

Psicologia do Tráfego:

Características e desafios
no contexto do MERCOSUL



Conselho
Federal de
Psicologia

Psicologia do Tráfego: Características e desafios no contexto do MERCOSUL

1ª EDIÇÃO

BRASÍLIA - DF
2016



Conselho
Federal de
Psicologia

XVI PLENÁRIO GESTÃO 2013/2016

DIRETORIA

Mariza Monteiro Borges
Presidente

Lurdes Perez Oberg
Vice-Presidente

Vera Lucia Morselli
Secretária

Maria da Graça Corrêa
Jacques
Tesoureiro

CONSELHEIROS EFETIVOS

Rogério de Oliveira Silva

Sergio Luis Braghini

Dorotéa Albuquerque
de Cristo
Secretária Região Norte

João Baptista Fortes
de Oliveira
Secretário Região Sul

Meire Nunes Viana
Secretária Região Nordeste

PSICÓLOGOS CONVIDADOS

Nádia Maria Dourado Rocha

Rosano Freire Carvalho

CONSELHEIROS SUPLENTE

Eliandro Rômulo Cruz Araújo

Jacqueline de
Oliveira Moreira

Silvana Carneiro Maciel

Viviane Moura de
Azevedo Ribeiro

João Carlos Alchieri
Suplente Região Nordeste

Madge Porto Cruz
Suplente Região Norte

Roberto Moraes Cruz
Suplente Região Sul

PSICÓLOGOS CONVIDADOS SUPLENTE

Maria Augusta Rondas Speller

Jefferson de Souza Bernardes

COLETIVO AMPLIADO

Ana Maria Jacó-Vilela
Memória da Psicologia

Bárbara de Souza Conte
Psicoterapia

Carla Andréa Ribeiro
Assistência Social

Loiva Maria De Boni (*in memoriam*)
Álcool e Drogas

Luciana Ferreira Ângelo
Psicologia do Esporte
e da Atividade Física

Marco Aurélio Máximo Prado
Direitos Humanos

Raquel Guzzo
Educação e Assistência Social

Rodrigo Tôrres Oliveira
Psicologia Jurídica

Silvia Koller
Relações com a BVS-PSI

Tânia Grigolo
Saúde Mental

Vera Paiva
Direitos Humanos

COORDENADOR GERAL

José Carlos de Paula

É permitida a reprodução desta publicação, desde que sem alterações e citada a fonte.

Disponível também em: www.cfp.org.br

1ª edição – 2016

PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO
Agência Movimento

REVISÃO
Conselho Federal de Psicologia

COORDENAÇÃO GERAL/CFP
José Carlos de Paula

COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
Maria Goes de Mello
André Martins de Almeida (*Editoração*)

GERÊNCIA TÉCNICA
Lisly Telles de Barros

EQUIPE TÉCNICA
Mariana dos Reis Veras (*Analista Técnica*)

Referências bibliográficas conforme ABNT NBR

Direitos para esta edição
Conselho Federal de Psicologia: SAF/SUL Quadra 2,
Bloco B, Edifício Via Office, térreo, sala 104, 70070-600, Brasília-DF
(61) 2109-0107

E-mail: eventos@cfp.org.br

www.cfp.org.br

Impresso no Brasil – Setembro de 2016

Catálogo na publicação
Biblioteca Miguel Cervantes
Fundação Biblioteca Nacional

Psicologia do Tráfego:

Características e desafios no contexto do MERCOSUL/
Conselho Federal de Psicologia. – Brasília: CFP, 2016.

132p.

ISBN: 978-85-89208-75-8

1. Psicologia 2. Psicologia do Trânsito 3. Mercosul 4. Avaliação Psicológica

PREFÁCIO

A presente publicação é dirigida aos psicólogos do Brasil com objetivo de descrever as ações realizadas pelo Conselho Federal de Psicologia (CFP), junto as comissões de Trânsito e Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica (CCAP), durante a 2ª Conferência de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito promovida pela Organização das Nações Unidas (ONU), e que ocorreu em Brasília em novembro de 2015. Naquela oportunidade, a proposta aceita de seminário pré-evento apresentada pelo CFP se denominou de **Proposição de indicadores comportamentais de segurança e os seus impactos na avaliação psicológica para o trânsito**. Para tanto, foram convidados psicólogos representantes de cada região geopolítica do País, Conselho Federal de Psicologia, Conselhos Regionais de Psicologia, Entidades de Pesquisa do Brasil (Universidades, autarquias e afins). Professores de universidades latino-americanas (Argentina, Uruguai e Brasil), membros de Instituições regionais de trânsito (Detrans, Ciretrans e Gerenciadoras de Trânsito e Transporte do Brasil). O objetivo visou a apresentação de propostas para possibilitar a integração latino-americana por meio de representantes do Mercosul na discussão de propostas conjuntas de segurança viária; sensibilizar aos diversos atores do sistema de mobilidade humana terrestre a definição de indicadores de segurança viária, e implementar uma rede de investigação com instituições governamentais, de ensino e pesquisa e de empresas privadas para o desenvolvimento de mecanismos de cooperação técnico-científica. Em um dia de muito trabalho, três grupos foram definidos e os trabalhos realizados atenderam três grandes temas: investigações e resultados quanto à mobilidade, ações técnico-profissionais em Psicologia e estratégias políticas para Mobilidade. Foram realizadas diversas propostas aos grupos, que serão objeto de ações do CFP nos próximos semestres. Desta forma, organizou-se a constituição de um livro sobre principais temas da área. Este livro eletrônico, distribuído a todos os psicólogos do Brasil, e também encaminhado ao Uruguai e Argentina, pode dar uma ideia da atualidade da temática abordada ao longo do seminário. E é este material que o 16º Plenário quer dividir com os colegas de todo o país, inspirado-os no desenvolvimento e fortalecimento da Psicologia no Brasil.

Ótima leitura!

SUMÁRIO

8 ASPECTOS HISTÓRICOS DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DO TRÂNSITO NO BRASIL

Bruna Luciana Rodrigues Costa

Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito

» brunalurc@hotmail.com

Prof. Dr. João Carlos Alchieri

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

» jcalchieri@gmail.com

26 GESTÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL ASPECTOS TÉCNICOS, ESTRUTURAIS E PSICOLÓGICOS

Prof. Thayro Andrade Carvalho, M.Sc.

Doutorando em Ciências e Saúde - UFRN

» thayrocarvalho@gmail.com

Patrícia Sandri

Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito

DETRAN RS

» patrisandri38@hotmail.com

Aurinez Rospide Schmitz

Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito

DETRAN RS

» aurinezrs@gmail.com

Prof. Dr. João Carlos Alchieri

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

» jcalchieri@gmail.com

34 VALORES, COMPORTAMIENTO Y FACTOR SOCIAL EN EL TRÀNSITO

Profa. Dra. Ileana Kitty Poloni Gruler

Unidad Nacional de Seguridad Vial UNASEV

Presidencia de la República Uruguay

» ileana.poloni@gmail.com

46 COMPORTAMENTOS DE RISCO: desafios para a avaliação para carteira nacional de habilitação

Profa. Dra. Alessandra Sant'Anna Bianchi

Universidade Federal do Paraná

» bianchi@ufpr.br

58 AS PERCEPÇÕES DE RISCO DO MOTORISTA

Lic. Esp. Marta María Caamaño
Associação de Psicólogos de Buenos Aires
» martamariacaamano@gmail.com

