

Contribuições da psicologia do trânsito: considerações sobre educação para o trânsito e formação profissional

Catarina Aparecida ALVES¹, he_royna@hotmail.com; **Juliana Oliveira GOMES²**

1. Graduanda em Psicologia pela Faculdade de Minas (FAMINAS), Muriaé (MG).
2. Doutora em Psicologia pela Universidade São Francisco (USF), Itatiba (SP); professora no Centro Universitário Estácio de Sá, Juiz de Fora (MG).

RESUMO: Embora estudos apontem as falhas humanas como a principal causa de acidentes e o CTB preveja a realização de ações educativas, a prática da educação para o trânsito ainda está centrada no ensino de regras e consequências legais. Este estudo demonstra a necessidade de conscientização de todos os usuários das vias, a importância da atuação do psicólogo, e a necessidade de conteúdos específicos sobre educação para o trânsito na formação dos psicólogos peritos.

Palavras-chave: psicologia, trânsito, educação.

ABSTRACT: Contributions of psychology to the traffic: considerations on traffic education and professional training. Although some studies suggested human error as the main cause of accidents and the CTB estimates the achievement of educational activities, the practice of traffic

education is still focused on teaching rules and legal consequences. This study demonstrates the need for awareness of all road users, the importance of the psychologist, and the need for specific contents on traffic education in the training of expert psychologists.

Keywords: psychology, traffic, education.

Introdução

A psicologia do trânsito geralmente é alvo de discussões e críticas, principalmente por estar limitada aos testes psicotécnicos, e por ser uma das etapas de análise do candidato à obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), embora não possa prever com exatidão em que condições irão ou não se envolver em situações de risco. Por meio de métodos científicos válidos, o psicólogo perito em trânsito avalia os fatores externos e internos, conscientes e inconscientes, determinando um perfil psicológico não apenas para conduzir um veículo, mas todo seu comportamento num contexto relacionado ao trânsito (HOFFMANN, 2000; RUEDA, 2009).

Conforme citado no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), trânsito pode ser definido como o deslocamento de pessoas pelas vias de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga, ou seja, é “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não” (BRASIL, 1997, Artigo 1º, § 1º). O sistema de trânsito envolve três subsistemas: a via, o veículo e o homem. Os dois primeiros influenciam o comportamento do condutor e o último possui a Psicologia do Trânsito como uma das ciências que estuda o comportamento, numa interlocução com outros profissionais como engenheiros, agentes de trânsito, médicos e educadores, para uma ampliação da segurança nas locomoções por vias urbanas.

Os departamentos de trânsito são os órgãos responsáveis por abrir espaço para o trabalho dos psicólogos, institucionalizando as clínicas psicotécnicas pelo reconhecimento da importância da atuação deste profissional na prevenção de acidentes e ações de violência no trânsito, por meio dos resultados dos testes (CRISTO-SILVA; GÜNTHER, 2009). A primeira lei que estabeleceu o exame médico e psicológico para a concessão da CNH foi estabelecida em 25 de setembro de 1941, pelo Decreto-Lei 3.651 (BRASIL, 1941, apud SILVA, 2009) e hoje está em vigor a Lei n. 9.503 de 23 de setembro de 1997, que apresenta a regulamentação para o processo de

formação, especialização e habilitação do condutor de veículo automotor e elétrico (BRASIL, 1997).

O exame psicotécnico é historicamente a atividade mais conhecida da Psicologia do Trânsito por ter se tornado uma intervenção obrigatória em 1962, mesmo ano em que a Psicologia foi reconhecida como profissão. Entretanto, discute-se que esta não deva ser a única prioridade do psicólogo do trânsito, e que os profissionais possam abrir caminhos ocupando novos espaços de trabalho, além das clínicas e dos Departamentos Nacionais de Trânsito (DETRANS). Existem diversas atuações possíveis de intervenção psicológica como, por exemplo, na educação (HOFFMANN, 2000; CRISTO-SILVA, 2012).

As contribuições do psicólogo perito em trânsito na busca de diagnósticos e soluções para os problemas relacionados à circulação humana foram intensificadas principalmente a partir de 1997 com o início da aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que realça a importância do trânsito como forma mais humanizada da circulação e não apenas como via, veículos e sinalização (SILVA; HOFFMANN; CRUZ, 2003). Assim, a avaliação psicológica para o trânsito passou a se concentrar não apenas nos testes que avaliam o processamento de informações ligado à capacidade de tomar decisões, mas também no comportamento e subjetividade (DETRAN-MG, 2013).

