte urbano e para a atividade de dirigir ônibus, particularmente no Brasil. Estudos realizados por Battiston, Cruz; Hoffmann (2006) e Silva e Günther (2005), sobre essa atividade, tem constatado uma série de condições de trabalho precarizadas e degradadas, aparecendo o estresse ocupacional, com carga de trabalho inadequada, tarefas desestimulantes, sobrecarga cognitiva, relacionamento conflituoso com superior, companheiros de trabalho, passageiros e riscos de assaltos.

Nos últimos anos, novas profissões no trânsito surgiram, como: **motoboys**, **mototaxistas** e **moto-frete**, para atender as demandas da rapidez das entregas de mercadorias, documentos e transporte de pessoas, nos grandes centros urbanos, e driblar os grandes congestionamentos. Estamos falando dos profissionais que andam no veículo de duas rodas: as motocicletas. No país, esse veículo caiu no gosto da população, com baixo custo para a aquisição e manutenção e relativa facilidade de circulação e de estacionamento. Esses profissionais têm aumentado as estatísticas dos acidentes de trânsito nas cidades e nas estradas. A Lei n. 12.009, de Julho de 2009, trata sobre o exercício das atividades de motofrete e mototaxista e dispõe sobre as regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias e transporte de passageiros. De acordo com MELLO JORGE (2012, p. 34):

Quanto ao problema das motocicletas, {...} “o conflito entre a agilidade e a segurança” – é preciso lembrar que: {...} A “criação” das profissões de “motoboy” e, mais recentemente, de “mototaxistas” aliada à falta de fiscalização quanto ao uso de equipamentos de segurança nesses veículos, está sendo capaz de ocasionar maior número de acidentes e, conseqüentemente, de feridos e de mortos. É importante lembrar que, nos municípios

nos quais houve liberação para os “mototaxis”, as taxas de morbimortalidade do grupo envolvido sofreram grande incremento. O não uso do capacete (ou seu uso inadequado) está permitindo que a morbidade hospitalar mostre dados, onde 25% dos motociclistas feridos apresentam o trauma crânio-encefálico com lesão.

Como vemos pela discussão da autora, as causas de óbitos dessa categoria profissional, os motociclistas trabalhadores, está crescendo, e só dispor de leis e regulamentar sem fiscalizar eficazmente não adianta.

No trânsito, somos todos responsáveis pela nossa segurança e a dos outros, precisamos criar a cultura da segurança no dirigir. Se estou mais tempo exposto aos riscos, como os motoristas profissionais, preciso ter consciência que riscos existem e podem ser evitados, os acidentes de trânsito são preveníveis. Como observamos, faltam mais estudos sobre essas categorias de profissionais, que enfoque os fatores de riscos da profissão, bem como possibilitem ações preventivas dos órgãos de trânsito e das organizações de transportes de cargas, coletivos e sobre os motociclistas.

Capítulo 3

Fatores humanos acidentogênicos

Habilidades

Com o estudo desse capítulo, o aluno terá condições para compreender alguns aspectos dos fatores humanos que estão relacionados aos acidentes de trânsito, presentes em diferentes contextos onde se dá a mobilidade humana. Poderá também identificar os comportamentos de risco dos condutores, dos pedestres e dos ciclistas, e verificar em que grupos dos usuários do trânsito isso tem se intensificado atualmente. Algumas teorias em psicologia do trânsito serão abordadas para dar subsídios a essa análise. Tais teorias procuram explicar o comportamento humano e a relação com a ocorrência de Acidentes de Transporte Terrestre ATT. O capítulo ainda propõe desenvolver uma reflexão sobre aspectos que a área ainda precisa intensificar suas intervenções no ambiente do trânsito.

Seções de estudo

Seção 1: O que são os acidentes de trânsito?

Seção 2: Comportamento humano envolvido nos acidentes de trânsito (AT): possíveis explicações

Seção 3: Epidemiologia dos acidentes de trânsito

Seção 4: Possibilidades de prevenção de acidentes e a psicologia do trânsito

Seção 1

O que são os acidentes de trânsito?

Segundo a norma NBR 10697 da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), Acidente de Trânsito é definido como:

todo evento não premeditado que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou áreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículo parcialmente na via pública. (ABNT, 1989).

De acordo com Macias (2009, p. 63), o termo “acidente” está associado no inconsciente popular à forte ideia de aleatoriedade, ainda que a influência do acaso nesses eventos não exista na realidade. Mesmo nas definições oficiais, esses eventos são considerados como não intencionais, dando importância ao acaso na sua geração. Macias (2009) ainda destaca a força dessas crenças que os acidentes de trânsito são interpretados como atos que fogem do controle do homem, sendo atribuídos ao destino ou aos atos divinos, dificultando, assim, os estudos e prevenção.

Já Rozestraten (1988, p. 74), define que acidente é “uma desavença não intencionada, envolvendo um ou mais participantes do trânsito, implicando algum dano e noticiado à polícia diretamente ou através dos serviços de Medicina Legal”.

Waiselfisz (2011, p. 01) diferencia o conceito de acidentes de trânsito e de acidentes de transporte. A diferença está no fato de que acidentes de transporte incluem mortes aéreas e marinhas, além das que acontecem nas vias terrestres de circulação.

Há uma amplitude de conceitos sobre o que é o trânsito e acidentes. Distintos autores como Vasconcelos (1985); Correa (2013); Rozestraten (1996), pensam o trânsito e seus problemas - incluindo os acidentes - numa perspectiva histórica ou sociológica. Essas reflexões são oriundas de questões sociais e políticas, relacionadas às características da sociedade vigente, com suas desigualdades e conflitos, ao mesmo tempo competitiva, consumista e com escassez de valores éticos e educacionais. Além disso, tais reflexões são resultado das intervenções institucionais, prevalecendo a valorização do transporte com veículos automotores, associadas às necessidades e interesses das pessoas em geral, ao utilizarem os transportes que trazem mais consequências negativas do que positivas.

Atualmente, há uma tendência nos estudos sobre os acidentes de trânsito, em atribuir à gênese dos acidentes uma combinação de múltiplos fatores. Seguindo

essa linha, Macias (2009) identificou pesquisas nas quais as características utilizadas priorizavam aspectos individuais, como idade, sexo, emprego, renda individual, consumo de álcool, educação, aspectos psicológicos e comportamentais, assim como configuração do fluxo viário, características da via, variáveis macroeconômicas, renda per capita e outros indicadores. As pesquisas atuais procuram combinar variáveis diferentes para dar conta da compreensão sobre esse fenômeno.

Nessa perspectiva de estudo e de buscar alternativas para intervenção, os acidentes de trânsito são considerados como problemas complexos e multidimensionais, pois as suas decorrências impactam diretamente sobre a saúde pública e sobre a qualidade de vida da população - o que configura um grave problema social.

De acordo com os dados do **Informe mundial sobre prevenção de traumatismos causados pelo trânsito**, elaborado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) em 2004, o trânsito é um fator de risco cotidiano presente na vida dos seus participantes, sendo os acidentes caracterizados como uma epidemia, devido à sua intensidade e consequências (OMS, p. 15, 2004):

De todos os sistemas com os quais as pessoas, elas têm de lidar diariamente, os sistemas de trânsito são um dos mais complexos e perigosos. Estima-se que de 1,2 milhões de pessoas em todo mundo, a cada ano, são mortas por acidentes de trânsito e até 50 milhões ficam feridas. As projeções indicam que esses números crescerão em cerca de 65% nos próximos 20 anos – a menos que haja um novo comprometimento com a prevenção. Apesar disso, a tragédia por trás desses dados atrai menor atenção da mídia do que outros tipos de tragédia.

O documento prossegue afirmando sobre as principais decorrências dos acidentes de trânsito, abordando os ferimentos e lesões, os grupos mais atingidos e o custo social e econômico associado:

Os traumatismos causados pelo trânsito constituem um problema crescente de saúde pública que afeta de forma desproporcional os grupos vulneráveis de usuários da via pública, particularmente, os pobres. Mais da metade das pessoas mortas por causa de acidentes nas vias públicas são de adultos e jovens nas idades compreendidas entre 15 as 44 anos, e muitas delas eram o sustento de suas famílias. Além disso, as lesões causadas pelo trânsito custam aos países de baixa e média renda entre 1% a 2% de seu produto nacional bruto. Mais do que o auxílio total para o desenvolvimento que estas nações receberam. (OMS. p. 7, 2004)

Por conta desses indicadores, a OMS definiu o ano de 2004, quando publicou esses dados, como o **Ano da Seguridade Viária**, reforçando a necessidade de mudanças diante desse problema, que são as mortes e feridos no trânsito, em todo o mundo. No ano de 2011, deflagrou o período de 2011 a 2020 como a Década de Ação pela segurança no Trânsito, e convocou os países signatários (o nosso país faz parte) para adotar medidas a fim de estabilizar e diminuir as mortes e as lesões por acidentes de trânsito. De acordo com Morais Neto et al (2012, p.2224):

Anualmente são 1,3 milhões de mortes e entre 20 e 50 milhões de pessoas lesionadas, concentrados nos países de média e baixa renda. Esses países possuem 84,5% da população mundial, 47,9% da frota de veículos e 91,5% das mortes causadas pelo trânsito. Já os de alta renda têm 52,1% da frota de veículos e respondem por apenas 8,5% das mortes. A previsão da OMS é de que em 2020, o número de óbitos atinja 2,3 milhões e seja a sexta causa de morte em todo mundo, cifras puxadas pelos países menos desenvolvidos. Pois, ao contrário, nos países de alta renda prevê-se um declínio dos óbitos em torno de 27% entre 2010 e 2020. Na América Latina, a previsão é de que haja uma elevação de 154 mil mortes em 2010, para 180 mil em 2020, elevação de 48%.

Como vemos, nos dados citados no texto acima, as informações sobre os acidentes de trânsito são alarmantes, e a projeção de aumento como causa de morte, para América Latina, nessa década, traça um panorama desalentador, no qual o país já mostra sinais visíveis do agravamento dessa situação.

O Brasil é um dos países com alta taxa de mortalidade registrada no mundo em acidentes de trânsito. O país ocupa o 5^a lugar de maior taxa de mortes por 100 000 habitantes, segundo o levantamento do Datasus (2011), Ministério da Saúde. Infelizmente, o levantamento e a qualidade dos dados sobre o número exato de vítimas fatais, assim como a causa *mortis* é registrada de forma inadequada nos atestados de óbitos, quando há relação com acidente de trânsito.

Em 2012, segundo dados do DPVT, foram registrados mais de 60.000 mortos, um aumento de 4% em relação a 2011, ficando acima dos índices de homicídios e de doenças, como o câncer e 352 000 casos de invalidez permanente (Revista Veja, Ago 2013, p. 100). Como apontam as estatísticas, o trânsito no país é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo, quando comparado a outros países, como Índia, China, EUA e Rússia.

De acordo com Vasconcelos (2005.p. 81), “os acidentes de trânsito constituem um grande problema, tanto nos países desenvolvidos quanto naqueles em desenvolvimento, embora com características diferentes em cada país ou região do mundo.” No Brasil, o aumento da popularização do automóvel, impulsionado

pelo desenvolvimento da indústria automobilística e os incentivos para adquiri-lo por meio dos financiamentos, a ineficiência da fiscalização, apesar da legislação vigente e o comportamento disfuncional dos participantes do trânsito contribuíram para agravar essa situação.



Mas como acontecem os acidentes de trânsito (AT)?