76 ESTRÉS POSTRAUMÁTICO EN PERSONAS INVOLUCRADAS EN SINIESTROS VIALES. ESTADO DEL ARTE Y DESAFÍOS PARA LA INVESTIGACIÓN

Dra. Silvana Andrea Montes
» silvanamontes3@gmail.com

Prof. Dr. Rubén Daniel Ledesma
Dr. Fernando Martín Poó
Soledad Susana López
Jeremias Tosi
Universidad Nacional del Mar del Plata, Argentina

94 AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA COMO MEDIDA DE PREVENÇÃO

Anapaula Martins Drumond Brito
Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito
» anapauladrumond@hotmail.com

106 USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS ENTRE MOTORISTAS PROFISSIONAIS NA AMÉRICA LATINA

Sofia Helena Amarante da Silva Ramos
Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito
» sofiahelena4@hotmail.com

Prof. Dr. João Carlos Alchieri
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
» jcalchieri@gmail.com

120 A CAPACITAÇÃO DO PSICÓLOGO DE TRÂNSITO: exigência ou necessidade?

Aurinez Rospide Schmitz
Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito
» aurinezrs@gmail.com

Patrícia Sandri
Psicóloga Especialista em Psicologia do Trânsito
» patrisandri38@hotmail.com

130 ANEXO

ASPECTOS HISTÓRICOS DA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA DO TRÂNSITO NO BRASIL

Bruna Luciana Rodrigues Costa & João Carlos Alchieri

1. INTRODUÇÃO

O trânsito pode ser definido como um sistema formado por pessoas e automóveis, regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O comportamento humano é o foco da Psicologia do Trânsito, pois a necessidade de se explicar e prever o comportamento do motorista criou a possibilidade de padronização de modelos de investigação dos processos psicológicos envolvidos neste comportamento (Hoffman, 2005). Compreender essa dinâmica se torna fundamental para a elaboração de medidas de prevenção e promoção na mobilidade urbana.

Ao longo das últimas décadas, a Psicologia do Trânsito vem ganhando reconhecimento social, ao mesmo tempo em que encontra novos desafios. Este percurso no Brasil muito se deve a sua história desde a chegada dos automóveis no início do século XX (Lagonegro, 2008). No Brasil, a ênfase da atuação do psicólogo nessa prática se restringe basicamente à avaliação psicológica para o processo de obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CHN). Segundo a atual legislação, Resolução 168/2004 do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), como características para a obtenção da CNH no país, o indivíduo deve ser penalmente imputável, saber ler e escrever, possuir documento de identidade e Cadastro e Pessoa Física (CPF).

Com a modernização industrial na primeira metade do século XX, principalmente no âmbito econômico, houve a necessidade de ações legais devido aos cada vez mais frequentes acidentes de trânsito. Vários foram os acontecimentos cruciais para a construção da Psicologia do Trânsito, principalmente no que se refere a pesquisas para a atuação profissional nessa área. É importante ressaltar que existiam pesquisadores, instrumentos e processos de testagens atuantes na área, antes mesmo da regulamentação da profissão do psicólogo no Brasil através da Lei número 4.119. de 27 de agosto 1962.

Neste capítulo, será apresentada uma revisão bibliográfica, com o objetivo de realizar uma breve contextualização sobre o histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil e o processo de Avaliação Psicológica nessa prática. Busca-se apresentar uma introdução acerca da importância e necessidade da produção de conhecimento científico

nessa área, que abrange inúmeras estruturas comportamentais singulares e diversas demandas sociais.

As técnicas de avaliação psicológica utilizadas no contexto do trânsito, de acordo com Groeger (2003), tem como finalidade, o auxílio na identificação dos processos psicológicos mínimos exigidos para o uso seguro da habilidade de dirigir, sendo ela remunerada ou não, utilizando testes psicométricos, entrevista e observação como recursos para prognosticar e prever a probabilidade de um indivíduo se envolver em acidentes ou não. A Resolução atual, 267/2008 do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), descreve que deverão ser aferidos através da avaliação psicológica no trânsito, os seguintes processos psíquicos: tomada de informação, processamento de informação, tomada de decisão, comportamento, auto-avaliação do comportamento e traços de personalidade.

Para esta atual legislação houve necessidade de um caminho longo enquanto necessidades sociais, institucionais e legais quanto as resoluções e o trabalho do psicólogo, um escopo deste processo pode ser verificado, enquanto desdobramentos do marco legal.

2. BREVE HISTÓRICO DA PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO BRASIL

Em 1900, o médico italiano L. Patrizi, foi quem primeiramente chamou a atenção sobre a utilidade da Psicologia para os conflitos do trânsito, sugerindo a necessidade de examinar psicologicamente os condutores de automóveis, controlando principalmente a “constância de sua atenção” (Bianchi, 2011; Dorsch, 1963). Já em 1910, iniciou os estudos da Psicologia na área do trânsito por Hugo Munsterberg, que submeteu os motoristas dos bondes de Nova York a uma bateria de testes de habilidades e inteligência (Silva, 2012).

A história da Psicologia do trânsito no Brasil se iniciou com a consolidação das estradas de ferro e da chegada dos automóveis e caminhões no Brasil no início do século XX, esses vieram para substituir lentamente a circulação de bondes e trens, obra de opções políticas urbana na esfera estadual e federal e também de pressões das elites que apoiavam o cenário automobilístico (Lagonegro, 2008).

A aplicabilidade da Psicologia no trânsito pode ter seu início na cidade de São Paulo com o engenheiro Roberto Mange, através de seu trabalho na seleção e orientação de funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana. Roberto criou instituições para atender os funcionários da Empresa Estrada de Ferro Sorocabana, o Instituto de Organização Racional do Trabalho-IDORT, o Centro Ferroviário e Ensino e Seleção Profissional-CFESP e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial-SENAI (Hoffman & Cruz, 2003; Spagnol, 1985).

A primeira legislação que referenciou o tema no Brasil, em 1910, foi o Decreto Lei n. 8.324, que aprovou o regulamento para o serviço de transportes de passageiros ou mercadorias por automóveis, o qual também estabeleceu as medidas de segurança que os motoristas, na época chamados de motorneiros, deveriam seguir, a fiscalização e penalidades. Um dos artigos já sinalizava um cuidado com comportamento do motorista: “O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu veículo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de acidentes” (Denatran, 2010, p. 20).

Sobretudo, o uso em massa dos automóveis e a produção desses contribuiu para o desenvolvimento econômico do país, mas teve como consequência o início de um problema de segurança e saúde pública, devido aos acidentes de trânsito (Antipoff, 1956). Ainda nessa época as autoridades procuraram maneiras de implementar medidas preventivas como uma seleção médica e psicotécnica, que tinha como intuito a restrição de pessoas consideradas predispostas a cometer acidentes de trânsito, levando a concessão da habilitação como uma ideia de privilégio, em que o indivíduo provava sua capacidade de conduzir o veículo com segurança, através de exames probatórios. Houve também a discussão sobre a validação temporária da mesma, com verificações periódicas de suas capacidades físicas e psíquicas dos condutores, assim como os critérios de avaliação, conforme o tipo da categoria a ser habilitada (Côrtes, 1952).

Pode-se apontar que a estruturação do modelo de habilitação brasileiro, fortemente influenciado pelo cenário internacional nessa época, era ligado somente ao fator humano, através da seleção de pessoal, com o intuito de identificar apenas os indivíduos certos, para ocuparem os lugares certos (Antunes, 2001; Mange, 1956; Trench, 1956). A ênfase estava então no desenvolvimento de técnicas ou instrumentos construídos e validados para esse contexto, sendo a avaliação a porta de ingresso ao sistema.