De forma geral, a avaliação psicológica é um processo técnico científico que pode ser realizado individual ou coletivamente. Diversos métodos, técnicas e instrumentos são utilizados e escolhidos de acordo com a especificidade do contexto, entre eles os testes psicológicos aprovados com validade e precisão, que possibilitam obter informações sobre o psiquismo do indivíduo e medir características comportamentais e psicológicas. No trânsito, os objetivos desta instrumentação estão em avaliar inteligência geral, capacidade de perceber, prever e decidir, além de habilidades psicomotoras, equilíbrio emocional, sociabilidade, controle de agressividade, tolerância, frustrações e personalidade (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2011; GOUVEIA et al., 2002; CRUZ; ALCHIERI; SARDA, 2002).

Alguns traços de personalidade medidos durante o processo de avaliação podem estar atrelados a comportamentos impulsivos, possibilitando direção perigosa, irresponsabilidade, agressividade, egocentrismo, impulsividade e intolerância à frustração, por exemplo. Estas características atuam como fatores relacionados ao funcionamento das ações pessoais como controle de hostilidades, tolerância à tensão, sociocentrismo e ansiedade, os quais podem influenciar mais na ocorrência de acidentes de trânsito do que em características fisiológicas e psicofisiológicas. A impulsividade é um dos traços mais frequentes entre os comportamentos

de risco por estar, em situações diversas, associada às violações das leis (ARAÚJO; DINIZ; ROCHA, 2009).

Há, entretanto, há contradições entre os resultados de estudos sobre a relação entre acidentes automobilísticos e impulsividade, pois ainda não há definição exata sobre este construto, e que associações positivas também são ressaltadas. Também não há estudos comparativos sobre aspectos metodológicos e conceituais no que diz respeito a esta relação entre comportamento e trânsito. Portanto, há um questionamento sobre o embasamento e a manutenção da necessidade desta avaliação, da forma como é apresentada, afirmando que as avaliações psicológicas sobre características de personalidade para motoristas ainda são escassas e restritas em seus resultados, pois poucas pesquisas comprovam sua validade e fidedignidade, principalmente em relação a este construto (ROZESTRATEN, 1988).

A responsabilidade de um comportamento seguro no trânsito deve ser compartilhada entre usuários e autoridades, sendo importante a consciência da existência de condições para que atitudes comportamentais neste contexto sejam colocadas em prática. A psicologia explica, por exemplo, que a resposta atenta à presença de estímulos que chamam atenção do indivíduo que está dirigindo é uma das condições básicas e necessárias para um bom comportamento ao conduzir um veículo automotor, assim como manter as condições de saúde adequadas como a não ingestão de medicamentos ou bebidas alcoólicas, ou qualquer situação que interfira na capacidade física e psicológica, não permitindo a percepção e interpretação dos estímulos relevantes, somando ao conhecimento anterior que o condutor possui sobre todas estas questões (CRISTO-SILVA, 2012). Os comportamentos inseguros dos motoristas representam a desorganização do sistema viário, assim como o não cumprimento das regras no trânsito, causando impacto negativo na sociedade (ROZESTRATEN, 1988).

Os interesses das pessoas no que diz respeito à mobilidade humana são variáveis de acordo com cada situação, e isto pode gerar conflitos. Alguns usuários das vias terrestres denotam um certo egoísmo em querer sempre as garantias dos direitos e o mínimo de cumprimento dos deveres, numa atitude intencional em praticar as regras conforme as próprias conveniências. Assim inúmeros acidentes de trânsito podem ter acontecido por estupidez, distração ou ignorância. De acordo com a situação, os interesses das pessoas nos espaços de locomoção urbana podem ser transformado em jogo social, no qual cada um tenta criar suas próprias determinações para chegar ao seu destino. A conscientização de que o trânsito é de todos, e de que suas leis não são imposições autoritárias, seria benéfica para o estabelecimento de uma convivência pacífica que contemplaria a todos (ROZESTRATEN, 1986).

Uma das principais causas de morte no Brasil e no mundo é decorrente de acidentes de trânsito. Por estar associado aos custos com perda de produção, resgate das vítimas e o transtornos com o tráfego na via e instituições envolvidas, um acidente na estrada com vítimas fatais gera um custo social médio que pode chegar a 429 mil reais (MARÍN-LEÓN; QUEIROZ, 2000; BRASIL, 1997; CFP, 2004).