Vamos pensar no que constitui o sistema trânsito e como se iniciam os problemas que podem levar a ocorrência de acidentes de trânsito.

Segundo Rozestraten (1988 p. 7), para que funcione um sistema de trânsito, é preciso da interação entre três fatores: a via, o veículo e o fator humano. O **fator humano** é o mais importante, pois é ele que adquire o comando do veículo e da via. Nesse contexto, o **indivíduo** é o principal agente desse sistema, desempenha vários papéis nesse espaço, tais como: passageiro, pedestre, ciclista, motociclista, motorista de diversos tipos de veículos, autoridade, entre outros; que dirigem veículos nas mais variadas formas, e, como tal, obedecem às leis da física, comunicam-se por meio de um sistema de sinais, como pisca-pisca, luz de freio, buzina etc. A **via** é considerada o ambiente que rodeia o veículo ou o pedestre, no meio do qual ambos se movimentam, circulam.

O **comportamento humano** é percebido pelo modo como desempenhamos, no trânsito, os inúmeros papéis que exercemos, pois um mesmo indivíduo pode assumir diferentes funções e responsabilidades e conflitar com outros, quando estão em papéis similares ou diferentes do seu.

Para Vasconcelos (1985), a circulação humana no trânsito apresenta alguns conflitos entre pedestres e motoristas, os quais são inerentes e percebidos pelo **conflito físico**, que é a disputa pelo espaço, como no caso de pedestres passarem entre vários veículos em movimento. Já o **conflito político** reflete os interesses das pessoas, e está ligado à posição no processo produtivo das cidades.

Muitas ocorrências de acidentes – ou quase acidentes – são decorrentes de como as pessoas circulam e se relacionam umas com as outras e com os sistemas de normas no trânsito.

Rozestraten (1988 ,p. 8) afirma que “o trânsito é um movimento eminentemente social”, onde interagimos com diversos grupos de pessoas, sendo necessário que todos colaborem para a segurança uns dos outros neste espaço. Sendo assim, o comportamento desajustado de um único indivíduo impacta negativamente, trazendo prejuízos aos participantes do grupo.

Mas o que chamamos de acidentes de trânsito, é um evento único sem uma sequência fixa de produção, sendo o resultado da combinação de vários fatores casuais

(humanos, técnicos e ambientais), chamados também de **fatores contribuintes**, como o fator veicular, viário, ambiental, que tangenciam nas ocorrências desses acidentes, mas nosso foco de análise aqui serão os fatores humanos. Cabe ressaltar que há várias classificações de acidentes e acidentados que caracterizam mais as consequências do acidente do que suas causas e circunstâncias.

Existem alguns critérios de classificação de acidentes: a presença ou não de uma vítima; a presença ou não de pedestre; o veículo e a especificação da via; o estado da via; a presença ou não de algum defeito no veículo; o tipo do ser humano, que em outras unidades de aprendizagem você irá conhecer.

Seção 2

Epidemiologia dos acidentes de trânsito

A elevada mortalidade e morbidade por acidentes de trânsito é um problema grave de saúde pública, tanto no nosso país, como em outros países, com características de epidemia.

De acordo com a OMS (2004), 80% das mortes no trânsito são usuários vulneráveis, como pedestres, ciclistas e motociclistas – população mais pobre. Ainda segundo OMS (2009, para. 19) “nos países de baixa renda, caminhar, andar de bicicleta, de motocicleta e usar transporte público são as formas predominantes de transporte”. Já nos condutores, temos como faixa etária entre 18 a 25 anos, que tem se mostrado de acordo com as estatísticas, como o grupo maior de risco e de exposição aos AT.

A pesquisa de Moraes Neto et al (2012) mostrou a tendência da mortalidade por **Acidentes de transporte terrestre** (ATT), pedestre, ocupante de motocicleta e de veículo, incluindo o período de 2000 a 2010 e análise espacial para aglomerados de riscos, entre os anos de 2000 a 2010. Os dados foram obtidos do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM); calcularam-se as taxas padronizadas por idade, para Unidades Federadas (UF) e municípios por porte populacional. Os dados foram obtidos do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), onde calcularam-se as taxas padronizadas por idade, para Unidades Federadas (UF), e municípios por porte populacional. Os autores relatam que:

Entre os anos de 2000 e 2010, a população brasileira variou de 169.799.170 para 190.755.799 habitantes, o que representou um aumento de 11% no período. A variação da frota de veículos foi de 29.722.950 para 64.817.974 veículos, ou seja, um aumento de

54% no período. Os óbitos por ATT elevaram-se de 28.995 para 42.844, um aumento de 32,3% na década. (MORAIS NETO et al, 2012, p.2225).

Os autores desse estudo, Morais Neto et al (2012), identificaram nos seus resultados o aumento do fenômeno da motorização da população brasileira. Isso está representado pelas taxas de mortalidade por ATT, entre 2000 e 2010, que variou de 18 para 22,5 óbitos/100 mil habitantes, sendo que os risco de morte para pedestre reduziu, mas os de ocupantes de veículos e de motocicletas aumentou.

O maior risco de morte por ATT ocorreu nos municípios com até 20 mil habitantes e nos de 20 a 100 mil. A análise espacial mostrou os aglomerados de risco em treze locais para ATT, com destaque para alguns municípios de Santa Catarina, Paraná e de São Paulo, e de AT para ocupantes de motocicletas com aumento desses, entre 2000 e 2010 e ampliação das áreas com maior risco na região Nordeste. Como vemos, os acidentes de trânsito estão presentes nos municípios brasileiros também de pequeno porte populacional e se expandindo de maneira uniforme, não sendo mais um fenômeno das grandes cidades brasileiras e curiosamente a região que apresenta maior risco é o nordeste, devido ao aumento da frota de motocicleta.

Bacchieri e Barros (2011, p. 950) realizaram um estudo de levantamento bibliográfico, descrevendo a situação dos acidentes de trânsito no Brasil, desde a implementação do Código de Trânsito Brasileiro de 1998 até o ano de 2010. Os autores realizaram uma análise dos principais trabalhos científicos e publicações não acadêmicas nacionais e constataram que:

Os pedestres tiveram redução de 12 pontos percentuais nos valores relativos (de 36% em 1998 para 24% em (2008). Entretanto, o número de mortes manteve-se relativamente constante (de 9 mil a 10 mil mortes/ano).

As mortes dos ocupantes de automóvel representaram 22% do total em 2008, contra 12% em 1998. O número de vítimas fatais aumentou 121% (de 3.736 para 8.093 mortes), com maior valor em 2007 (8.273 mortes).

As mortes de condutores e passageiros de motocicletas aumentaram mais de 700% de 1998 e 2008 (de 1.028 para 8.529 vítimas fatais). Motociclistas passaram de 3% para 23% do total das mortes e ciclistas, de 1% (396 mortes) a 4% (1.556 mortes), com maior valor em 2006 (1.668 mortes). Como em outros países, os homens brasileiros morreram mais de AT em relação ao sexo feminino (aproximadamente 4,5 homens para cada mulher).

No tocante ao grupo de condutores motociclistas, o estudo de Bacchieri e Barros (2011, p. 952) também constatou que os acidentes de trânsito tem se intensificado devido a algumas variáveis que possibilitaram a expansão do uso da motocicleta no país, indicando os motociclistas como um dos grupos mais vulneráveis a acidentes. Seguem algumas considerações sobre o tema:

As motocicletas invadiram o espaço urbano como eficientes ferramentas de transporte e trabalho, diante do trânsito congestionado das grandes cidades. A ineficiência do transporte coletivo, o mercado de tele-entregas, a possibilidade de renda para jovens sem qualificação profissional e a facilidade de aquisição de uma motocicleta contribuíram para crescimento em cinco vezes, em relação ao aumento da frota de automóveis. Existem mais de 14 milhões de motocicletas em circulação, o que corresponde a 25% da frota nacional. A motocicleta tornou-se o meio de transporte individual mais popular do Brasil. Entretanto, a forma de condução e a vulnerabilidade do condutor e passageiro contribuíram para o aumento dos acidentes envolvendo motociclistas, principalmente jovens do sexo masculino, e suas principais vítimas, os pedestres. Os condutores de motocicletas são considerados o grupo prioritário em programas de prevenção, com riscos sete vezes maior de morte, quatro vezes maior de lesão corporal e duas vezes maior de atropelar um pedestre, quando comparados aos automobilistas. Motociclistas são as principais vítimas dos AT, posto historicamente ocupado pelos pedestres. Em quatro aglomerações urbanas (Belém, PA, Recife, PE, São Paulo, SP, e Porto Alegre, RS), 7% dos AT com automóveis geraram vítimas, percentual que variou de 61% a 82% para as motocicletas. O custo dos AT envolvendo motociclistas foi estimado em R\$ 5,3 bilhões, entre 1998 e 2006, correspondendo a R\$ 1.400,00 por moto em circulação. As profissões de “motoboy” e “mototaxista” foram consolidadas nesse contexto e regulamentadas pela Lei nº 12.009, de 29/07/2009, que exige idade mínima de 21 anos, possuir habilitação por pelo menos dois anos na categoria e ter sido aprovado em curso especializado para o exercício. A maioria dos trabalhadores é de adultos jovens do sexo masculino. A motocicleta como veículo de trabalho é frequentemente referida como possível causa para o aumento do número de vítimas motociclistas, e os motoboys apresentam elevado risco de sofrer AT devido às exigências da profissão. Em São Paulo e Porto Alegre, 37% das mortes e 28% das internações de motociclistas em pronto-socorro foram de motoboys, respectivamente. Pressão de clientes e de patrões para realização de entregas rápidas, remuneração por produtividade e turnos de trabalho que ultrapassam as dez horas diárias são apontados como determinantes da condução inadequada. O aumento da produtividade justifica a falta de

respeito à legislação de trânsito. Características do jovem do sexo masculino, como audácia, imaturidade, sensação de invulnerabilidade, tendência de superestimar capacidades e inexperiência na condução, somadas à necessidade de integrar-se ao grupo, que o estimula a ultrapassar limites e a transgredir, colaboram para agravar os AT. Soma-se a isso o veto do Poder Executivo ao Artigo 56 do CTB, que proibia ao motociclista a passagem entre veículos de filas adjacentes, em nome da “maior agilidade de deslocamento”, o que prejudica a segurança dos usuários das vias públicas. O mercado em expansão de tele-entregas e de mototáxis indica que esses profissionais realizam tarefas necessárias à sociedade. Estudo qualitativo em Porto Alegre mostrou a dicotomia social em relação aos motoboys: ao mesmo tempo em que são discriminados no trânsito, recorre-se a seus serviços quando da necessidade de entregas rápidas. Essa urgência, reconhecidamente fator causador de acidentes, é fundamental para assegurar o emprego e incentivada por patrões. Segundo Diniz et al, a realidade desses profissionais supera a emoção de pilotar a motocicleta. Condições precárias, ausência de contratos formais, jornadas extensas, estresse, pressão psicológica por maior produtividade, baixos rendimentos e riscos de acidente são constantes. Os motoboys convivem com a dialética risco-necessidade, relatada por Veronese & Oliveira: “Entre trabalhar sob o risco de sofrer um AT e não trabalhar, o que escolher? Resta aos motoboys tentar controlar o risco”. O fenômeno dos motoboys é considerado o maior problema de trânsito enfrentado no Brasil, e algumas ações são apontadas como imprescindíveis para a redução dos acidentes. É necessário transferir parte da responsabilidade aos empregadores e clientes, coibindo exigências de entregas que obriguem a adoção de comportamentos inseguros e jornadas de trabalho extenuantes. Obrigar empresas a contratar motociclistas profissionais que participaram de cursos de pilotagem defensiva e utilizar equipamentos de segurança, maior fiscalização e utilização de equipamentos controladores de velocidade são indispensáveis. A retomada do Artigo 56 do CTB e ações dirigidas exclusivamente à mudança de comportamento dos motoboys possivelmente terão pouca efetividade. Vasconcellos afirma que as mortes associadas às motocicletas eliminaram o ganho obtido pelo CTB na redução de acidentes com os demais veículos. É inegável o papel social da motocicleta no trabalho, lazer ou deslocamento de pessoas, e sua ocupação do espaço público é 82% menor quando comparada ao automóvel. Essa nova condição é um processo irreversível de mudança de composição de frota e o desafio será garantir a segurança dos usuários. (Fonte: BACCHIERI e BARROS, 2011, p. 952)