Decorrentemente, modelos teóricos como a teoria acidente *proneness* (teoria da propensão aos acidentes) era fortemente discutida no âmbito internacional, influenciando todas as disciplinas que atuavam junto ao trânsito no mundo, justificando o emprego de testes (Forbes, 1954; Nagatsuka, 1989). De acordo com a teoria de propensão de acidentes, algumas pessoas seriam mais propensas a provocarem acidentes de trânsito do que outras, o que justificaria a elaboração de um processo de habilitação para identificar os aptos ou inaptos para dirigir, esperando que, através desse processo, a segurança no trânsito se tornasse maior (Haight, 2001).

Esse foi um marco histórico, pois havia uma forte demanda social e científica que justificava um processo de avaliação psicológica para os condutores brasileiros e, com isso, a Psicologia começou a contribuir para e com o trânsito. Através de técnicas psicológicas, formaram-se um campo de trabalho e uma área de atuação profissional que, posteriormente, viria a ser chamada de Psicologia do Trânsito.

O primeiro Código Nacional de Trânsito, instituído pelo Decreto-lei n. 2.994/1941, estabeleceu os exames para obtenção da habilitação para condutor de veículo, sendo esses de características fisiológicas, patológicas e psicológicas. A partir de então, foi instituída a verificação periódica das condições mínimas de capacidade física e psíquica dos motoristas. Essa medida evidenciava o caráter preventivo do exame psicológico (Silva, 2012).

Após oito meses de sua implantação, o código foi alterado pelo Decreto-lei n. 3.651 (Brasil, 1941) que criou o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão máximo normativo e consultivo que coordena atualmente o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), responsável pela elaboração das regulamentações em forma de resolução, que impactaram no trabalho do psicólogo. Destaca-se outra alteração relevante nos exames para habilitação, a instituição do exame psicofisiológico para o condutor considerado culpado por um acidente grave em via pública, caso houvesse mais de 2 anos de seu último exame. Essa medida modificava o caráter preventivo do exame psicológico proposta anteriormente (Silva, 2012).

Em de 5 de agosto de 1946, houve uma alteração na avaliação quanto ao âmbito rodoviário (Decreto-Lei número 9.545), em que tornavam os exames psicotécnicos obrigatórios para a concessão da CNH. Esse documento informava que deveria ser organizado um conjunto de testes para o exame psíquico, a critério da junta médica, mas sem caráter eliminatório, medida esta que somente entrou em vigor em 1951, surtindo importante impulso para a prática da Psicologia brasileira (Spagnol, 1985; Vieira et al, 1953).

O Instituto de Seleção e Orientação Vocacional (ISOP) foi responsável pelos estudos para o exercício da prática avaliativa e investigativa, assim como, administração de testes psicológicos. O ISOP foi fundado em 1947 por Emilio Mira Y López e proporcionou para a Psicologia aplicada e a pesquisa psicométrica contribuições importantes através de publicações e participações científicas em eventos, validou e padronizou testes, técnicas e baterias, além de capacitar profissionais (Mira Y López, 1999). Emilio foi um dos primeiros pesquisadores que realizou pesquisas no ISOP sobre a avaliação psicológica, neste trabalho foi divulgado os resultados de exames psicológicos e tabelas de

testes como: Atenção Difusa, Inibição Retroativa, Visão Noturna\Ofuscamento e Volante Dinamógrafo. Além de profícuo pesquisador coube responder críticas feitas contra o exame psicotécnico relacionado ao prejuízo causado aos motoristas considerados inaptos e alguns problemas que ainda são discutidos nos dias de hoje. Essas discussões se referem por exemplo, ao tempo necessário para reavaliar os candidatos considerados inaptos, as imprecisões dos critérios para definir um candidato inapto/apto e também a diferenciação nos critérios e no modo de avaliar os motoristas de acordo com a categoria pretendida. Em outro estudo, apresentaram-se os resultados de alguns testes como Miocinético, Atenção Difusa, Tacodômetro e Visão Noturna\Ofuscamento e também colocou como relevante o estudo da personalidade e os fatores patológicos que apareciam com mais frequência no exames em condutores (Mira Y López, 1999; Vieira et al, 1956).

Em outro estado, Minas Gerais, pesquisas foram desenvolvidas pelo Gabinete de Psicotécnica da Superintendência de Trânsito, investigações importantes para a história da Psicologia do Trânsito no Brasil, pois serviram de modelo por muito tempo, na atuação dos psicólogos vinculados e aos departamentos de trânsito dos estados brasileiros posteriormente criados. Uma das primeiras publicações periódicas foi a instituição da *Revista do Gabinete de Psicotécnica em Trânsito*, considerada o primeiro periódico brasileiro especializado em Psicologia do Trânsito (Dagostin, 2006)

Na década de 1950, a indústria automobilística foi impulsionada pelo governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), por meio de rodovias construídas que interligavam o país, e em consequência, o automóvel foi incentivado como principal meio de transporte. Nessa década, consolidaram-se publicações com conteúdo quanto a reflexões sobre a seleção psicotécnica de motoristas e sua importância para a diminuição de acidentes, bem como, a elaboração dos primeiros critérios e normas para a população brasileira nos diversos testes para a habilitação, (Amorim, 1953; Antipoff, 1956; Campos, 1951; Silva & Alchieri, 2007). No Rio de Janeiro, em 1951, houve a contratação de psicólogos pelo Departamento Estadual de Trânsito (Detran RJ), para as primeiras avaliações por meio de provas de personalidade, de aptidão e entrevistas, com o objetivo de estudar o comportamento dos condutores e causas humanas envolvidas na ocorrência de acidentes (Alchieri, Silva & Gomes, 2006; Hoffman e Cruz, 2006, Spagnol, 1985).

A profissão do psicólogo no Brasil teve seu reconhecimento pela Lei número 4.119, de 27 de agosto de 1962, cuja regulamentação se deu pelo Decreto número 53.464, de 21 de janeiro de 1964, nesta época os

profissionais da Psicologia iniciaram um movimento para criação do Conselho Federal e Regionais de Psicologia, lembrando que alguns profissionais já atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir com a aplicação dos testes psicológicos. (Dagostin, 2006; Hofmann & Cruz, 2003). Alguns anos depois, o Sistema Nacional de Trânsito foi reorganizado, pois foi instituído o segundo Código Nacional de Trânsito (Brasil, 1966). Esse código criou o Departamento de Trânsito (Detrans) como parte do sistema, dessa forma, cada estado brasileiro deveria implantar o seu próprio Detran (Silva & Gunther, 2009).

Criado em 21 de setembro de 1966 o Detran se torna parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito, sendo efetivamente regulamentado em 16 de janeiro de 1968 pelo Decreto-Lei número 62.127. Essa norma determinou que cada estado do Brasil obtivesse o seu Detran, seja pela estruturação que antes não tinha, seja pela reestruturação do serviço administrativos existentes. Com esta regulamentação, os departamentos de Trânsito deveriam dispor de um conjunto de serviços a fim de realizar algumas atribuições como o serviço médico e psicotécnico. Com isso, houve o reconhecimento da importância dos fatores psicológicos na segurança do trânsito, considerado um marco importante que ampliou o trabalho para a atuação do profissional psicólogo (Silva & Gunther, 2009)

Conforme os avanços da Legislação de Trânsito e da Psicologia aplicada nos anos de 1960 ocorriam, houve a criação dos serviços psicotécnicos nos Departamentos de Trânsito nos estados. Através desse, em 1968, o psicólogo se inseriu no processo de habilitação nos Detrans, realizando alguns procedimentos como a avaliação psicológica pericial de motoristas, também nominado como psicotécnico, um procedimento que se tornaria obrigatório para a concessão da CHN e na renovação no caso dos condutores que exercessem uma atividade remunerada através da direção (Spagnol, 1985).