De acordo com Mello Jorge e Latorre (1994), as capitais brasileiras registram números significativos de mortalidade por acidentes de trânsito. A situação de morte no país mostrou uma ocorrência de 800 mil óbitos por ano, sendo que 12% deste total foram resultados de acidentes de trânsito. Destaca-se que grande parcela das vítimas está entre adultos jovens, evidenciando uma perda na população ativa e extremamente importante para o crescimento de uma nação.

Para Barros et al. (2003), as inúmeras tentativas de se reduzir os altos índices de acidentes no Brasil não foram suficientes para a melhora da segurança, uma vez que, mesmo com aumento na fiscalização eletrônica e o Novo Código de Trânsito de 1998, percebeu-se somente uma estabilidade da mortalidade por acidentes sem uma queda considerável nos índices. Os autores apontam a necessidade da implementação de programas capazes de mudar o comportamento das pessoas no trânsito, uma vez que os sinistros ocorrem principalmente por falhas humanas.

O alto índice de acidentes de trânsito no Brasil pode ser uma contribuição do aumento expressivo de veículos e de comportamentos inadequados dos condutores. Nota-se esforços dos diversos setores envolvidos na tentativa de reduzir esta estatística. Pode-se citar como exemplos a implantação de rodízio para a circulação de carros em São Paulo, a criação de organizações não governamentais e projetos sociais que se dedicam à formação e educação para o trânsito de crianças e jovens, e a ação colaborativa de pesquisas realizadas pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) e o Instituto Brasileiro de Avaliação Psicológica (IBAP) (SILVA; HOFFMANN; CRUZ, 2003).

Contudo tal trabalho multiprofissional na busca por soluções revela-se fragmentado e com esforços isolados. Neste sentido, o campo do psicólogo pode se destacar, pois sua atuação também deve estar em setores como ambiente, ergonomia, publicidade, movimentos sociais, hospitais e outros, já que decorre da psicologia a maior sustentação para as outras áreas que atuam neste contexto (SILVA; HOFFMANN; CRUZ, 2003).

Entre 1986 e 1989 foram apresentadas propostas pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP) aos psicólogos peritos em trânsito para efetuarem estudos e pesquisas com o propósito de apresentarem soluções sobre este contexto, bem como uma reflexão sobre o papel do psicólogo nas atividades

referidas ao trânsito. Como resultado, considerou-se que “a atuação do psicólogo nesta área deve estar voltada para a redução dos altos índices de acidentes” (HANSTOWER, 1986, p.19).

I – Educação psicológica para o trânsito como medida preventiva

Educação para o trânsito pode ser conceituada como “o processo de transmissão de informações relativas ao sistema viário, que visa desencadear atitudes e comportamentos coerentes com o estágio de desenvolvimento do sistema e com o nível de adaptação de seus agentes” (BARBOSA, 1979, p.1). O autor afirma uma imprescindibilidade de habilidades para lidar com os outros no trânsito, compreendendo que cada um possui necessidades diversas para o uso das vias e detêm personalidade própria, afirmando ser primordial um exercício diário de respeito mútuo para evitar intolerância, ações de violência e acidentes. Complementarmente, o conceito de prevenção está associado diretamente à educação, embora não seja a única garantia de solução para os problemas no trânsito. Portanto, nas intervenções, devem ser incluídos programas que visem adequar as atitudes dos usuários com relação à segurança no tráfego (SILVA; HOFFMANN; CRUZ, 2003).

A importância desta discussão não está somente na necessidade de educação para o trânsito, mas também sobre a possibilidade de ação, uma vez que o homem deve estar preparado e sensibilizado não apenas com informações sobre legislação, sinalização e regras para dirigir, mas também em relação à sua conduta. Como ser social, o homem está sujeito a interferência do ambiente, podendo também influenciá-lo por meio do seu comportamento. Em muitos casos, isto não acontece e um dos caminhos para a conquista de tal objetivo é o treinamento (BARBOSA, 1979).