Os dados apresentados no estudo de Bacchieri e Barros (2011) sobre os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas indicam um dos maiores

problemas a ser enfrentados na segurança viária. Cabe esclarecer que o trânsito impacta sobre a saúde da população e tem diminuído a expectativa de vida dos adolescentes e adultos jovens, o que incide sobre os anos potenciais de vida perdido (APVP). Também influencia na saúde pública devido aos seus custos diretos (remoção, hospitalização e reabilitação) e indiretos, como problemas psíquicos, absenteísmo no trabalho e escola, perda de produtividade, manutenção das rodovias, vias públicas, entre outros. De acordo com Silva e Lima (2013. p. 46):

Pesquisa realizada pelo IPEA entre os anos 2001 e 2003 quantificou os custos dos acidentes de trânsito em áreas urbanas e concluiu por perdas anuais da ordem de R\$ 5,3 bilhões de reais. Este mesmo instituto, em 2006, demonstrou que os impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras são bastante significativos, estimados em R\$ 24,6 bilhões de reais; custos estes devidos principalmente à perda de produção, associada à morte das pessoas ou interrupção de suas atividades, seguido dos custos de cuidados em saúde e os associados aos veículos. Atualizados estes custos, temos um gasto de aproximadamente R\$ 40 bilhões anuais de custo com acidentes em aglomerados urbanos, superior a R\$ 9 bilhões de reais, e o custo dos acidentes em rodovias, de aproximadamente R\$ 30 bilhões. Além dos custos indiretos, há vários outros custos indiretos e muitas vezes invisíveis que acabam promovendo desestruturação familiar e pessoal imensurável.

Os dados apresentados por Silva e Lima (2013. p. 49) mostram que os óbitos de motociclistas quadruplicaram em 11 anos, e o risco de morte aumentou em 300%.

Com aumento da taxa de mortalidade de 1,5 para 6,0 óbitos por 100 mil habitantes, o gênero e a faixa etária onde prevalecem essas ocorrências de AT são de adultos, sexo masculino de 20 a 39 anos (30,2 óbitos por 100 mil habitantes) e entre os idosos (30,1 óbitos por mil habitantes). Em 2012, foram registradas no Sistema Único de Saúde (SUS) 1.000.262 internações por causas externas em serviços próprios e conveniados ao SUS no país, das quais 16% (equivalente a 159.397 casos) eram internações decorrentes de ATT, sendo 75% de homens, e os motociclistas com 51,2% das internações registradas.

Como vemos, pelos dados apresentados por Silva e Lima (2013), o Brasil perde economicamente e em aspectos sociais, pois são cidadãos brasileiros que poderiam contribuir positivamente para o desenvolvimento e crescimento do país.

Um fator que tem mostrado agravos à exposição de um acidente de trânsito, tanto para pedestres como a condutores, é o uso e abuso de **álcool**, associado

ou não ao uso de substâncias como as drogas. O país demorou a adotar medidas mais duras para coibir o problema do uso do álcool em direção veicular.

Hugo Leal

é Presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro e mentor do projeto para coibir o uso de álcool e direção veicular, que ficou conhecido popularmente como Lei Seca.

Para **Hugo Leal** (2013), a ingestão de álcool associada à direção veicular após implementação da Lei 11.705/08 e de sua atualização a Lei 12.760/12, tem mostrado efeitos positivos, pois inseriu uma discussão extremamente importante para diminuição dos acidentes de trânsito e a violência viária, isso reforça a necessidade de uma mudança efetiva no comportamento do condutor brasileiro.

Para Bacchieri e Barros (2011, p. 953) o álcool é ainda uma variável de risco que se mostra presente nas nossas estradas e vias:

A relação entre álcool e AT está bem documentada na literatura internacional, e é uma das principais causas de morbimortalidade, atingindo, sobretudo, homens jovens. O “I Levantamento Nacional Domiciliar sobre Padrões de Consumo de Álcool”, realizado em 143 cidades brasileiras em 2009, indicou prevalência de 35% de beber e dirigir (43% para homens e 9% para mulheres). Entre 2005 e 2009, estudos que relacionaram o uso de álcool e vítimas fatais no Estado de São Paulo, Distrito Federal e Porto Alegre encontraram alcoolemia positiva em 45%, 43% e 32% dos casos, respectivamente. Entre vítimas não fatais atendidas em centros de atenção ao trauma e emergências de São Paulo e Uberlândia (MG), a prevalência de ingestão de álcool foi, respectivamente, 24% e 29%. Cerca de 17% das vítimas de AT atendidas em serviços de emergência de cidades cobertas pelo Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes em Serviços Sentinela apresentavam suspeita de uso de álcool.

Nossas estradas e ruas ainda são um espaço de risco para circulação de pedestres e ciclistas, pois as cidades se adaptaram ao uso do carro, sem um planejamento eficiente com restritas indicações de locais seguros para o trânsito desses usuários. Os estudos realizados por Bacchieri e Barros (2011, p. 955) identificaram que:

Os pedestres totalizam quase um terço dos óbitos por AT no Brasil (aproximadamente 10 mil mortes/ano) e os ciclistas apresentam números crescentes: em 2005 foram mais de 1.500 mortes. Os pedestres constituem o terceiro maior grupo de vítimas, depois dos motociclistas e ocupantes de automóvel em cidade do sul do Brasil, mas são as principais vítimas fatais (38% das mortes e taxa de letalidade de 11%).⁹ Acidentes com pedestres e ciclistas apresentam alto sub-registro, 53% e 33%,

respectivamente, com taxa de letalidade corrigida de 5%, a mais alta para os dois grupos. Entre os pedestres que sofreram acidentes, 70% eram crianças ou idosos.⁹

Os grupos de usuários do trânsito, mostrados nesse estudos, são pedestres (crianças, adolescentes e idosos), que continuam a ser os participantes mais vulneráveis no trânsito.

De acordo com França (2013 p.25), “[...] no Brasil 4.781 crianças morreram em 2010 e cerca de 127.136 mil foram hospitalizadas. [...] O acidente que mais mata crianças e adolescentes até 14 anos no Brasil é o de trânsito, com 1.895 vítimas”. Os ciclistas também aparecem nas estatísticas como um grupo de risco para os AT. Os dados levantados por Bacchieri e Barros (2011, p. 956) mostram que a população trabalhadora do país utiliza, como meio de transporte para seus deslocamentos diários, a bicicleta.

Com frota estimada de 75 milhões de unidades, a bicicleta é utilizada principalmente como modo de transporte de trabalhadores no Brasil. Em Pelotas (RS), 17% da população trabalhadora faz uso dela diariamente e é o meio de transporte mais utilizado entre os homens (27%). Em 12 meses, 6% dos ciclistas sofreram algum tipo de AT com lesão corporal no deslocamento ao trabalho, valores superiores aos dados municipais. Em Maringá, os ciclistas representaram 18% das mortes por AT, em 1992. O padrão de utilização desse meio de transporte pode ser comum em cidades do interior do Brasil, com temperaturas amenas e topografia plana, sendo uma alternativa econômica, principalmente entre grupos sociais de menor renda.

Nas cidades, sejam elas de grande porte ou não, têm poucos espaços construídos para a circulação exclusiva de ciclistas, como ciclovias e ciclofaixas, o que se percebe são situações nas quais os ciclistas normalmente disputam lugares com os demais usuários do trânsito. Na visão de Biavati (2004, p. 47):

Andar nas cidades hoje em dia não é mesmo uma coisa completamente segura. Deveria ser diferente, mas vimos que muitos fatores contribuem para construir um risco de vida para o pedestre. A falta ou precariedade de estrutura da cidade para o deslocamento de pedestre-calçadas, passarelas, faixas de pedestre acabam forçando muitas pessoas a se misturarem perigosamente com o fluxo de veículos e, pior ainda, com o fluxo de veículos de grande porte, como caminhões ou ônibus. Em muitas situações, como vimos, o atropelamento não é culpa nem do pedestre nem do motorista, mas da cidade em que vivemos. A cidade expulsa a pessoa para o asfalto. No final das contas, o atropelamento não é bem um “acidente”, mas a soma de várias

causas que, juntas, produzem o encontro de pedestre com os carros no meio da rua. Então, é possível prever que uma situação se torne perigosa, e é possível se proteger disso.

De acordo com Alonso (2013), a população idosa tem aumentado no país. A previsão é de que, em 2025, o país será o sexto lugar no mundo. Dados apontam que de um universo de 35 milhões de motoristas no país, 12,85% são motoristas idosos. O número de condutores idosos cresceu 64% nos últimos 4 anos. Os problemas associados a este grupo são o fator idade, com o comprometimento da audição, visão e perda da capacidade motora e dos reflexos vinculados ao uso de medicação e de álcool, isso expõe a situações de risco no trânsito.

Os motoristas de transporte de passageiros e de cargas que circulam pelas nossas estradas e rodovias são profissionais do transporte, estando expostos a longas jornadas diárias, fadiga, distúrbios do sono, uso e exposição ao álcool e drogas ilícitas (anfetaminas, cocaína e canabinoides). De acordo com Bacchieri e Barros (2011, p. 956),

A matriz rodoviária brasileira é responsável por 62% das cargas e 96% dos passageiros transportados, com frota estimada em mais de 2 milhões de caminhões e cerca de 700 mil ônibus e microônibus. Entre 2004 e 2007, os AT envolvendo caminhões e veículos de cargas nas rodovias federais aumentaram 14%, passando de 40.107 para 45.833, com 3.124 mortos e mais de 20 mil feridos. A matriz rodoviária brasileira é responsável por 62% das cargas e 96% dos passageiros transportados, com frota estimada em mais de 2 milhões de caminhões e cerca de 700 mil ônibus e microônibus. Entre 2004 e 2007, os AT envolvendo caminhões e veículos de cargas nas rodovias federais aumentaram 14%, passando de 40.107 para 45.833, com 3.124 mortos e mais de 20 mil feridos. Muitos caminhoneiros fazem uso de anfetaminas para reduzir o cansaço diante de longos percursos. Segundo Nascimento et al, 2/3 dos motoristas de caminhão utilizam essa substância: 27% fazem uso diário e 60% utilizam de duas a três vezes por semana. A maioria (76%) declarou fazer uso para apressar a chegada no local de destino e 27% relataram acidentes rodoviários devido ao uso. A substância foi adquirida em postos de combustíveis (58%), farmácias (38%) e na própria empresa de transporte (8%). Praticamente metade das empresas de transporte de Santa Catarina informou o uso de drogas por seus motoristas em 2004; 65% referiam-se a anfetaminas. A maioria relatou AT que mataram ou lesionaram permanentemente motoristas em serviço. Estudo mostrou que 91% dos caminhoneiros entrevistados bebiam durante as jornadas de trabalho, 24% diariamente. Os postos de combustível foram os locais preferidos para o consumo para 43% dos motoristas, e 17% dos que referiram beber estiveram

envolvidos em AT pelo uso de álcool. Em regiões metropolitanas de 26 capitais do Brasil, 71% dos motoristas de caminhão referiram pelo menos um episódio de consumo abusivo de álcool (*binge*) no último ano. Cerca de 10% ingeriram bebida alcoólica no dia da entrevista e 9% relataram já ter dirigido após beber de forma legalmente imprópria.