Na década de 1970, os estudos de Reinier Rozestraten tornaram-se as bases teórica e metodológicas para a estruturação da Psicologia do Trânsito na década de 1980. Após seu estágio de pós-doutorado na França, Rozestraten lançou o livro *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos básicos*, além de uma série de outras publicações sobre os sinais de trânsito e comportamento seguro. A sua volta ao Brasil foi extremamente relevante ao meio acadêmico, visto que criou o primeiro grupo de pesquisa em Psicologia do Trânsito em 1983, na Universidade Federal de Uberlândia (UFU). Esse grupo foi responsável por diversas publicações que estruturaram a Psicologia do Trânsito (Silva, 2012).

O primeiro Congresso Brasileiro de Psicologia do Trânsito aconteceu em 1982, em Porto Alegre. Esse congresso fundou a Associação

Brasileira de Psicologia do Trânsito (ABRAPT), que teve elevada influência na elaboração de documentos que posteriormente foram bases para as políticas nacionais de segurança no trânsito. Nesta mesma década, mais precisamente em 1988, foi promulgada a Constituição Cidadã, com artigos que destacavam o direito à livre locomoção, ao serviços de transporte de passageiros e ao transporte escolar. Neste mesma década, houve a promulgação da Convenção sobre o Trânsito Viário (Brasil, 1981), documento decorrente de uma convenção que aconteceu em Viena em 1968, da qual, o país contratante deveria se comprometer a facilitar o trânsito viário e aumentar a segurança nas rodovias através das regras de trânsito, sendo que o Brasil veio aderir anos depois.

Nos anos 1990, a ABRAPT continuava ativa e com forte influência na construção de políticas públicas do país e, em 1997, foi instituído o Código de Trânsito Brasileiro - CTB (Brasil, 2002), ainda em vigor. O CTB trouxe importantes avanços para a segurança viária, inclusive a inserção da educação como um tema central para todos os participantes do trânsito. Com o veto do governo de Fernando Henrique Cardoso (1995 – 2003) a vários artigos, inclusive ao que indicava a obrigatoriedade do exame psicológico, houve extensa articulação e mobilização dos psicólogos, CFP e CRPs, acarretando uma nova lei (Lei n. 9.602, de 21 de Janeiro de 1998) que incluiu novamente o exame (Silva, 2012). Considerando o comportamento do motorista como chave fundamental para uma organização do sistema trânsito, através da Resolução 030/1998 o Denatran destinou ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a realização de campanhas permanentes pela segurança do trânsito, em âmbito nacional, as quais são desenvolvidas em torno de temas específicos relacionados aos fatores de risco e à produção dos acidentes de trânsito.

Ao observar o histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil, percebe-se que os Departamentos de Trânsito proporcionaram um papel de suma importância na institucionalização e expansão da Psicologia enquanto profissão, e mais recentemente, por meio de credenciamento de profissionais e clínicas de atendimento terceirizadas, devido a grande demanda em função da CHN. Os psicólogos que hoje trabalham nos Detrans continuam atuando também, prioritariamente, com a avaliação psicológica de condutores da seguinte maneira: administrando, avaliando e analisando os resultados dos instrumentos; coordenando, desempenhando papel administrativo e fiscalizando as atividades realizadas pelas clínicas credenciadas, contando com o apoio do Conselho Federal de Psicologia e de suas Regionais.

A inserção profissional nos Departamentos de Trânsito contribui para que os psicólogos pudessem assumir também outras tarefas de-

vido à evolução da legislação de habilitação e as demandas sociais, como a capacitação de psicólogos peritos em trânsito, de diretores e instrutores de trânsito, a elaboração e a implantação de programas de reabilitação e educação de motoristas infratores (Hoffmann, 2003a, 2003b). A expansão do campo de atuação profissional inclui ações de prevenções de acidentes; perícias em exames para motoristas com o objetivo de sua readaptação ou reabilitação profissional e tratamento de fobias ao ato de dirigir. Porém, em alguns estados, a diversificação da atuação profissional ainda é restritiva às atividades de Psicologia, o que pode implicar um menor aproveitamento, apenas em atividades burocráticas do profissional que realmente poderia ser um “psicólogo do trânsito” em sua abrangência (Alchieri et al., 2006)

Apesar da inexpressiva contribuição científica que os Detrans realizaram anteriormente, pode-se destacar como importantes os eventos que abrangem a área do trânsito, oferecendo apoio financeiro e estimulando os psicólogos para que publiquem seus trabalhos. No campo profissional, é de se ressaltar a demanda fora das clínicas e dos Detrans, e isso implica em um desafio de se continuar ampliando as atividades profissionais do psicólogo, de ocupar outros campos que também possui potenciais de atuação e de se desenvolver práticas novas e inovadoras, novos desafios e oportunidades surgem e os psicólogos devem colaborar (Alchieri et al., 2006; Günther, 2003) Dessa forma, destaca-se a resolução número 267/2008 do Contran, que estabelece mudanças importantes para o trabalho do psicólogo, dentre elas, que só serão credenciados os profissionais que tiverem o título de especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo CFP. Uma medida importante para a inserção de profissionais aprimorados é atuar nas diversas demandas do trânsito, ocupando novos espaços, principalmente no contexto das políticas públicas de transporte.

Com a necessidade de normatização e qualificação de procedimentos relacionados à prática da avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores, o Conselho Federal de Psicologia (CFP) instituiu a Resolução 016/2002, acerca do trabalho do Psicólogo nessa área. Em 2 de março de 2010, a Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas declarou a década 2011 – 2020 a “Década de Ação para Segurança Viária. Essa declaração teve o objetivo de estabilizar e reduzir a mortalidade mundial decorrente de acidentes de trânsito até 2020 (Organização das Nações Unidas, 2010). A declaração tende a incentivar a produção de conhecimentos e criação de políticas públicas em relação ao trânsito, bem como, a ampliação da

atuação dos psicólogos desta área que têm como foco o comportamento, principal causador de acidentes de trânsito. O CFP apresentou junto a 2ª Conferência de Alto Nível sobre Segurança Transito, auspiciada pela ONU, em 2015, o seminário *Proposição de Indicadores Comportamentais de Segurança e os seus Impactos na Avaliação Psicológica para o Trânsito* com a reunião de participantes nacionais e internacionais para a discussão e proposição de ações tecnic científicas da psicologia do transito.

3. AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO CONTEXTO DO TRÂNSITO

A avaliação psicológica no contexto do trânsito no Brasil tem sido objeto de frequentes indagações e atualizações devido à necessidade de avaliar os candidatos, visando prever comportamentos adequados no trânsito e, principalmente, a necessidade da ampliação de estudos e elaboração de pesquisas dos instrumentos utilizados neste processo. Desde o início, o processo de avaliação psicológica para o trânsito foi denominado “Exame psicotécnico”, porém, com a publicação do novo Código Brasileiro de Trânsito de 1998, houve a mudança da nomenclatura para Avaliação Psicológica Pericial. Posteriormente, foram realizadas duas importantes mudanças para os profissionais desta área: as avaliações passaram a ser realizadas somente por psicólogos que possuíssem o curso de capacitação específico para a função de perito examinador; e, atualmente, a exigência de título de especialista em Psicologia do Trânsito, regulamentado pelo CFP (Diário Oficial, 2008).

O Contran regulamentou a avaliação psicológica no trânsito através da Resolução n. 51, que dispunha sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica (Contran, 1998 a). Alguns meses mais tarde, essa norma foi alterada pela Resolução n. 80 (Contran, 1998 b) que incluiu a realização dos exames de avaliação psicológica na mudança da categoria de habilitação e a denominação das áreas a serem avaliadas: a) área preceptorareacional, motor e nível mental, b) área do equilíbrio psíquico e c) habilidades específicas, anteriormente denominadas como área cognitiva, prática e do equilíbrio psíquico (Silva, 2012).