Embora o CTB tenha tornado obrigatório em todo país a educação para o trânsito nas escolas em todos os níveis (BRASIL, 1997), esta prática é ainda falha: nem 10% dos alunos das escolas brasileiras têm acesso a informações sobre educação para o trânsito e a maioria das instituições de ensino aborda este tema apenas em seu aspecto cognitivo, não atendendo às peculiaridades que exige uma sensibilização quanto à ética, cooperação e respeito aos outros. A educação hoje está centrada no ensino das regras e das consequências legais, pois no momento da construção dos modelos de educação para o trânsito acreditava-se que este conteúdo seria suficiente para modelar o comportamento dos futuros motoristas. Para adotar comportamentos humanos mais seguros no trânsito, este tema precisa ser inserido num contexto mais amplo, oferecendo possibilidade de reflexão

sobre aspectos ético para assim promover o entendimento do motivo das regras (FARIA; BRAGA, 1999).

A disciplina fundamental para ações de intervenção preventiva para um trânsito mais seguro é a psicologia, pois o fator humano corresponde a 90% dos acidentes. Psicólogos que atuam nesta área estão promovendo teorias de métodos educativos para motoristas, elaborando técnicas para uma melhor compreensão dos condutores em relação a decisões em situações de perigo, proporcionando a articulação de estratégias educativas específicas para este fim (ROZESTRATEN, 1988; CRISTO-SILVA; GÜNTHER, 2009; ENGASTRÖM, et al., 2003).

De acordo com Hoffmann (2000), discute-se hoje, dentro deste panorama, que o psicólogo seja especializado para colocar em prática as técnicas psicológicas, somadas a modelos adequados de instrução e recursos didáticos, para uma educação específica para o trânsito. A autora enfatiza que o Detran, as escolas, prefeituras e secretarias de educação deveriam mostrar interesse nesta questão, uma vez que os aspectos cognitivos são básicos para aquisição de conhecimentos relacionados a comportamento no trânsito, assim como o conhecimento do Código de Trânsito e o ato de dirigir.

Principalmente entre os condutores jovens, podem ser identificados comportamentos inseguros para o trânsito e maior risco de acidentes como, por exemplo, o consumo de álcool e o não reconhecimento de sua responsabilidade, assim como mencionar circunstâncias alheias quando algo acontece. Portanto há uma necessidade de intervenções voltadas aos estudantes, promovendo mudanças atitudinais, pois esta faixa etária remete a teorias de adolescência, como a “síndrome de adolescência normal”, que aponta, entre outras características, a oscilação de humor e o desejo de não seguir regras (MARÍN-LEÓN; VIZZOTTO, 2003).

Estudos apontam os jovens como a maioria dos envolvidos em acidentes de trânsito. Para amenizar esta situação, foram implementados em alguns estados do Brasil estratégias e projetos com a finalidade de intervir e transformar esta realidade. Assim pode-se promover uma reflexão sobre as contribuições individuais para uma mudança positiva, descaracterizando um comportamento individualista, incorporando uma consciência coletiva na ocupação do espaço público no qual participam pedestres, ciclistas, motociclistas, motoristas profissionais e de passeio, priorizando uma aprendizagem mais humanizada (SOARES; THIELEN, 2012).

Especificamente em relação a este tipo de aprendizagem humanizada ou significativa, Soares e Thielen (2012) citam:

Por aprendizagem significativa, entendo aquela que provoca uma modificação, quer seja no comportamento

do indivíduo, na orientação da ação futura que escolhe ou nas suas atitudes e na personalidade. É uma aprendizagem penetrante, que não se limita a um aumento de conhecimentos, mas que penetra profundamente em todas as parcelas de sua existência (ROGERS, 2009, p. 322, apud SOARES; THIELEN, 2012).

Analisando a relação entre indivíduo e meio para uma direção segura, e tendo o comportamento como objeto principal do motorista, hipoteticamente seria mais eficaz uma educação psicológica preventiva dirigida não apenas a candidatos à CNH, mas a indivíduos mais jovens, que estão concluindo o Ensino Médio, por exemplo, os quais permanecerão usuários das vias na condição não apenas de motoristas, mas também de pedestres e ciclistas, entre outros.

II – Metodologia

O presente estudo discute a possibilidade de se trabalhar uma educação psicológica, no contexto apresentado, não apenas com os candidatos à CNH, mas também em escolas regulares.