Na próxima seção, trataremos sobre o comportamento humano, que está relacionado aos acidentes de trânsito por meio da descrição de algumas teorias que indicam suas possíveis causas, bem iremos estudar alguns processos psicológicos presentes na direção veicular.

Seção 3

Comportamento humano envolvido nos acidentes de trânsito (AT): possíveis explicações

A Psicologia tem buscado explicações para o comportamento de risco e os fatores que levam aos acidentes, sejam eles de trânsito ou de trabalho. Muitas das teorias que trataremos a seguir, foram originadas dos estudos sobre acidentes de trabalho e serviram de parâmetros para prospectar sobre os AT. Algumas dessas hipóteses dos pesquisadores originaram o que denominamos de “Teorias” e “Modelos” para explicar o comportamento humano e a relação com a ocorrência de ATT.



Cabe esclarecer que o termo “teorias”, na ciência, significa um meio de apreender fenômenos e de mostrar esse conhecimento de uma maneira que possa ser comunicado a outros. Já “modelos” podem ser definidos como uma visão simplificada ou idealizada dos sistemas ou processos. (MACÍAS, 2009).

Antes de estudarmos algumas das teorias mais importantes sobre o que leva aos AT, é necessário compreender algumas ideias que estavam subjacentes quando da elaboração desses modelos teóricos.

Macías (2009) descreve quatro etapas históricas dos paradigmas presentes na teorização sobre os acidentes de trânsito. Na primeira etapa, conhecida como “período técnico”, considerava-se que os acidentes de trânsito eram gerados por falhas mecânicas. Na segunda etapa, “erro humano”, as limitações dos indivíduos são mais importantes que as causas mecânicas. Essa compreensão originou

a abordagem enfocando o modelo de prevenção dos três “E”: *Engineering* (engenharia), *Education* (educação) e *Enforcement* (fiscalização).

Na terceira etapa, “sócio-técnica”, as causas provêm do impacto negativo que uma pobre ergonomia e desenho organizacional tem sobre a interação homem e máquina, onde o escopo foi ampliado para o controle do “sistema de tráfego”, e a segurança foi tomada como aspecto importante desse sistema, visando a reduzir os fatores de risco.

A quarta e última etapa que prevalece atualmente, é chamada de “cultura da segurança”. Nessa etapa, o entendimento é de que as pessoas não estão atuando ou interagindo com a tecnologia isoladamente, mas estão interagindo com uma cultura particular. O atual paradigma que impera é o controle do sistema de transporte, e entende-se que o trânsito está relacionado com fatores macrosociais, como poluição, problemas sonoros, necessidade de reorganizar o transporte de forma geral, pois isso faz parte da vida das pessoas. (MACÍAS, 2009).

Macías (2009) realizou uma revisão das principais teorias que foram usadas para explicar a causa dos acidentes de trânsito (AT) e que embasaram e ainda são utilizadas em pesquisas e modelos de estudos sobre esse fenômeno. As três primeiras teorias que tiveram ampla repercussão na literatura foram: a teoria do acaso puro (*Pure Chance*), desvantagem enviesada ou tendenciosa (*Biased liability*) e a teoria de propensão aos acidentes (*Accident proneness – Unequal initial liability*), propostas por Greenwood e Woods, em 1919 e por Newbold, em 1926.

Veja agora a descrição das teorias (MACÍAS, 2009, P.74):

1. **Acaso puro:** considera que todas as pessoas têm a mesma chance de sofrer acidentes, os quais seriam atos de Deus. Portanto, não teriam prevenção possível para ele.
2. **Desvantagem enviesada:** Quando uma pessoa sofre um acidente, a probabilidade de essa pessoa sofrer outro no futuro pode diminuir ou aumentar dependendo a qual pertence.
3. **Propensão aos acidentes:** esta teoria é mais discutida na história da pesquisa sobre acidentes e se originou de pesquisas sobre acidentes de trabalho em funcionários de fábricas. Se baseia na ideia que apenas um pequeno número de indivíduos é responsável pela maioria dos acidentes e que existem subgrupos com maior propensão a sofrer AT do que a população onde estão inseridos. Esta teoria sugeria que alguns motoristas eram mais propensos a se acidentarem devido a certas características de personalidade e de comportamentos socialmente desajustados. Foi muito criticado por limitar os acidentes a apenas um número de pessoas.

Outras teorias apresentadas por Macías (2009), são:

A **Teoria de Ajuste ao estresse**, elaborada por Keer, em 1950. Parte da ideia da qual os indivíduos que não alcançassem algum tipo de ajuste ou integração com o ambiente tenderiam a ter mais acidentes do que os outros, e que os ajustes eram afetados por esforços (estressores) físicos e psicológicos.

Já a **Teoria das metas**, elaborada também por Kerr, entre os anos de 1950 a 1957, entende que os indivíduos sofrem acidentes por causa da falta de atenção e pelo fato de não ter liberdade para escolher as metas estabelecidas para a tarefa em questão, o que geraria um clima psicológico adverso, isso não contribuiria para o estado de alerta necessário ao cumprimento da tarefa. Outros modelos explicativos no decorrer do tempo foram surgindo. Ainda na década de 1950, foram elaborados os modelos que focaram no processamento de informações. De acordo com Santos (2013, p. 35), essa abordagem propôs que o processamento de informação fosse conduzido por meio de uma sequência de estágios, os quais incluem a atenção, a percepção, a decisão e a ação. As limitações na capacidade de processar informações pelo motorista, o que se nota pela sua capacidade de atentar, perceber, tomar decisões e responder, poderiam causar erros intencionais e contribuir para se envolverem em acidentes. Ainda de acordo com a autora, essas explicações perduraram durante a década de 1960 e influenciaram a considerar o indivíduo como uma vítima pouco capaz de processar a multiplicidade dos estímulos dispostos diante das situações ambientais.

A **Teoria da Motivação inconsciente** teve origem no final da década de 1960, e é pautada na Psicanálise. “De acordo com essa perspectiva, os AT acontecem por motivações inconscientes como: culpa, agressão, ansiedade, ambição e conflito que surgem como atos involuntários e não intencionais”. Prioriza-se o estudo das disposições da personalidade do motorista na produção dessas motivações inconscientes e de que modo sua percepção interage no ambiente, onde o acidentado é visto como um caso a ser analisado. (MACÍAS, 2009,p.69).

De acordo com Macías (2009, p. 70), outras teorias se originaram das ciências comportamentais e tendem a situar o ser humano como principal fator desencadeante dos AT. São direcionados ao comportamento do condutor (*Driver Behavior*), mas geralmente são adaptadas para descrever comportamentos de pedestres e ciclistas. São quatro as teorias:

Temos a **Teoria do limiar do risco**, criada por Nataanen e Summala publicada entre 1974 e 1976, a qual defende a ideia de que os indivíduos não estão dispostos a aceitar nenhum risco ao conduzir um veículo. No entendimento desses pesquisadores, o comportamento arriscado não é percebido, pois por meio de diversos processos de aprendizagem e de influência dos pares, entre outros fatores, o limiar de percepção subjetiva do risco foi adaptado. Assim, a

direção veicular é considerada uma tarefa onde as próprias decisões determinam os passos a seguir (autoexigência). Aqui, dois aspectos são fundamentais: a motivação e a emoção do condutor (a adaptação dos sentidos ao risco). Se existir um desequilíbrio entre os determinantes, apareceria uma condução de risco.

Para essa teoria, a **prevenção** deve ser baseada no treinamento para diminuir o limiar subjetivo, reduzindo a brecha entre o risco objetivo e percebido e também o número de escolhas, eliminando certas alternativas, treinando escolhas mais adequadas, por meio da educação para o trânsito, propagandas, conservação das rodovias, aumento da fiscalização, entre outros (MACÍAS, 2009, p. 71).

Ainda temos a **Teoria da ação razoada e do comportamento planejado**, proposta por Fishbein e Ajzen em 1975. É uma teoria geral do comportamento que explica o processo de tomada de decisão no nível comportamental, esses autores têm como entendimento que o ser humano se comporta como um animal racional ao processar informações, ou as utiliza sistematicamente de forma totalmente voluntária, para formar ou não a intenção de realizar um comportamento. Para esses autores, a intenção se torna um conceito chave para prever um comportamento, pois influi diretamente sobre a decisão ou não de executá-la. Essa intenção é composta por um fator pessoal percebido pela atitude em relação ao comportamento e outro normativo, reflexo da influência social.

No início da década de 1970, Wilde, psicólogo canadense, criou a **Teoria da Homeostase de Risco**, uma teoria para explicar o envolvimento do condutor em acidentes, a partir do conceito de Homeostase. Wilde (2005) considera que a eleição individual de alternativas depende da percepção subjetiva do risco de acidente e do nível do risco que a pessoa está disposta a aceitar, denominando de risco aceito, tolerado ou pretendido – *target risk*. O melhor comportamento é aquele que reduz ao máximo possível a brecha entre o risco que o indivíduo está disposto a aceitar e o risco que percebe maximizando os benefícios. De acordo com Macías (2009, p. 73), “trata-se de uma teoria que **explica o processo da tomada** de decisões dos usuários das ruas em qualquer situação de trânsito”. Para Wilde (2005), há condutores que têm um nível alto de risco e, portanto, uma probabilidade maior de acidente como meta a ser atingida, dirigem na busca de riscos e sensações (*sensation seeking*). Podemos perceber e encontrar essas características em jovens de 16 a 24 anos, associadas à falta de experiências, veem o dirigir como diversão, imaturidade, e apresentam comportamentos que implicam uma maior aceitação de riscos, fazendo parte do grupo com maior probabilidade de se envolver em AT. Na visão de Wilde, para que as intervenções de segurança sejam efetivas na redução dos AT, é necessário reduzir o nível aceitável de riscos, ou seja, é necessário reduzir a vontade das pessoas arriscarem suas vidas, interferindo, principalmente, nos fatores motivacionais,

mas também dos não *motivacionais*, como desenho das estradas, melhora da segurança dos veículos e treinamento do condutor. (WILDE, 2005).

Já a **Teoria da Ameaça Evitação**, Macías (2009, p. 76), foi criada em 1984 por Rya Fuller, estando relacionada à teoria comportamental da aprendizagem. Isso leva os indivíduos a aprenderem as tarefas associadas à condução para evitar uma consequência desagradável. Para o mentor dessa teoria, aprendemos a nos comportar de forma arriscada no trânsito porque sabemos que a probabilidade de acontecer uma situação perigosa, a partir da nossa decisão, é improvável ou incerta, e podemos receber recompensas e punições, decorrentes do nosso comportamento mais ou menos arriscado. Um exemplo seria o excesso de velocidade. Muitos condutores dirigem acima da velocidade permitida - o que é realizado com sucesso em quase todas as ocasiões, isso significa uma recompensa ao comportamento arriscado. Podemos relacionar que chegar mais cedo em casa aumenta a autoestima do condutor, pois esse comportamento (exceder a velocidade permitida) será percebido como menos perigoso, diminuindo a percepção subjetiva da ocorrência de um AT.