Gouveia et al. (2002), afirma que ainda há discussões que se referem principalmente à validade dos testes psicológicos e à capacidade de o profissional psicólogo avaliar o perfil do futuro motorista. Com isso, este autor levanta alguns questionamentos que devem ser considerados: “Os psicólogos estão realmente aptos para avaliar o candidato a condutor e prever seus possíveis comportamentos em situações reais de trânsito? Os testes aplicados atendem às exigências da medi-

da, isto é, apresentam parâmetros psicométricos aceitáveis de validade e precisão?” (Gouveia et al. 2002, p. 50).

Se torna nítida a crítica do autor em relação a real necessidade de se realizar a avaliação psicológica para obtenção da CNH, fator esse que nos desafia e deve nos motivar enquanto profissionais, a expandir e intensificar as pesquisas no que se refere a Psicologia do Trânsito, para que a sua justifica científica não deixe brechas e sua importância seja colocada como duvidosa.

O Manual de Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores foi instituído pela resolução 012/2000 do Conselho Federal de Psicologia (CFP). A resolução do CFP 012/2000 determinou que o perfil psicológico do candidato a CNH e do condutor de veículos automotores deve considerar Nível Intelectual capaz de analisar, sintetizar e estabelecer julgamento diante de situações problemáticas (somente para a categoria C, D, E); Nível de atenção capaz de discriminar estímulos e situações adequados para a execução das atividades relacionadas à condução de veículos; Nível psicomotor capaz de satisfazer as condições práticas de coordenação entre as funções psicológicas e as áreas audiovisuomotoras; Personalidade, respeitando as características de adequação exigidas por cada categoria; Nível psicofísico, considerando a possibilidade da adaptação dos veículos automotores para os deficientes físicos (CFP, 2000).

Nesse novo campo de atuação, o psicólogo do trânsito é capaz de atuar em diversas áreas de educação, engenharia e fiscalização, podendo intervir no sistema do trânsito de diversas maneiras e de forma eficiente (CFP, 2000) Isso nos leva a refletir, enquanto profissionais da Psicologia, sobre a relevância de também atuar de forma preventiva no processo de avaliação psicológica, buscando interferir de maneira que objetive prevenir que os condutores coloquem em situação de risco ele mesmo e os outros. Nessa perspectiva, o que se nota na prática é a predominância de estudos que avaliam determinados construtos como: inteligência, personalidade e atenção, e também um número pequeno de estudos voltados de forma específica à investigação de como o condutor dirige, bem como seu desempenho nos instrumentos utilizados no processo de avaliação psicológica.

Através da Resolução 012/2000, em que o Conselho Federal de Psicologia (CFP) atribuindo essas questões, colocou-se em uma tentativa de sistematizar de forma mais objetiva as características do candidato avaliado, a função do avaliador de selecionar entre os testes/instrumentos disponíveis, os mais adequados e subjacentes que atendam aos critérios psicométricos, que possam garantir sua validade e precisão.

Por meio da Resolução CFP 007/2003, a Avaliação Psicológica se definiu como um processo técnico-científico que consiste na coleta de dados, estudos e interpretação dos fenômenos psicológicos dos indivíduos, sendo que, para sua realização, pode o profissional psicólogo pode empregar de instrumentos como entrevistas, testes, observações, dinâmicas, entre outras (CFP, 2007).

De acordo com a Resolução 002/2003 do CFP, os testes psicológicos são procedimentos sistemáticos de observação e registro de amostras de comportamentos e respostas de indivíduos com o objetivo de descrever e/ou mensurar características e processos psicológicos, compreendidos tradicionalmente nas áreas emoção/afeto, cognição/inteligência, motivação, personalidade, psicomotricidade, atenção, memória, percepção, dentre outras, nas suas mais diversas formas de expressão, segundo padrões definidos pela construção dos instrumentos.

As técnicas de avaliação psicológica utilizadas pelos psicólogos do trânsito tem a finalidade de auxiliar a identificação de adequações psicológicas mínimas necessárias para o uso seguro da habilidade de dirigir, sendo esta remunerada ou não. Desse modo, os testes psicológicos têm sido utilizados como recurso para identificar a habilidade e também para prever a probabilidade de um indivíduo de se envolver em acidentes (Groeger, 2003).

Na avaliação psicológica no contexto do trânsito, é fundamental a investigação dos fenômenos psicológicos, como suas capacidades gerais e também as específicas do indivíduo para que se identifique os indicadores necessários para identificar os candidatos aptos ou inaptos a conduzirem um veículo (Gouveia et al., 2002). O candidato a CNH pode ser considerado apto quando apresentar desempenho condizente na avaliação psicológica para a condução de veículo na categoria pretendida; apto com restrição quando apresentar distúrbio ou comprometimento psicológico que estivesse temporariamente sob controle, fazendo constar, nesse caso, o prazo de validade para revalidação da CNH; inapto temporariamente quando apresentar alguma deficiência psicológica nos aspectos psicológicos avaliados, que seria passível de recuperação ou correção; ou ainda, inapto quando apresentar inadequação nas áreas avaliadas que estejam fora dos padrões da normalidade e de natureza não recuperável (Silva, 2008).

Para Silva e Alchieri (2007), as pesquisas referentes a personalidade de motoristas são escassas e bastante restritas a generalizações, de maneira que uma melhora na área só será possível por meio do desenvolvimento de melhores instrumentos de avaliação e de perfil de motoristas, amostra mais representativa da população investigada e ação

integrada ou parcerias entre instituições de ensino, responsáveis pelo transporte coletivo e individual, e empresas de transporte.

Destaca-se que a avaliação pericial no contexto do trânsito tem como princípio o fato de que conduzir um veículo não é um direito do cidadão, mas sim, uma concessão, que pode ser realizada desde que ele atenda a diversos critérios, como: condições físicas e características psicológicas adequadas às categorias da CNH, conforme a complexidade, o tipo e veículo; conhecer as leis de trânsito; ter noções de mecânica e domínio veicular (Governo Federal,1998).

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através da descrição dos aspectos históricos da Psicologia do Trânsito, bem como das atividades de avaliação psicológica nesse contexto, se torna evidente a construção dessa prática durante os anos e a necessidade de se construir muito mais. Cabe destacar ainda que a produção técnica e científica é ainda restrita, o que vem a deixar lacunas e dúvidas sobre a precisão as características psicológicas associadas nesse trabalho. A avaliação psicológica vem a contribuir para a qualidade da mobilidade urbana no Brasil, contudo, é uma área nova que tem uma prática profissional mais nova ainda com potencial e necessidade de ações. Assim, sua evolução consequentemente abrirá novos campos de atuação, principalmente no que se refere ao trabalho psicológico preventivo no contexto do trânsito. Cabe destacar ainda que após a realização da 2 Conferência de Alto Nível sobre Segurança Transito uma das consequências foi a criação da Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego, (ABRAPSIT), entidade nacional que busca resgatar uma unidade de ação junto a Psicologia com forte expressão no Brasil.