Inicialmente, foram feitas duas entrevistas de caráter qualitativo, com o intuito de verificar opiniões sobre a influência da educação no trânsito na redução de acidentes – uma com uma supervisora escolar do Ensino médio, com 31 anos de experiência no cargo, e outra com um psicólogo perito do trânsito, credenciado no Detran desde julho de 2008, ambos atuantes em uma mesma cidade do interior de Minas Gerais. As perguntas norteadoras das entrevistas envolveram questões sobre o papel da educação para o trânsito e sua relação com a prevenção de acidentes; o comportamento das pessoas no trânsito; o público alvo para uma intervenção preventiva; o profissional mais indicado para esta ação; e uma discussão sobre transgressão das leis neste contexto.

Posteriormente e a partir das informações coletadas nas duas entrevistas, cinco peritos atuantes, em média há cinco anos, em cidades do estado de Minas Gerais e com pós-graduação em psicologia do trânsito responderam perguntas sobre sua formação para exercer tal função. O questionário, enviado e respondido via correio eletrônico, continha as seguintes questões: 1) Há quanto tempo você trabalha como psicólogo perito? 2) Você recebeu algum treinamento formal técnico para trabalhar com educação para o trânsito? Se sim, qual? 3) Você trabalha no seu cotidiano ações práticas que envolvem educação para o trânsito? 4) Você se julga preparado para a função de educador para o trânsito?

III – Discussão

Atualmente, apesar da discussão sobre humanização do trânsito, conscientização dos usuários, e importância da ação do psicólogo nesse contexto (BARBOSA, 1979; BRASIL, 1997; SILVA; HOFFMAN; CRUZ, 2003; SOARES; THIELEN, 2012), pode-se perceber que a educação para o trânsito ainda está direcionada às normas de tráfego e ao ato de conduzir veículos, desconsiderando ações atreladas às subjetividades e relações interpessoais que influenciam no sistema viário urbano. A atuação do psicólogo ainda está restrita à aplicação de testes psicológicos para a aprovação ou reprovação do candidato.

Os resultados do primeiro estudo apontaram conformidade em relação ao uso da educação para trânsito como medida preventiva de acidentes. As respostas dadas tanto pelo psicólogo quanto pelo educador vão ao encontro de questões discutidas por Rozestraten (1988, p. 9), o qual afirma que “os seres humanos devem aprender não somente as técnicas do manejo de um veículo, mas também as leis de circulação, de passeio pelas vias compartilhadas com outros veículos e o controle do seu comportamento, para dar lugar a um movimento regulado pela convivência social.” Os dois profissionais apontaram ser essencial trabalhar o comportamento das pessoas, uma vez que as estatísticas mostram que a maior parte dos acidentes de trânsito são consequência de falhas humanas.

Hoffmann (2000) e Barbosa (1979) afirmaram a necessidade de discussão acerca da educação para o trânsito, uma vez que o CTB (1997) passou a considerar o sistema viário não apenas como vias, placas e normas de legislação, mas atrelou a este contexto o comportamento das pessoas. Nesse sentido, os entrevistados concordaram que devem ser educados não apenas os futuros motoristas, mas também os alunos de escolas regulares, uma vez que no trânsito não estão apenas os condutores de veículos, mas todas as pessoas que utilizam as vias terrestres para se locomoverem.

O supervisor escolar afirmou que o público mais indicado para a ação seriam “os alunos de Ensino Médio, porque são futuros motoristas e no trânsito não há apenas eles, os motoristas”. A opinião do psicólogo não foi muito diferente e sua resposta envolveu os alunos desde o Ensino Fundamental, pois “[...] a princípio eles atuam como pedestres e depois como condutores. Eles vão ver os dois lados.” Em relação ao profissional que deveria executar esta tarefa educacional, o supervisor escolar foi enfático ao apontar o psicólogo.

No que diz respeito à prevenção de acidentes e punição aos infratores das leis de trânsito, ambos apostam nas duas ações como eficazes, ressaltando a conscientização como fundamental ferramenta para a qualidade de vida dos usuários das vias urbanas. De acordo com o educador “as leis são fracas

e deve haver mais rigor e conscientização também.” Da mesma forma, o Psicólogo afirmou que “prevenir conscientiza e faz assimilar. E se transgredir a lei e cometer crime, ele precisa ser punido. Rozzestraten (1986), afirmou que o aumento das multas e fiscalização mais rígida seriam medidas eficazes para a diminuição dos acidentes. O CFP também abordou questões importantes sobre este assunto:

O Sistema Conselhos de Psicologia deve incentivar os órgãos e entidades de trânsito a contratar psicólogos do Trânsito para fazer pesquisas de comportamento dos condutores e realização de projetos, contemplando a eficiência na educação e sensibilização dos usuários na utilização e obediência às normas, procurando prevenir os acidentes de trânsito (CFP, 2012, p. 4).