De acordo com Macías (2009), as teorias pautadas nos aspectos comportamentais que enfatizam as motivações do risco, levando em conta certos aspectos da aprendizagem, aos poucos foram sendo criticadas, por só conseguirem explicar comportamentos individuais, não relacionando comportamentos aninhados com outros. Isso levou a um novo paradigma que é a visão sistêmica.

A **teoria dos Sistemas ou Teoria da Multicausalidade**, criada a partir da década de 1950, é uma abordagem multidisciplinar que explica as inter-relações e interdependências entre os elementos técnicos, humanos e do ambiente, fazendo parte do sistema trânsito, os quais estão interligados e interagem uns com os outros, de forma complexa. Nessa perspectiva, os acidentes seriam decorrentes de um somatório de falhas humanas, materiais, fatores externos, que atuam de modo simultâneos, em diferentes níveis e com importância desigual, os quais originam problemas de ordem psicológica, social, econômica, ambiental, entre outros. Essa teoria tem sido muito utilizada atualmente, pois proporciona um amplo campo de pesquisa, em que muitos problemas do trânsito ainda estão sendo estudados .

Para Rozestratem (1988), nas situações de trânsito, o comportamento do condutor é influenciado por diversos estímulos oriundos do ambiente geral (árvores, casas, anúncios), do ambiente de trânsito (via, sinalização, outros veículo e buzina), do veículo (volante e os comandos do carro), do ambiente corporal – organismo (estresse, fadiga, dor, bem-estar). Esses estímulos produzem diferentes respostas, que podem representar comportamentos gerais ou específicos de trânsito.

Na visão de Santos (2013), essa maneira de Rozestraten (1988) expor suas ideias rompe com a tradição clássica da descrição e análise de comportamento, ao apontar um terceiro elemento entre o estímulo e a resposta - que é a realidade subjetiva do condutor, que ele denomina de organismo. Na visão de Rozestraten (1988), o organismo seria o elemento que abrangeria todos os hábitos, experiências anteriores, motivações, limiares sensoriais, tempo de reação e suas estruturas comportamentais particulares. Dessa maneira, esse autor entende que o comportamento depende da experiência prévia do indivíduo na situação de trânsito, das condições do organismo e dos estímulos apresentados.

Uma pesquisa realizada em 1977, por (TREAT COLS apud Rozestraten 1988, p.99) procurou desenvolver uma taxionomia das causas potenciais humanas dos acidentes. Nesta pesquisa, foi definido as causas humanas diretas e indiretas dos acidentes. As causas humanas diretas são definidas como sendo atos humanos ou omissões de atos humanos, e citam dez fatores humanos diretos mais importantes, como: falta de vigilância visual, falta de atenção, velocidade excessiva, ação evasiva inadequada, suposição falsa, distração interna, manobra inadequada, técnica inadequada de dirigir, técnica inadequada defensivamente e supercompensação. Já as causas humanas indiretas são definidas como as condições ou estado do condutor que afetam negativamente a habilidade em realizar as funções do processamento da informação, necessárias para um desempenho seguro na tarefa de dirigir. Os autores desse estudo, mostram três condições ou estado do condutor que são:

- condições e os estados **físico-fisiológico**, que se relacionam com os estados e condições que debilitam os órgãos dos sentidos, o sistema nervoso, a função normal do organismo e as deficiências motoras, como: debilitação por álcool ou drogas, cansaço, doença crônica, deficiência física e visual. Os autores destacam que essas condições do condutor afetam os processos psicológicos básicos, pois o mau funcionamento pode afetar diretamente o comportamento, podendo causar um AT.
- condições e **estados emocionais e mentais**, como: raiva, estresse, ansiedade, agressividade, pressão dos outros motoristas, pressa, entre outros.
- condições de **experiência e familiaridade**: inexperiência do condutor, veículo não familiar, estrada familiar ou não. (TREAT COLS, apud ROZESTRATEN 1988, p. 103).

Outra tendência de estudos que fundamentam pesquisas e estudos na área da psicologia para análise dos AT consideram a influência dos fatores sociais nas ações dos condutores pautadas na visão da antropologia e da sociologia. Estudos sociológicos, como de Barjonet, Cauzard e L’Hoste (1987 apud Santos (2013)), chegaram à conclusão de que pode haver uma indução social de atitudes e comportamentos favoráveis ao risco entre jovens. Esses autores afirmam que o *status* do objeto automóvel como instrumento de diferenciação e de identificação social pode induzir a comportamentos de riscos.

DaMatta (2010, p. 36) defende a ideia de que o comportamento no trânsito, nas ruas, é reflexo de uma sociedade que ainda não aprendeu a ser igualitária e a se libertar de seus traços aristocráticos. O autor afirma que existe uma mentalidade hierárquica ainda regida pela lógica “você sabe com quem esta falando?”, segundo a qual obedecer à lei é sintoma de inferioridade.

3.1 Fatores psicológicos básicos atuantes na direção veicular

A psicologia do trânsito tem como uma de suas funções principais e domínios de conhecimento a verificação de aspectos comportamentais dos condutores, por meio da utilização e aplicação de instrumentos psicológicos, como testes e demais métodos e técnicas. O objetivo é o de identificar alterações psicológicas que embasem ou contraindiquem a habilitação e condução de veículos.

Vemos concretamente os processos psicológicos como tomada da informação, processamento, julgamento e tomada de decisão na ação dos condutores de veículos. Além disso, os processos psicológicos, como tomada de informação também, estão presentes no comportamento dos demais usuários do trânsito, como ciclistas e pedestres, quando tem que acionar esses processos como meio para identificar e analisar situações para procederem com segurança no trânsito. Ozestraten (1988); Hoffmann (2005) e Alchieri (2009) tratam desse tema em suas publicações.

Para Rozestraten (1988, p.109), “o estímulo está no começo de todo ciclo dos processos psíquicos” sendo a tomada de informação do ambiente. Nossos sentidos são as nossas janelas para o mundo: as informações (estímulos) que captamos do meio externo são processadas por meio da sensação e percepção.



Sensação é a própria consciência dos estímulos sensoriais; a **atenção** é a focalização consciente e específica sobre alguns aspectos da realidade e **percepção**, define-se como o processo de organizar, interpretar estímulos sensoriais recebidos, favorecendo a compreensão do ambiente que nos cerca. (Davidoff, 1983, rozestraten, 1998)

Nesse sentido, a tomada de informação inclui as funções atencionais (atenção difusa, sustentada e distributiva) e a percepção, ambas são extremamente importantes para direção veicular. No entanto, no trânsito, tanto o condutores como os pedestres e ciclistas têm que se manter atentos e vigilantes em busca de estímulos importantes para sua segurança.

O ato de dirigir envolve a **capacidade cognitiva**. As funções cognitivas relacionadas à direção veicular, incluem: memória, atenção, avaliação sistemática do ambiente e outras habilidades visuoespaciais, verbais e de processamento de informações, tomada de decisões e resolução de problemas.

De acordo com Rozestraten (1988), o processamento da informação se refere ao processo de compreensão – identificação significativa. Aqui entra a memória e a aprendizagem, compreensão da situação, na qual experiência ajuda e, por último, avaliação da situação – avaliamos velocidade do outro carro e a movimentação nas vias, além de um certo nível de previsibilidade, o qual permite agir de acordo com as situações que estamos vivendo, aqui entra a direção defensiva.

Já a **Tomada de decisão** é o elo entre a compreensão da situação e a ação. Quando temos as informações e compreendemos, já é possível construir uma previsão daquilo que provavelmente vai acontecer a seguir, usamos nossa capacidade de **juízo**. Na visão de Rozestraten (1988), o juízo está ligado às nossas características de personalidade, valores, atitudes e crenças. Exemplo: agressividade pode atrapalhar nosso juízo nos levando a decisões irracionais.

Um exemplo muito comum é a expressão ouvida nos relatos de acidentes, “*olhou mas não viu*” – mostra que os condutores não processaram as informações essenciais e não agiram corretamente sobre a situação, mesmo quando os registros oculares mostram que a fixação dos olhos nos estímulos visuais realmente ocorreu. (HOFFMANN, 2005).

A **atenção**, principalmente a atenção distribuída, parece gerar problemas para condutores mais velhos. A diminuição do desempenho devido ao uso de álcool e drogas tem sido registrada em numerosos estudos, assim como o uso de alguns equipamentos na direção veicular, como celular, iphone, smartphone, TV e GPS. Outros aspectos são os decréscimos nos níveis de atenção resultantes de fadiga, um sério problema entre condutores profissionais, em particular àqueles de transporte de longa distância.

Rozestraten (1988) fala das características de personalidade que podem ter uma propensão aos acidentes, mas foi uma teoria que não prosperou na psicologia. Já o comportamento social desajustado (Rocha 2005) , assim como

a agressividade, raiva no trânsito (*road rage*) (Presa, 2010), tem encontrado evidências de alguns estudos.



“(...) o homem dirige como vive. Quem se sente bem ajustado na sociedade se comporta como tal no trânsito”. ROZESTRATEN (1988, p. 134).

Rozestraten (1988) menciona em seus estudos que existem fatores acidentogênicos passageiros (ou transitórios), e cita a fadiga como um indicador de risco aos AT. Atualmente, observamos no trânsito muitos elementos estressores: fadiga, maior número de veículos, vias congestionadas, violência urbana, excesso de estímulo sonoro e visual, poluição do ar - aliados a péssimas condições da maioria das estradas e fatores individuais de vida de cada um. Todos esses fatores podem impactar nos processos psicológicos, tornando-os disfuncionais.



O conceito de estresse nos remete à reação do organismo a uma situação de tensão ou ameaça, onde o indivíduo pode mostrar comportamento de fuga, luta ou adaptação a tal situação. O indivíduo nesse processo pode desenvolver habilidades de adaptação, como *coping* ou estratégias de enfrentamento. O ato de dirigir é um processo dinâmico e exige do condutor um comportamento acurado. Quando esse se encontra sob efeito do estresse, sua capacidade psíquica diminui, como na percepção de estímulos. Podemos encontrar condutores com sintomas de estresse somáticos e cognitivos .

3.2 Acidentes de trânsito e danos psicológicos

As pessoas acidentadas de trânsito e as decorrências dos AT como os problemas de saúde física e psíquica, têm sido objeto de estudos e pesquisas na área com o intuito de conhecer como o AT impacta na vida das vítimas que são diretamente envolvidas. Alguns desses estudos científicos se direcionam a identificar o significado do AT e as decorrências invisíveis que impactam no bem-estar psicológico da vítima de ATT, como o transtorno de estresse pós-traumático. (TEPT), fobias específicas, transtorno de ansiedade e depressão.

O estudo de Zimmermann (2008) caracterizou as sequelas invisíveis de acidentados de trânsito, por meio dos fatores relacionados ao acidente de trânsito na perspectiva das vítimas, assim como procurou identificar as consequências

do acidente nos contextos: social, familiar, econômico, trabalho, lazer, bem como levantou as perspectivas futuras de vida dos acidentados.