5. REFERÊNCIAS

- Alchieri, J. C., Silva, F. H. V. C., & Gomes, J. M. N. C. (2006). Estágio curricular como desenvolvimento e atualização da psicologia de trânsito no Brasil. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 2(1), 53-59.
- Amorim, J. A. (1953). Normas para a prova do tacodômetro. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 5(3), 33-36. A
- Antipoff, D. (1956). Contribuição ao estudo das diferenças individuais no teste de atenção difusa. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 8(2), 49-60.
- Antunes, M. A. M. (2001). *A psicologia no Brasil: Leitura histórica de sua constituição*. São Paulo: EDUC/UNIMARCO.
- Bianchi, A. S. (2011). *Psicologia do Trânsito: O Nascimento de Uma Ciência*. *Interação em Psicologia*, 71-75, 2011.
- Brasil. (1941). *Decreto-lei n. 3.651 – de 25 de setembro de 1941*. Dá nova redação ao Código Nacional de Trânsito. 2012.
- _____. (1966). *Decreto-lei n. 5.108, de 2 de setembro de 1966*. Institui o Código Nacional de Trânsito. 2012.
- _____. (1981). *Decreto n. 86.714, de 10 de dezembro de 1981*. Promulga a Convenção sobre Trânsito Viário. 2012.
- _____. (2002). *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília, DF: Senado Federal.
- Campos, F. (1951). Seleção psicotécnica de motoristas. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 3(3), 7-26.
- Conselho Federal de Psicologia. (2007). *Cartilha sobre a avaliação psicológica*. Brasília: 2007.
- _____. Resolução CFP 002/2003. *Define e regulamenta o uso, a elaboração e a comercialização de testes psicológicos e revoga a Resolução CFP nº 025/2001*. Brasília: CFP, 2003.
- _____. (2003) Resolução 007/2003. *Institui o Manual de Elaboração de Documentos Escritos produzidos pelo psicólogo, decorrentes de ava-*

liação psicológica e revoga a Resolução CFP ° 17/2002. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2003/06/resolucao2003_7.pdf. Acesso em: 05/04/2016.

_____. (2000) Resolução CFP 012/2000. *Institui o Manual para Avaliação Psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores*. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2000/12/resolucao2000_12.pdf. Acesso em: 05/04/2016.

_____. (2002) Resolução 016/2002. *Dispõe acerca do trabalho do psicólogo na avaliação psicológica de candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e condutores de veículos automotores*. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2002/12/resolucao2002_16.PDF. Acesso em: 07/04/2016.

_____. (2000). Caderno de psicologia do trânsito e compromisso social. Brasília: Autor. Conselho Nacional de Trânsito. (1998 a). *Resolução n. 51, de 21 de maio de 1998. Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica a que se refere o inciso I, do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro e o §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei 9.602/98*. Brasília, DF: Autor.

_____. (1998 b). *Resolução n. 80, de 19 de novembro de 1998, que altera os anexos I e II da Resolução n. 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica*. Brasília, DF: Autor.

Côrtes, G. M. (1952). Colaborações das seleções médica e psicotécnica à prevenção de acidentes de tráfego - a que podem e devem prestar. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 4(3), 45-51.

Dagostin, C. G. (2006). *Características do processo de trabalho dos psicólogos peritos examinadores de trânsito na avaliação das condições psicológicas para dirigir*. Dissertação de Mestrado, Departamento de Psicologia, Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina.

Denatran. (2010). *100 anos de legislação de trânsito no Brasil*. Brasília, DF: Ministério das Cidades.

_____. (1998) Resolução n. 030/1998. *Dispõe sobre campanhas per-*

manentes de segurança no trânsito a que se refere o art. 75 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em 06/04/2016.

_____. (2004) Resolução nº 168/2004. *Estabelece normas e procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação especializados, de reciclagem e dá outras providências.* Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_168.pdf. Acesso em 09/04/2016.

_____. (2008) Resolução n. 267/2008. *Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro.* Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/>. Acesso em 06/04/2016.

Diário Oficial. (2008). Poder legislativo-PL 377. *Diário Oficial*, São Paulo, 118(97), 29 maio 2008. Poder executivo, p.13.

Dorsch, F. (1963). *Geschicht und probleme der angewandten psychologie.* Berna: Huber

Forbes, T. W. (1954). Contributions by psychologists to the reduction of highway traffic accidents in the United States of America. *Applied Psychology: An International Review*, 3(1), 43-58.

Gouveia, V.V. et al. (2002) Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores; perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários. *Psicologia Ciência e Profissão*, Brasília 22(2), 50-59.

Governo Federal. (1998). *Novo código de trânsito.* Disponível em: http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb_e_legislacao_complementar.pdf. Acesso em: 04/04/2016.

Groeger, J. A. (2003). *Testes Psicológicos podem prever habilidade para dirigir?* In: RISSER, R. (Org.) Estudos sobre a avaliação psicológica de motorista. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. p. 79-95.

Günther, H. (2003). *Ambiente, psicologia e Trânsito: Reflexões sobre uma integração necessária.* In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri

(Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 47-57). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Haight, F. A. (2001). *Accident proneness: The history of an idea* (UCI-ITS-WP-01-4). Irvine: Institute of Transportation Studies, University of California. Recuperado em 01 de fevereiro, 2009. Disponível em: <http://www.its.uci.edu/its/publications/papers/ITS/UCI-ITS-WP-01-2.pdf>. Acesso em: 01/04/2016.

Hoffmann, M. H. (2005). *Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. Psicología e Pesquisa no trânsito*, 1 (1) 17 – 24. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org>. Acesso em: 06/04/2016

Hoffmann, M. H. (2003a). *Aspectos comportamentais dos condutores e o uso do cinto de segurança*. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 203-217). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M. H. (2003b). *Programa preventivo para condutores acidentados e infratores*. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 229-247). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M. H., & CRUZ, R. M. (2003). Síntese histórica da psicologia do trânsito no Brasil. In M. H. Hoffman, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 15-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Lagonegro, M. A. (2008). A ideologia rodoviarista no Brasil. *Ciência & Ambiente*, 37, 39-50.

Mange, R. (1956). Evolução da psicotécnica em São Paulo. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 8(1), 5-7.

Mira Y López, E. (1999). *Psicologia: Ciência e Profissão*, 19(1), 93-93.

Nagatsuka, Y. (1989). The current situation of traffic psychology in Japan. *Applied Psychology: An International Review*, 38(4), 423-442.

Organização das Nações Unidas. (2010). Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas a/64/L.44. Retirado em 02 de março de 2010.

Disponível em: http://www.denatran.gov.br/ultimas/20120921_lançamento.htm

Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do Trânsito: Conceitos e Processos Básicos*. São Paulo, EPU.

Silva, F. H. V. C. (2008). *Medida da preditividade de instrumentos psicológicos nas avaliações psicológicas de condutores*. Dissertação (Mestrado)-Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

Silva, F. & Gunther, H. (2009). Psicologia do Trânsito no Brasil: de onde veio, pra onde caminha. *Temas em psicologia* (Ribeirão Preto), 17(1), 163-175.

Silva, F. H. V. C. A (2012). Psicologia do Trânsito e os 50 Anos de Profissão no Brasil. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 176 -193.

Silva, F. H. V. C., & Alchieri, J. C. (2007). *Avaliação psicológica da personalidade de condutores: uma revisão de literatura*. *PsicoUsf* (Itatiba), 12(2), 89-196.

Spagnol, J. M. (1985). A psicologia do trânsito no Brasil: Desenvolvimento e perspectivas. *Psicologia & Trânsito*, 2(2), 7-10.

Trench, G. (1956). Resultados da seleção e formação profissional na C.M.T.C. de São Paulo. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 8(1), 97-105.

Vieira, M. V. M., Pereira, A. O., & Carvalho, A. V. (1953). O exame psicotécnico de motoristas no Distrito Federal. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 5(4), 41-50.

Vieira, M. V. M., Amorim, J. A., & Carvalho, A. V. (1956). O psicodiagnóstico miocinético na seleção de motoristas. *Arquivos Brasileiros de Psicotécnica*, 8(1), 53-65.

GESTÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL: ASPECTOS TÉCNICOS, ESTRUTURAIS E PSICOLÓGICOS

Thayro Andrade Carvalho, Patrícia Sandri, Aurinez Rospide Schmitz & João Carlos Alchieri

Quando pensamos em como surgiram as cidades, é possível apontar várias formas de crescimento distintos. No antigo Egito, por exemplo, a sociedade estabeleceu-se as margens do rio Nilo, por dois propósitos: agricultura e locomoção por meio hídrico. Portanto, para melhor compreender o desenvolvimento humano faz-se necessário avaliar como as cidades são geridas, uma vez que a humanidade cresce em função das suas formas de locomoção.

Do mesmo modo, os seres humanos se apresentam como engrenagem basilar nesse processo. Assim, uma vez que o homem é obrigado a se locomover pela necessidade de sobreviver, optou-se por conviver coletivamente no trânsito, mesmo dirigindo sozinho em seus veículos pela necessidade de se sentir mais seguro, assim como fazem os insetos (Vanderbilt, 2009). Consequentemente, com o passar dos anos, surgiram os engarrafamentos associados ao crescimento acelerado e desorganizado.

Mais especificamente no Brasil, segundo o Departamento Estadual de Trânsito (Detran), em março de 2016 foi possível totalizar 50.000.000 automóveis legalizados, e mais de 24.000.000 motocicletas e motonetas. Ainda segundo o Denatran, considerando a existência de outros veículos como ônibus, tratores e caminhões, essa estimativa se aproxima de 100.000.000 veículos. Nesta perspectiva, ponderando que na atualidade o Brasil possui quase 206.000.000 de habitantes, estima-se uma proporção de um carro para cada duas pessoas no Brasil (Ibge, 2016). Destaca-se também que, deste total de habitantes, ainda é possível identificar 23,66% de crianças e adolescentes com idade inferior a 18 anos que não conduzem veículos, o que leva a avaliar que a população de veículos brasileiros está inflada.

Por conseguinte, constata-se que o tráfego de veículos no Brasil cresce em uma proporção acelerada e desorganizada, o que contribui de maneira negativa no gerenciamento do trânsito no país, influenciando diretamente na qualidade de vida urbana das pessoas. Assim, aspectos como a inadequação da oferta de transporte coletivo, os congestionamentos, acidentes, a poluição sonora e do ar têm levantado discussões acerca das estratégias de mobilidade urbana no país a fim

de promover padrões sustentáveis de mobilidade (Oliveira & Silva, 2015). Tais aspectos contribuíram para a institucionalização da Lei Federal nº 12.587/2012, ou “Lei da Mobilidade” que define princípios e diretrizes por meio dos conceitos de mobilidade urbana sustentável.

Todavia, os municípios parecem não ter acompanhado o crescimento urbano em termos estruturais, uma vez que a inexistência de informações que caracterizam o trânsito nos municípios brasileiros tem dificultado a realização de ações para melhorar o fluxo de veículos e pedestres, como também diminuir a incidência de acidentes nas vias de trânsito (Souza & Rosa, 2015). Estes aspectos são corroborados pelos boletins estatísticos da seguradora Lider (2016), responsável pelos dados do seguro DPVAT, que, embora demonstrem uma diminuição considerável no número de óbitos no tráfego brasileiro entre os anos de 2011 (50.780.000 óbitos) a 2015 (42.501.000 óbitos), evidenciam também um aumento de 464.971.000 no número de inválidos permanentes entre os mesmos anos. Desta forma, ainda é possível constatar que em alguns locais no Brasil, o registro dos acidentes é realizado de forma manual, o que dificulta o preenchimento, armazenamento e análise dos dados, posteriormente configurando indicadores redundantes e pouco confiáveis (Souza & Rosa, 2015).

De tal modo, o gerenciamento de dados estatísticos é uma prerrogativa para um eficaz planejamento do trânsito, portanto seu mau gerenciamento contribui a um ineficaz manuseio do trânsito, já que essas estimativas devem dar apoio a tomada de decisões, ações técnicas, ambientais, fiscais e educacionais que visem melhorar a segurança no trânsito. Nesse sentido, os dados acerca dessas variáveis devem ser coletados e armazenados, propiciando a implantação estratégica adequada frente à crescente demanda em infraestrutura, o que ressalta a necessidade do auxílio de ferramentas informatizadas (Souza & Rosa, 2015).

1. ESTRATÉGIAS DE GERENCIAMENTO DO TRÂNSITO

As ferramentas pra gerir o trânsito são de fundamental importância para seu bom funcionamento e tomada de decisão por órgãos gestores. Neste sentido, todas as decisões, ações técnicas, fiscais e educacionais que visem melhorar a segurança no trânsito exigem atenção redobrada.

Para um melhor gerenciamento do trânsito acredita-se que o que deve ser feito é considerar estratégias que mundialmente são aplicadas proporcionando um bom funcionamento do trânsito. Nesse cenário, destacam-se alguns Sistemas Inteligentes de Transporte, mencionados pela Cartilha “O Desafio da Mobilidade Urbana” (2015), do Cen-

tro de Estudos e Debates Estratégicos Consultoria e Legislação, que segundo Jensen (2002), podem ser apresentados como: Sistemas Avançados de Transporte Público (*Advanced Public Transportation Systems; SATP*), Sistemas Avançados de Gerenciamento de Tráfego (*Advanced Traffic Management Systems; ATMS*), Sistemas Avançados de Informação ao Viajante (*Advanced Traveller Information Systems; ATIS*), Coleta Eletrônica de Pedágio (*Electronic Toll Collection; ETC*) e Sistemas Avançados de Controle Veicular (*Advanced Vehicle Control Systems; AVCS*).

A SATP é um sistema de transporte de carga urbana extremamente importante, pois cada vez mais tem sido utilizado para medir e controlar os movimentos de mercadorias dentro de centros urbanos (Crainica, Ricciardib, & Storchib, 2004). Segundo o Departamento dos Transportes dos Estados Unidos (*U.S. Department of Transportation, 1998*), o SATP foi criado para incentivar o uso da tecnologia para melhorar a qualidade e utilidade dos serviços de transporte. Esse sistema tenta aliar várias tecnologias integrando e implantado esse artifício para melhorar a segurança, a mobilidade urbana, a eficiência operacional dos sistemas de trânsito e proteção ambiental.

Já o ATMS pode ser apontado como um sistema de controle de sinal que têm sido amplamente utilizado em todo o mundo, tanto nos aspectos de definição de parâmetros de sinais de métodos como em estratégias de controle. De maneira simples esse sistema dispõe de uma abordagem conveniente e barata para melhorar o sistema de controle de sinais existentes tendo por base a infraestrutura das vias implantadas. Segundo Nellore e Hancke (2015), o ATMS é implementado em um dispositivo de hardware intermediário capaz de receber mensagens de outros dispositivos controlador de sinais, bem como substituir indicações semaforicas em tempo real, além de estratégias de controle de sinal diferentes. Ainda segundo estes autores, esse sistema é um sistema de controle estatístico que pode bloquear veículos de maneira emergente devido a engarrafamentos, por exemplo, por conta do rápido funcionamento de redes de sensores sem fio.

O ATSI faz uso de tecnologia de ponta para dar suporte a motoristas possibilitando compartilhar rotas feitas por passageiros em resposta aos sistemas ATIS (Mahmassani & Liu, 1999). Esse tem por base dados recolhidos a partir de experimentos usando simuladores de viagem interativa para estudos que possibilitam avaliar o trânsito em tempo real, possibilitando interação simultânea. Assim, esses motoristas têm a possibilidade de escolher horários de partida por meio da rota mais apropriada ao longo da viagem (Zitoa, Amato, Amoroso, & Berrittellab, 2011).