Os profissionais entrevistados no segundo estudo, alegaram trabalhar em torno de cinco anos como psicólogos peritos do trânsito. Dos cinco entrevistados, três afirmaram não ter recebido, em sua formação como especialistas, qualquer treinamento para trabalharem situações que envolvam a educação para trânsito e destacaram a importância dessa capacitação.

Foi possível perceber um entendimento de educação para o trânsito restrito às normas legais e a prática de dirigir, sugerindo que esta responsabilidade de educar não compete ao psicólogo, contrariando o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que sugere a humanização do trânsito. Tal como afirmam Silva, Hoffmann e Cruz (2003), as atividades dos psicólogos não devem se concentrar apenas nos testes que avaliam o processamento de informações, mas também no comportamento e subjetividade (DETRAN-MG, 2013).

As respostas obtidas no estudo dois trouxeram à luz a necessidade de maior preparo dos profissionais da psicologia no que diz respeito a uma educação para o trânsito mais humanizada como sugere o Código de Trânsito Brasileiro.

De acordo com Silva, Hoffman e Cruz (2003), é dever do psicólogo colaborar com a construção do conhecimento sobre trânsito, uma vez que é permitido a este profissional criar programas eficazes de humanização para prevenir acidentes. Nota-se que as pesquisas e produção de conhecimento se limitam às instituições de ensino, portanto, seria positiva uma ação conjunta entre escolas, prefeituras, secretarias de educação e o psicólogo para trabalharem esta questão, uma vez que o fator humano corresponde a 90% dos acidentes de trânsito (HOFFMAN, 2000; ROZESTRATEN, 1988).

IV – Considerações finais

Esta pesquisa pretendeu acalorar a discussão no que diz respeito às possíveis atuações do psicólogo na prevenção de acidentes de trânsito. Inicialmente, acreditava-se que ensinar regras e consequências legais para o seu descumprimento seriam suficientes para a prevenção ou redução de acidentes nas vias terrestres, mas os altos índices de mortes no trânsito demonstram o contrário.

O Código de Trânsito Brasileiro traz à luz uma discussão que pretende humanizar o trânsito, o que despertou interesses em estudos que apontam diferentes áreas de intervenção do psicólogo como, por exemplo, uma proposta de educação numa perspectiva psicológica, desencadeando um bom comportamento no trânsito, evitando que atitudes de negligência sejam o principal fator de acidentes.

Foi possível inferir uma concordância entre os profissionais no que diz respeito à conscientização. Tais conjunturas reforçam a necessidade de fazer surgir possibilidades para o desenvolvimento de programas de educação viária no ensino das escolas regulares, prevenindo acidentes e melhorando a qualidade de vida no trânsito.

As circunstâncias envolvidas neste contexto vão ao encontro do apontado pelos demais profissionais entrevistados, no segundo momento da pesquisa. A maioria concordou com a necessidade de melhorias no que diz respeito à formação acadêmica, nos cursos de especialização, no sentido de atender ao que o CTB demanda em relação à aprendizagem humanizada, desvinculando a educação para o trânsito da apresentação e cobrança de regras, mas, ao contrário, apresentando o trânsito como responsabilidade de todos os usuários da via, não somente de motoristas e pilotos.

O segundo estudo apontou que, entre os cinco entrevistados, dois não se sentiam preparados para trabalhar questões educacionais voltadas para o trânsito e mesmo os que responderam positivamente apontaram a necessidade de aprimorar seus conhecimentos.

Nota-se também que mesmo com a existência de estudos indicando uma incidência de 90% de falha humana nos acidentes de trânsito, ha uma limitação da ação do psicólogo nos testes de avaliação. A atuação prática acaba sendo direcionada somente aos candidatos à CNH, mesmo sendo indicada uma educação para o trânsito em alunos de diferentes faixas etárias e permitida uma atuação mais voltada ao comportamento e subjetividade dos usuários das vias.

Referências

ARAÚJO, Marcus Maximiliano; DINIZ, Leandro Fernandes Malloy; ROCHA, Fábio Lopes. Impulsividade e acidentes de trânsito. **Revista de Psiquiatria Clínica**, v. 36, n. 2, 2009.