A pesquisa foi realizada com 08 pacientes que estão recebendo atendimentos fisioterápicos na Clínica Escola de Fisioterapia da Universidade Católica Dom Bosco, em Campo Grande (MS). Sendo 07 do sexo masculino e 01 do sexo feminino. A idade variou de 20 a 46 anos de idade, 50% está na faixa de 20 a 23 anos, e o restante distribuído de 29 a 46 anos. A situação conjugal identificou 50 % solteiros, e os demais como amasiado e/ ou viúvo e 25% casados. O estudo também apontou que os 50% dos participantes têm filhos variando de um a três, os outros 50% não tem filhos. Todos os participantes pesquisados apresentavam a instrução de Ensino Fundamental. Variando com 35% de Ensino Básico incompleto, 24% de Básico completo, 24% Superior Incompleto e 12% não conseguindo se expressar. No momento da pesquisa, todos os entrevistados apresentavam deficiência física, indo desde a perda parcial e total da imobilidade, necessitando da ajuda de terceiros para suas necessidades básicas. As sequelas físicas mais identificadas foram: politrauma ósseo, traumatismo crânio encefálico, neuropraxia, fratura do joelho e Amputação.

As condições psicológicas relacionaram problemas referentes a nervosismo, insônia, irritabilidade, agressividade, depressão e perda de memória. As conclusões do estudo apontam que há outros custos de difícil cálculo de valor econômico, que são sofrimento, humilhação, dependência e medo da pessoa vitimada e de seus familiares. Aponta que os transtornos decorrentes do acidente de trânsito são um problema de saúde pública e pouca atenção tem recebido pela atual política pública na assistência pós-acidente a esse condutor acidentado, que precisa de reabilitação e de reinserção social. ZIMMERMANN (2008, p. 48).

Na pesquisa de Cavalcante, Morita e Haddad (2009) sobre estresse pós-traumático (TEPT), as referidas autoras questionam sobre quais são as implicações sociais e psicológicas de um AT:

Qual o custo social de uma criança que perde sua mãe e/ ou seu pai num acidente? Qual o custo social de uma mulher ou de um homem que adquiriram uma deficiência grave que irá afetar seu ajustamento pessoal, familiar e profissional, para além dos custos com resgate, assistência hospitalar, reabilitação, perda de produção, gastos previdenciários, danos a terceiros, administração de seguros e suporte de agentes de trânsito? Quais as sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito? (Fonte: CAVALCANTE, MORITA E HADDAD, 2009 p.1764)

Na visão dessas autoras, não são todos os envolvidos nos AT que irão desenvolver problemas psicológicos, mas uma pessoa que apresenta vulnerabilidades e vivenciou situações de exposição à violência ou formas crônicas de sofrimento ao longo da vida, pode apresentar uma reação mais grave ao estresse intenso e pode ser suscetível para desenvolver problemas mentais, entre eles o TEPT.

Seção 4

Possibilidades de prevenção de acidentes e a psicologia do trânsito

Os modelos e teorias de estudo sobre os AT em Psicologia do Trânsito têm sido mais utilizados para entender o que causa (fatores) os acidentes do que prevenir ou tratar de suas decorrências e o que poderia contribuir para o restabelecimento da saúde e da qualidade de vida das vítimas de ATT. Percebe-se que é necessário a junção de uma outra área da psicologia, que é a Psicologia da Saúde, atuando em conjunto com os psicólogos do trânsito, bem como os médicos do tráfego, para que possamos unir esforços e implementar programas na comunidade e nas empresas de transporte.

Hoje muitas empresas já implementaram o PRAD (Programa de controle dos problemas relacionados ao uso, abuso e dependência do álcool e outras drogas) favorecendo a prevenção e segurança viária (MOREIRA, 2013). No entanto, há ainda dificuldades para o diálogo e a prática interdisciplinar dos profissionais da saúde e de outras áreas nas intervenções no trânsito, recaindo no problemas das especialidades.

No país ainda prevalece as práticas do modelo biomédico pelos profissionais da saúde, pois se procura dar atenção unicamente às causas, manifestação biológica ou isolada da doença, não considerando as causas multifatorial dos problemas de saúde. Na situação de atendimento aos sobreviventes dos acidentes de trânsito, a atenção é dirigida aos cuidados com as lesões e ferimentos, sequelas físicas, pouco se fala em transtornos psíquicos, como: fobias específicas, quadros de transtornos depressivos e de ansiedade. Também pouco se fala no estresse pós- traumático, entre outros quadros psicopatológicos decorrentes dos ATT, ou no atendimento e suporte psicológico às famílias das vítimas. Assim, seria importante a atuação dos psicólogos de

trânsito nos hospitais e em unidades de saúde, desenvolvendo atividades de conscientização com grupos de acidentados, procurando promover a mudança para comportamentos mais seguros no trânsito.

O papel do psicólogo perito examinador de trânsito, ao realizar a avaliação psicológica pericial, utilizando de técnicas e instrumentos psicológicos, a sua atuação também pode estar relacionada à prevenção e à saúde, quando procura identificar fatores de risco à segurança dos condutores e que pode expor o indivíduo a um AT. Por exemplo, quando esse profissional identifica no indivíduo avaliado dificuldades nas suas relações com níveis acentuados de ansiedade, há no seu trabalho consonância com os pressupostos de cuidados com a saúde desse condutor.

São algumas possibilidades de atividades que citamos, mas que não se esgotam, dado que os problemas oriundos dos fenômenos do trânsito são cada vez mais complexos e muito ainda existe por ser realizado em prevenção no trânsito.

Capítulo 4

Mobilidade humana

Habilidades

Neste tópico, pretende-se desenvolver no aluno a compreensão crítica sobre mobilidade humana e os problemas relacionados, no seu dia a dia, como participante do trânsito e como profissional da área. Também visa a refletir a fim de atuar sobre os aspectos que precisam ser melhorados no planejamento das cidades e como isso interfere na vida das pessoas.

Seções de estudo

Seção 1: Mobilidade humana e trânsito

Seção 2: Seção 2: A falta de planejamento do trânsito nas cidades e as decorrências.

Seção 3: Seção 3: Que vida nas cidades e no trânsito queremos?

Seção 1

Mobilidade humana e trânsito

O tema mobilidade e suas decorrências estão em pauta seja nas nossas conversas, na mídia, nas discussões nas redes sociais e nos eventos de especialistas da área de trânsito. Essas discussões referem-se aos problemas enfrentados por todos cotidianamente, como participantes do trânsito que somos, seja andando a pé ou de bicicleta, disputando espaços com os carros nos lugares onde circulamos. Já enquanto condutores de veículos, estamos sujeitos aos engarrafamentos e congestionamentos; se somos usuários de ônibus, trens e metrô, sentimos a falta de qualidade e agilidade desses serviços. De acordo com César Zuin (2012, p. 11):

Seja na condição de pedestre ou de condutor, a crise da mobilidade afeta o homem numa disputa de espaço físico, principalmente nos grandes centros urbanos. Falamos em crise pelos prejuízos causados, que são comumente relatados, e são desde danos à saúde (provocados pelo estresse) até perda econômica pelo tempo perdido em longos congestionamentos, ou conflitos sociais gerados pela fúria no trânsito (agressividade), além de problemas de segurança (violência e assaltos). O ambiente também é prejudicado quanto à emissão de gases poluentes e da destruição da natureza para a construção de mais vias que facilitem a mobilidade. A situação nas vias se complica à medida que mais carros e pessoas circulam e mais se gasta para manter essa via em condição de tráfego, com sinalização adequada e melhor acessibilidade.

Cabe ressaltar que mobilidade humana é o desafio atual das cidades, sejam elas de pequeno ou grande porte, fenômeno que impacta não só aqui no nosso país, mas em outras partes do mundo, e está relacionado a aspectos como o uso do carro, tempo gasto no trânsito, transporte público, sistemas de mobilidade, facilidades de movimentação de pessoas e bens, meio ambiente, saúde pública e qualidade de vida urbana das pessoas. De acordo com o Conselho Federal de Psicologia (2000) apud Araújo, Oliveira, Sá, Santos e Lima (2011, p.574).

Não é possível pensar no meio urbano sem pensar em trânsito. Em muitos países, os problemas causados pelo trânsito são enquadrados tanto na perspectiva do meio ambiente quanto na da saúde pública, tamanho é o seu impacto na qualidade de vida das pessoas. Tal complexidade implica para o psicólogo do trânsito uma formação comprometida com o estudo das cidades e seu planejamento urbano, com a saúde pública, o convívio humano e a diversidade“ .

Como vemos, pensar sobre o uso do espaço urbano, trânsito e mobilidade humana é também refletir sobre a convivência humana nesses contextos, tendo como perspectiva o bem-estar psicológico do indivíduo que perpassa pelo trânsito e como esse indivíduo se movimenta tendo ou não facilidades nos seus deslocamentos diários e acesso ao serviço. Por isso, pensar sobre a mobilidade é também tarefa da Psicologia do Trânsito e dos profissionais da área, como indicado pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP).



Mas o que significa o termo Mobilidade?

A definição, segundo dicionário Michaelis (1998), é

mo.bi.li.da.de: “*sf (latmobilitate)* 1 Propriedade do que é móvel ou do que obedece às leis do movimento. 2 Socio Deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social. 3 Movimento comunicado por uma força qualquer. 4 Falta de estabilidade, de firmeza; inconstância. 5 Facilidade em mudar de fisionomia. 6 Volubilidade. 7 Caráter de certos micróbios capazes de se deslocar por seus próprios meios; motilidade.

Na visão de Gomide (2006) apud ARAUJO et all (2011, p. 575), mobilidade “compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nela envolvidas”. Para ARAUJO et all (2011, p. 581), “a mobilidade compreende a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade em função das complexas atividades nela desenvolvidas, constituindo um componente da qualidade de vida aspirada por seus habitantes.”

Sobre o assunto, Furtado (2010, p. 29) afirma que:

Quando estamos falando de mobilidade, estamos falando desde a circunstância do cadeirante atravessando a rua, a condição de mobilidade que o deficiente físico encontra no seu cotidiano, até a discussão sobre cidadania. Estamos falando das condições adequadas para um cadeirante se locomover, na cidade de São Paulo ou em qualquer cidade brasileira, e estamos falando também da mobilidade de pessoas pelo planeta.

Nesse sentido, com base nas definições propostas, mobilidade humana caracteriza-se pela necessidade da ação de deslocamentos das pessoas, envolvendo determinações sociais e subjetivas e suas consequências ao espaço utilizado.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) divulgaram, no ano de 2011, um estudo realizado sobre Transporte e Mobilidade Urbana no país. Essas duas instituições mantêm atividades conjuntas desde 1971, abrangendo vários aspectos do estudo do desenvolvimento econômico e social do Brasil, da América Latina e do Caribe. Entre os aspectos apresentados no estudo, foram diagnosticadas as alterações do padrão da mobilidade nas últimas décadas e a média dos deslocamentos diários nas grandes cidades:

As necessidades sociais e econômicas das pessoas requerem seu deslocamento no espaço, que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados. Em economias em desenvolvimento, como o Brasil, as pessoas que moram nas cidades realizam, em média, dois deslocamentos por dia (média entre as que se deslocam e as que não se deslocam), valor correspondente à metade dos deslocamentos de pessoas em países desenvolvidos (VASCONCELLOS, 2002). Assim, em cidades grandes do Brasil com população de 3 milhões de pessoas são realizados por dia 6 milhões de deslocamentos. Esses deslocamentos são feitos com maior ou menor nível de conforto conforme as condições específicas em que se realizam e implicam consumos de tempo, espaço, energia e recursos financeiros e externalidades negativas, como a poluição do ar, os acidentes de trânsito e os congestionamentos. (VASCONCELOS, E., CARVALHO, PEREIRA, 2011, p. 7).

Na visão desses especialistas de trânsito, a movimentação nas cidades tem se dado sem a eficiência adequada da movimentação das pessoas e mercadorias.

1.1 Mobilidade urbana

No país, as cidades tiveram um intenso crescimento urbano a partir da década de 1960, associadas ao aumento do uso do automóvel sem um planejamento ou preocupações com esse crescimento e sem investimentos em outros modais de mobilidade, como trem e metrô. De acordo com Vasconcelos Carvalho e Pereira (2011 p. 7) “(...) muitas cidades – e regiões metropolitanas – passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, com impactos negativos na vida das pessoas e nos custos econômicos e ambientais para a sociedade”.

Os autores ainda citam, como exemplo, mudanças na mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro, entre os anos de 1950 a 2005, e destacam algumas diferenças significativas como:

No mundo do transporte público, nota-se o desaparecimento do bonde e o grande aumento do uso de ônibus e, na área do transporte individual, aparece a ampla utilização do automóvel. Assim, a cidade mudou de uma mobilidade essencialmente pública e movida à eletricidade (o bonde e o trem) para outra que mistura a mobilidade pública e privada e depende essencialmente de combustíveis fósseis. (CARVALHO; CARVALHO e PEREIRA, 2011, p. 9)

Os autores continuam essa discussão e indicam que a partir da década de 1980 outras cidades também apresentaram mudanças importantes no padrão da mobilidade urbana, como: São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém, Fortaleza.

{..} Observa-se a queda no uso do transporte público (de 68% para 51% do total de viagens motorizadas) e o aumento no uso do automóvel (de 32% para 49%). Essas mudanças estruturais tiveram enormes consequências nos gastos dos usuários, no consumo de energia e na geração de externalidades negativas, como a poluição, o congestionamento e os acidentes de trânsito. (VASCONCELOS; CARVALHO e PEREIRA, 2011,p. 9).

Como vemos, as mudanças no padrão da mobilidade urbana trouxeram, ao longo do tempo, dificuldades para a vida das pessoas nas cidades pesquisadas, que são grandes centros urbanos. Na próxima seção, serão abordados os problemas decorrentes da fraca tradição no país em se pensar sobre a mobilidade urbana e o trânsito.

Seção 2

A falta de planejamento do trânsito nas cidades e as decorrências

O trânsito expressa o uso do espaço urbano priorizado no país como política instituída no âmbito da mobilidade urbana, o modal de transporte por veículos automotores, principalmente o transporte individual, em detrimento de outros modais como trem, metrô, ônibus. Como decorrência, surgiram os problemas relacionados ao trânsito, os quais, como bem conhecemos, são: dificuldades na acessibilidade, congestionamentos, aumento da poluição, diminuição da qualidade de vida, falhas na segurança viária, aumento da frota de veículos, principalmente as motocicletas, gerando os acidentes de trânsito com impactos crescentes na saúde pública. Como exemplo, sobre a temática que estamos discutindo, podemos citar as cidades que estão à beira de rodovias muito movimentadas. Nesses casos, as vítimas de acidentes no trânsito ocupam grande parte dos leitos hospitalares.

Os espaços para os pedestres e ciclistas nas cidades nunca foram priorizados nas cidades. Esse fato foi agravado ao longo do tempo pela falta de planejamento do espaço urbano e por não serem consideradas as necessidades e interesses desses usuários. Um reflexo direto recai sobre as desigualdades sociais, pois quem utiliza mais esse tipo de deslocamentos é a população com menor poder aquisitivo. Situações como essa trazem implícito uma hierarquização instituída do poder de transitar dos automóveis sobre os demais participantes do trânsito além de mostrar a falta de equidade no uso do espaço público das cidades. Sobre essa discussão, Araújo et. al (2011, p.576) apontam que:

Em pesquisa realizada em São Paulo com o objetivo de comparar a espacialidade da desigualdade social à espacialidade do atendimento do transporte coletivo urbano, de modo a identificar para as regiões de maiores carências sociais da cidade, o grau de atendimento do transporte coletivo, e aferir até que ponto o sistema de transporte urbano existente é um mitigador ou não das desigualdades sociais, Cardoso (2008) encontrou que a mobilidade varia proporcionalmente à renda (a mobilidade da classe A e B é cerca do dobro da classe D e E, ou seja, quanto maior a renda, maior a mobilidade individual) e entre os sexos (a mobilidade masculina é entre 15% e 25% maior que a feminina para todas as classes de renda). Ainda encontrou que quanto maior o grau de instrução, maior a mobilidade, de maneira que a diferença de mobilidade entre homens e mulheres diminui em função do aumento do grau de instrução. O espaço de circulação seria “consumido” (acessado), então, de forma diferenciada, refletindo diferentes condições sociais e econômicas entre as famílias e as pessoas. Enquanto as famílias de renda mais baixa têm uma mobilidade limitada e consomem menos espaço (menor acessibilidade), as famílias de renda mais alta usam transporte mais rápido (o automóvel) para realizar mais viagens e consumir mais espaço.

Outro aspecto que impacta na vida das pessoas e na mobilidade urbana – e que existe em muitas cidades brasileiras – é a evidente dissociação entre o planejamento urbano e o transporte, particularmente na questão do planejamento do uso do solo urbano. As cidades se expandiram e levaram muitos dos seus habitantes a morar em lugares longínquos do trabalho, o que obriga as pessoas a realizarem longos deslocamentos diários até chegarem ao seu destino. Na visão de Bastos (2013, p. 01):

A gestão da mobilidade nunca abordou adequadamente os conflitos sociais de apropriação dos espaços públicos, e esta é a razão fundamental do caos em que vivem hoje as cidades, muitas delas quase que totalmente engessadas pelo sufocamento do volume crescente de veículos que não têm mais como ser acomodados nas vias. Com

urgência, é necessário diminuir as viagens motorizadas, posicionando melhor os equipamentos sociais, descentralizando os serviços públicos, de forma tal a favorecer as multacentralidades, como forma de aproximar as oportunidades de trabalho dos locais de moradia.

A na lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Essa lei constitui-se, atualmente, em um dos dispositivos que pode ser utilizado para efetuar melhorias no trânsito no Brasil, dando aos municípios um prazo de três anos para a elaboração dos planos municipais, sob pena de não liberação de recursos federais. No cap. I; Art. 2º e 3º define seus objetivos e em quais infraestruturas deverão atuar os municípios. Abaixo segue a descrição:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

- I - motorizados; e
- II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

- a) de passageiros;
- b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

- a) coletivo;
- b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Como vemos, a aprovação dessa lei consolida reivindicações importantes que pretendem tornar o trânsito e a mobilidade nas cidades mais democráticos, avançando em práticas e conceitos que priorizem a acessibilidade, as pessoas e o meio ambiente. Bastos (2013, p. 01) ao discutir sobre mobilidade urbana, destaca que:

(...) Uma atenção maior deve ser dispensada às cidades que ainda possuem população de até cem mil habitantes: elas ainda podem ser reorientadas para modelos de urbanização e de circulação mais racionais, preventivos e produtivos. O mais importante nesse contexto é que os administradores não se deixem descuidar. Cidades a partir de 20 mil habitantes, além de menores, são, obviamente, muito mais fáceis de ser urbanisticamente preparadas para o futuro.

Percebemos pela discussão de Bastos (2013) que, melhorar a mobilidade urbana das cidades de pequeno e médio porte populacional, é fundamental antes que cresçam os problemas de forma desordenada, como que já ocorreu nas cidades de grande porte no país, mas isso exige de forma imediata uma mudança de comportamento para a redução do uso do carro de forma individual e coletiva. Hoje, algumas cidades apresentam uma baixa qualidade do ar devido ao gás carbônico emitido, na atmosfera local, pelos motores dos veículos (carros, ônibus, caminhões e motocicletas), sendo uma das decorrências do uso dos automóveis que impacta na qualidade de vida e na saúde da população. Ramis e Santos (2012, p.166) descrevem que:

Cidades como São Paulo, Campinas e São José dos Campos; para ficar em alguns exemplos do Estado de São Paulo, já estiveram diversas vezes em condições atmosféricas próximas dos limites aceitáveis estabelecidos pela CETESB – Companhia Ambiental do Estado de São Paulo é uma agência do Governo do Estado de São Paulo responsável preservar e recuperar a qualidade da água, do ar e do solo através do controle, monitoramento, licenciamento e fiscalização de atividades que geram poluição. Situações que demandariam a interrupção do tráfego urbano por tempo

indeterminado, até a restituição dos padrões mínimos de qualidade do ar. Tanto as situações de emergência quanto as medidas de força demandadas por elas geram prejuízos sociais incalculáveis, na forma de gastos com o sistema público de saúde e na forma de paralisação de atividades produtivas.

Nesse sentido, como destaca Ramis e Santos (2012), as consequências são graves, pois representam danos à saúde e à qualidade de vida da população. Na próxima seção, falaremos sobre que tipo de vida queremos viver: é possível reverter essa situação?

Seção 3

Que vida nas cidades e no trânsito queremos?

Você já pensou que tipo de cidade você gostaria de morar ou que seus filhos morassem? O que você imaginou?

Uma cidade segura, tranquila, organizada, com trânsito que flua sem congestionamentos, transporte público coletivo de qualidade, sinalizada, com ruas e avenidas planejadas com ciclovias e ciclofaixas, parques e praças para as pessoas passearem, praticarem esportes e brincar com seus filhos? Isso é possível?

Sim, poderemos ter essa experiência de viver assim nas nossas cidades.

Quando falamos do futuro lidamos com probabilidades e perspectivas é necessário planejar nossas ações. Com relação à cidade e ao trânsito não é diferente.

De acordo com Ramis e Santos (2012, p. 168), a experiência em outros países alerta que as falhas no sistema de transporte coletivo gera demanda pelo transporte individual e aponta como estratégia a pesquisa dos hábitos da população nos seus deslocamentos como variável importante, pois possibilita o planejamento urbano:

Os estudos realizados pelos Departamentos de Planejamento e Transportes, pelos Departamentos de Psicologia de Universidades na Suécia, Inglaterra, Alemanha e pela Comissão da União Europeia sobre o uso do carro, empregaram diferentes parâmetros em suas análises, gerando conclusões similares. Geralmente, são estudos que abordam o contexto psicológico do uso do automóvel particular, o contexto estrutural urbano e a qualidade do transporte público disponível à população local. A discussão sobre a estrutura urbana provendo acessibilidade e mobilidade, gerou projetos de desenvolvimento e reurbanização

em diversos bairros e assentamentos de cidades europeias. {..} visando à reorganização e à setorização das atividades existentes, promovendo menores distâncias a serem percorridas pelos habitantes e pelo transporte público.

Apesar de constatarmos que as atuais políticas de crescimento e desenvolvimento urbano não privilegiaram os investimentos no transporte coletivo público eficiente e de qualidade como ônibus, trens e metrô, isso não incentivou a utilização de meios de transportes tidos como sustentáveis, como a bicicleta e a andar a pé, existem algumas ações que discutem as possibilidades de mudança nos sistemas de mobilidade para modais de transportes sustentáveis.