BARBOSA, Paulo Roberto Amaral. **Educação para o trânsito**: notas técnicas da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. São Paulo: 1979. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/20271/nt036.pdf>>. Acesso em: 04 jul. 2013.

BARROS, Aluísio J. D. et al. Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 19, n. 4, p. 979-986, 2003.

BRASIL. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei n. 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: Denatran, 1997.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). Câmara de Educação e Formação Profissional. **Psicólogo brasileiro**: práticas emergentes e desafios para a formação. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). **Ano da avaliação psicológica**: textos geradores. Brasília (DF): 2011. Disponível em: <http://www.pol.org.br/pol/cms/pol/publicacoes/publicacoesDocumentos/anodaavaliacaopsicologica_prop8.pdf>. Acesso em: 28 set. 2013.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA (CFP). **Relatório do Seminário de Psicologia do Trânsito em Trânsito pelo Brasil**. Brasília (DF): 2012. Disponível em: <<http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2013/05/Relatorio-Seminarios-Psicologia-e-Transito-no-Brasil.pdf>>. Acesso em: 28 set. 2013

CRISTO-SILVA, Fábio Henrique Vieira de. A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia Ciência & Profissão**, v. 32, 2012.

CRISTO-SILVA, Fábio Henrique Vieira de. **Psicologia do trânsito vai além da avaliação psicológica para motoristas**. Belo Horizonte: Conselho Regional de Psicologia de Minas Gerais, 2012. Disponível em: <<http://www.crpmg.org.br/GeraConteudo.asp?materialID=2300>>. Acesso em: 04 jul. 2013

CRISTO-SILVA, Fábio Henrique Vieira de; GÜNTHER, Hartmut. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha? **Temas em Psicologia**, v. 17, n. 1, 2009.

CRUZ, Roberto Moreaes; ALCHIERI, João Carlos; SARDA, Jamir J. Sardá Jr. **Avaliação e medidas psicológicas**: produção do conhecimento e da intervenção profissional. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2002.

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MINAS GERAIS (DETRAN-MG). Divisão de Habilitação. Seção Controle de Clínicas. **Ofício 321/13**. Sobre as recomendações técnicas para o emprego dos Testes Psicológicos. Belo Horizonte: DETRANMGLOG.

ENGSTRÖM, Inger et al. **Young novice drivers, driver education and training: literature review**. Swedish National Road and Transport Research Institute: 2003. Disponível em: <<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/unga-nyblivna-forare-och-forarutbildning-litteraturoversikt.pdf>>. Acesso em: 04 jul. 2013

FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 4, n.1, 1999.

GOUVEIA, Valdiney Veloso et al. Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 22, n. 2, 2002

HANSTOWER, Maya. O trânsito expressa o uso do espaço urbano. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 6, n. 2, 1986.

HOFFMAN, Maria Helena. Áreas de intervenção da psicologia do trânsito. **Alcance** (Psicologia), Itajaí, n. 2, 2000.

MARÍN-LEÓN, Leticia, L.; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 16, n. 1, 2000.

MARÍN-LEÓN, Leticia; VIZZOTTO, Marília Martins. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 19, n. 2, 2003.

MELLO JORGE, Maria Helena P. de; LATORRE, Maria Rosário D. O. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 10 (supl. 1), p. 19-44, 1994.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. A psicologia social e o trânsito. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 6, n. 2, 1986.

ROZESTRATEN, Reinier J. A. **Psicologia do trânsito**: conceito e processos básicos. São Paulo: EPU, 1988.

RUEDA, Fabian R. M. Rueda. Atenção concentrada e memória: evidências de validade entre instrumentos no contexto da psicologia do trânsito. **Psicologia Teoria e Prática**, v. 11, n. 2, 2009.

SILVA, André Luiz Picolli da; HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. Psicologia no trânsito: possibilidade de atuação e benefício social. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, Jorão Carlos (orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

SILVA, Marlene Alves. **Teste conciso de raciocínio e exame teórico-técnico sobre o trânsito**: evidência de validade. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade São Francisco, Itatiba, SP, 2009.

SOARES, Diogo Picchioni; THIELEN, Iara Picchioni. Projeto Transformando o Trânsito e a perspectiva do facilitador. **Psicologia Ciência e Profissão**, v. 32 n. 3, 2012.