Um exemplo é a campanha mundial no dia 22 de setembro “Um dia sem carro”, que aqui no Brasil coincide com a Semana Nacional de Trânsito, a qual incentiva a conscientização para dependermos menos do veículo. Já com relação à bicicleta, outro evento que aconteceu em São Paulo é “A bicicleta em São Paulo: políticas públicas para transformar a cidade” que ocorreu no dia 25 de setembro de 2013. Como exemplo da internet, temos o Portal Mobilize – Mobilidade urbana sustentável, que dissemina boas práticas para a mobilidade humana.

Na ocupação dos espaços das cidades, o projeto “Zonas Verdes” é uma reinvenção do espaço público. Constitui-se em minipraças que ocupam vagas de carro na cidade de São Paulo, idealizado pelo Instituto Mobilidade Verde Grupo Design Ok: Gentilezas Urbanas do Secovi-SP Zoom Urbanismo, Arquitetura e Design: H2C Arquitetura. Tem como meta criar um canal de diálogo com a sociedade, a fim de debater questões ligadas à ocupação desse espaço pelas pessoas, e transformar a cidade num lugar de convivência de todos.

Atividade

Após a leitura do capítulo 4 do livro didático, e o texto “*Mobilidade urbana vira assunto das montadoras*” elabore um texto, de no mínimo 10 linhas sobre a sua opinião sobre a iniciativa das montadoras implementarem ideias como o *car sharing*, o sistema de compartilhamento de carros entre vários usuários. Será que essa ideia aqui fica? Em seguida compartilhe sua resposta na ferramenta Exposição. Para enriquecer seu ponto de vista, visite as apresentações de seus colegas.

Referências

ARAÚJO, M. R. M., OLIVEIRA, J. M., JESUS, M. S., Sá, N. R., SANTOS, P. A. C., E LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia e Sociedade*, 23(2), 574-582. (2011). Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-71822011000300015&script=sci_arttext>. Acesso set 2013.

BASTOS, José Luiz Britto. Plano de mobilidade urbana. Publicação do jornal Tribuna de Minas. Opinião, coluna do dia. 2013. Disponível em <<http://www.tribunademinas.com.br/opini-o/artigo-do-dia/plano-de-mobilidade-urbana-1.1258251>>. Acesso em 13fev13.

BRASIL. LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em 14set13.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. Territórios metropolitanos: políticas municipais. Por soluções conjuntas no âmbito metropolitano. IPEA. BRASÍLIA, 2013. <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/territorio-metropolitano-politicas-municipais.pdf>>. Acesso set 2013.

FURTADO, Odair- **Conferência - Espaço público: direito de todos. In:** Conselho Federal de Psicologia. Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos /Conselho Federal de Psicologia. - Brasília: CFP, 2010. Disponível em: <http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/publicacoes/publicacoesDocumentos/Seminario_Educacao.pdf> acesso em set 2013>.

RAMIS J. E.; SANTOS, E. A. Uso de automóveis e o caos urbano – considerações sobre o planejamento de transportes das grandes cidades. *Journal of Transport Literature*. vol. 6, n. 4, Out, 2012. <<https://sites.google.com/site/fabiodecristo/bibliografia/artigos-cientificos-3/artigos-cientificos-2/>>

Considerações Finais

Em Psicologia do Trânsito, você estudou que o trânsito é um fenômeno social, um reflexo da sociedade que construímos e vivemos, que valoriza a cultura do uso massivo do carro, gerando, com isso, dificuldades de mobilidade.

Você viu também que o trânsito é um espaço de interação e convivência que se faz presente na vida das pessoas, nas diversas situações dos deslocamentos do seu cotidiano, sejam elas no papel de pedestres, ciclistas e condutores.

Você viu que comportamentos individuais e coletivos e as decorrências associadas a esses, como: desrespeito às normas de segurança, uso abusivo da velocidade, pressa, imprudência, falta de atenção, ingestão de álcool, entre outros comportamentos de risco que não combinam com o andar e o dirigir seguro – geram as ações de violência e os acidentes de trânsito.

Trata-se de problemas que permitem a visão interdisciplinar e multidisciplinar e necessita do diálogo entre as ciências afins e dos profissionais que estudam e atuam nas situações do trânsito, como a psicologia, engenharia e medicina do tráfego e saúde pública, educação, direito e fiscalização.

Os conteúdos apresentados neste livro não pretendem esgotar todas as informações referentes à Psicologia do Trânsito, mas servem como ponto de partida para que você possa aprofundar em estudos e pesquisas na área.

Espero que este livro tenha contribuído para a sua formação e desenvolvido habilidades e competências apresentadas como objetivos e metas do presente estudo.

Um grande abraço!

Profa. Carla Giovana Dagostin

Referências

ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 10.697 de junho de 1989** que define termos técnicos utilizados na preparação e execução de pesquisas relativas a acidentes de trânsito e na elaboração de relatórios.

ALONSO, C. A. **Avaliação do desempenho do tempo de reação à frenagem e fatores preditivos de motoristas idosos versus adultos**. Resumo de palestras. X Congresso Brasileiro sobre acidentes e Medicina de Tráfego. Foz de Iguaçu, 12 a 14 de set. 2013.

BACCHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio J D. **Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados**. *Rev. Saúde Pública* [online]. 2011, vol.45, n.5, pp. 949-963. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0034-89102011000500017&script=sci_arttext>. Acesso ago. 2013.

BIANCHI, Alessandra Sant'Anna. Psicologia do Trânsito: O Nascimento de Uma Ciência. **Revista Interação em Psicologia**, Curitiba, 2011, v. 15(n. especial), p. 71-75 Disponível em:<<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/psicologia/article/viewArticle/25376>>. Acesso em: 17 jul .2013

BIAVATI, Eduardo; MARTINS, Heloisa. **Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você**. São Paulo: Berlendis & Vertecchia, 2007. 93 p. ISBN 9788577230105.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (1992). **Atribuições Profissionais do Psicólogo no Brasil**. Disponível em: <http://www.pol.org.br/pol/export/sites/default/pol/legislacao/legislacaoDocumentos/atr_prof_psicologo.pdf>. Acesso em: 24 jul. 2013

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Jornal do Federal**. Ano XXIV. n. 107, jun. 2013.

CORRÊA, J. Pedro. **20 anos de lições de trânsito no Brasil / J. Pedro Corrêa**; ilustrações Juan Enrique Frias Justiniano. Curitiba: Volvo, 2009. <http://www.pvst.com.br/livro/Livro_20_Anos_de_Licoes.pdf>. Acesso em: 17 jul. 2013.

DAMATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábua. Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Roberto DaMatta; João Gualberto Moreira Vasconcelos e Ricardo Pandolfi. Editora Rocco, Rio de Janeiro, 2010.

Psicologia, Gestão e Mobilidade. Org. Fernando Duarte Lopes Moreira. 1ª Ed. Rio de Janeiro, Arquimedes Edições, 2013.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DE SAÚDE. **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito:** resumen. Editado por Margharet Peden et all. Genebra, 2004. Disponível em: <http://apps.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html>. Acesso em: set 2013.

PETTENGIL, E. C. P. C.; ARMÔA, S. L. H. **A saúde entre os aspectos relevantes para se ter qualidade de vida:** a fala de motoristas de ônibus urbano de campo grande NEPPI - Núcleo de Estudos e Pesquisa das Populações Indígenas. <<http://www.nepi.org/anais/Ciencias%20da%20Saude/Artigos/Contribui%E7%F5es%20da%20Psicologia%20da%20Sa%FAde%20%20%E0%20%20Psicologia%20do%20Tr%E2nsito%20%20reflex%F5es%20sobre%20esta%20poss%EDvel%20interface.pdf>>. Acesso em: 25 jul. 2013.

PRESA, Luis Alberto Passo. **A emoção raivosa em motoristas de automóvel, caminhão, motocicleta, ônibus e táxi.** Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Ribeirão Preto, 2010. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=187299>. Acesso em: Set 2013.

REVISTA VEJA. **Assassinos ao Volante.** As mortes no Brasil já superam os crimes de homicídios. Editora Abril, Ed. 2333- ano 46. n.32. 7 de Agosto de 2013, p. 98-108.

ROZESTRATEN, Reinier J. A.. **A Psicologia Social e o trânsito.** Psicol. cienc. prof. [online]. 1986, vol.6, n.2, pp. 22-23. ISSN 1414-9893.

ROZESTRATEN, Reinier J. A.. **Novos caminhos para a Psicologia do Trânsito.** Psicologia: Ciência e profissão, 2000, 20(4), 80-85.

ROCHA, João Bosco de Assis. **Infrações no trânsito:** uma necessária distinção entre erros e violações. Interação em Psicologia. V. 9., n.1. p. 177-184, 2005. <<http://www.portalpsitran.com.br/bibliografia/artigos-cientificos-3/artigos-cientificos-2/postagemsemtitulo-1>>. Acesso em: 05 ago. 2013.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do Trânsito:** conceitos e processos básicos. São Paulo: E.P.U./EDUSP, 1988.

SANTOS, Vanilda. A psicologia e os acidentes de trânsito: possíveis explicações. IN: **Saúde &Trânsito. Medicina, Psicologia, Gestão e Mobilidade.** Org. Fernando Duarte Lopes Moreira. 1ª Ed. Rio de Janeiro, Arquimedes Edições, 2013.

SILVA, M. A., LIMA, C. M. Panoramas dos acidentes de trânsito no Brasil. IN: **Saúde & Trânsito. Medicina, Psicologia, Gestão e Mobilidade**. Org. Fernando Duarte Lopes Moreira. 1ª Ed. Rio de Janeiro, Arquimedes Edições, 2013.

SISTO, Fermino Fernandes; BARTHOLOMEU, Daniel; FERNANDES, Dario Cecílio. Inteligência e conhecimento para conduzir veículos automotores. **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 1, nº 1, p. 53-62, Jul./Dez. 2005. <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a08.pdf>>. Acesso em: 25 jul. 2013.

WASELFISZ, Julio Jacobo. **Mapa da Violência 2011**: acidentes de trânsito. Caderno Complementar. Brasília, Ministério da Justiça, Instituto Sangari, Abr. 2011. Disponível em: <http://mapadaviolencia.org.br/pdf2011/acidentes_transito.pdf>. Acesso em: set. 2013.

WILDE, G. J. S. **O limite aceitável de risco**: uma nova psicologia de Segurança. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2005.

Sobre a Professora Conteudista

Carla Giovana Dagostin

É graduada em Psicologia pela Universidade Federal de Santa Catarina – USFC (1991). Tem mestrado em Psicologia pela UFSC (2006). Especialista em Psicologia do Trânsito pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP) e psicóloga perita examinadora - credenciada pelo DETRAN-SC, no município de Tubarão. Atua como Professora na Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), no curso de Psicologia, nas disciplinas da área da avaliação psicológica, psicologia organizacional e do trabalho e em disciplinas de cursos na modalidade a distância.

Psicologia no Trânsito

Esta unidade de aprendizagem traz uma visão multi e interdisciplinar sobre o trânsito. Os conteúdos tratam de aspectos do comportamento humano presentes nas situações do trânsito, capacitando o leitor a intervir nesses contextos. Os fatores humanos relacionados aos acidentes de trânsito são abordados de modo a habilitar o leitor a identificar comportamentos disfuncionais que incidem na ocorrência dos acidentes, bem como aborda a mobilidade humana, para que as relações sejam humanizadas nesse espaço de convivência que é o trânsito.



ISBN 978578176068



9 788578 176068

www.unisul.br