Por fim, a ETC que também está associada ao rápido crescimento do tráfego em áreas urbanas, uma vez que o grande número de congestionamento e segurança no trânsito foram intensificados (Shi, Abdel-Aty, & Lee, 2016). Ainda segundo Shi, Abdel-Aty e Lee, o ETC possibilita estimativas mais precisas dos efeitos do congestionamento, acerca dos dados de tráfego devendo ser agregados em horários de pico e fora de pico, e assim contribuem para minimizar o tempo perdido e principalmente reduzir os congestionamentos.

Tendo estas perspectivas como foco, pode-se avaliar que o trânsito indubitavelmente é um ambiente que merece atenção da Psicologia, seja pelos aspectos comportamentais que resultam dele, ou pelas variáveis construídos para lidar com ele. Nesse sentido, destaca-se sobremaneira o crescimento urbano que acarreta em necessidades atreladas a locomoção, uma vez que a cada dia os seres humanos necessitam reorganizar seus espaços para conseguir dirigir-se aos locais desejados com maior facilidade e conforto.

Outro aspecto que se deve avaliar é que passamos grande parte de nosso tempo dentro de veículos. Contudo, ao que parece, a principal variável que produz interferência, no planejamento de um veículo, é o quanto esse pode ser veloz, ou seja, o ser humano passou boa parte de seu tempo em veículos por necessidade, assim queremos mais e mais chegar logo onde planejamos chegar. Para tanto, queremos a qualquer custo chegar, nem que para isso tenhamos que ultrapassar o carro ao lado sem segurando, por esse motivo, o carro na faixa vizinha parece sempre andar mais rápido. Vasconcelos (1985) aponta que qualquer dificuldade ou impedimento encontrado no deslocamento pretendido pode gerar conflitos no trânsito. Podemos confirmar estes aspectos na medida em que os conflitos ocorridos no deslocamento de trânsito estão cada vez mais presentes nos noticiários brasileiros, em diferentes graus de gravidade. E, além disso, geralmente associados ao cometimento de infrações. Este aspecto remete também ao nível de autoconfiança ao qual os motoristas empregam em seu estilo, prática e hábito de dirigir, principalmente se o caminho ao qual for percorrer já for conhecido (Vanderbilt, 2009). Além deste aspecto, entende-se que outras variáveis como a produção de poluição do ar (Elshout, Molenaar, & Wester, 2014), os congestionamentos, ou mesmo, o tão conhecido estresse no trânsito são variáveis que merecem atenção ao se pensar em gerenciar o trânsito, o que torna o trânsito uma área muito complexa. Desta maneira, trazendo uma aplicabilidade destas variáveis ao contexto brasileiro, é possível indagar: Até que ponto o trânsito é previsível? E como gerenciá-lo de maneira mais

apropriada? São duas perguntas de grande relevância que podem incitar mudança no gerenciamento do trânsito brasileiro.

A priori faz-se importante destacar que o Brasil, na atualidade, precisa reforçar seus dados acerca estatísticos acerca de seu tráfego. Em inúmeros aspectos, torna-se notório a falta de estatísticas que embasem intervenções mais eficazes. Uma prerrogativa psicológica parece ser a falta de estatísticas das avaliações psicológicas que são feitas todos os dias no país, afinal, quantas pessoas são consideradas aptas ou inaptas no país? Como se dá esse processo de avaliação psicológica? Os escores estatísticos das medidas empregadas no país não deveriam ser corriqueiramente reavaliadas? Como de fato a Psicologia pode contribuir para esse gerenciamento?

Acerca da última indagação, entende-se que a Psicologia tem muito mais a oferecer do que meramente um processo de avaliação psicológica. Essa discussão recentemente, no ano de 2015, incitou a construção da Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego (ABRAPSIT), que tem por interesse unir forças e representar as aspirações dos profissionais da Psicologia do Trânsito. Essa tem ao longo do ano de 2016 consolidado representatividade em contexto nacional.

Avalia-se que a complexidade do trânsito merece uma atenção redobrada, em sua avaliação, levantamento estatístico, mas prioritariamente em seu gerenciamento, embasando cientificamente os problemas associados aos comportamentos humanos no tráfego. Desta maneira, entende-se que esse ambiente merece especial atenção uma vez que o homem passa grande parte de sua vida lidando com ele.

REFERÊNCIAS

- Câmara dos Deputados. (2015). O Desafio da Mobilidade Urbana. Acessado em 08 de maio de 2016. Disponível em: file:///D:/Downloads/desafio_mobilidade_conle.pdf.
- Crainica, T. G., Ricciardib, N., & Storchib, G. (2004). Transportation Research Part C: Emerging Technologies. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 12(2), 119–137. doi:10.1016/j.trc.2004.07.002.
- DETRAN. (2016). Frota de veículos. Acessado em 28 de abril de 2016. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>.
- Elshout, S. van den, Molenaar, R., & Wester, B. (2014). Adaptive traffic management in cities — Comparing decision-making methods. *Science of The Total Environment*, 488–489, 382–388. doi:10.1016/j.scitotenv.2013.12.084DPVAT. (2016). Boletins estatísticos do seguro DPVAT. Acessado em 07 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.seguradoralider.com.br/Pages/Boletim-Estatistico.aspx>.
- IBGE. (2016). Projeções do IBGE. Acesso em 28 de abril de 2016. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>.
- Jensen, C. (2002). ITS in Australia: an Overview. Canberra: House of Representatives. Acessado em 08 de maio de 2016. Disponível em: http://www.aph.gov.au/parliamentary_Business/Committees/House_of_Representatives_Committees?url=trs/itinq/report/contents.htm.
- Mahmassani, H. S., & Liu, Y. (1999). Dynamics of commuting decision behaviour under advanced traveller information systems. *Transportation Research Part*, 91-107.
- Nellore, K., & Hancke, G. P. (2015). A Survey on Urban Traffic Management System Using Wireless Sensor Networks. *Sensors*, 16, 1-25. Doi:10.3390/s16020157.
- Oliveira, G. M. de, & Silva, A. N. R. da. (2015). Desafios e perspectivas para avaliação e melhoria da mobilidade urbana sustentável: um estudo comparativo de municípios brasileiros. *Transportes*, 23, 59-68. DOI:10.4237/transportes.v23il.768.

Shi, Q, Abdel-Aty, M., & Lee, J. (2016). A Bayesian ridge regression analysis of congestion's impact on urban expressway safety. *Accident Analysis & Prevention*, 88, 124-137. doi:10.1016/j.aap.2015.12.001.

Souza, A. N. de, & Rosa, F. D. (2015). Desenvolvimento de uma plataforma web de apoio ao gerenciamento de acidentes de trânsito. *Transporte*, 23(3), 26-34. DOI: 10.14295/transportes.v23i3.876.

U.S. Department of Transportation. (1998). Advanced Public Transportation Systems: The State of the Art Update '98. Acessado em 08 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.tongji.edu.cn/~yangdy/technology/apts98.pdf>.

Vasconcelos E. *O que é trânsito?* São Paulo: Brasiliense; 1985.

Vanderbilt, T. (2009). *Por que dirigimos assim?: e o que isso diz sobre nós*. Rio de Janeiro: Elsevier.

Zitoa, P., Amato, G., Amoroso, S., & Berrittellab, M. (2011). The effect of Advanced Traveller Information Systems on public transport demand and its uncertainty. *Transportmetrica*, 7(1), 31-43. doi:10.1080/18128600903244727.

VALORES, COMPORTAMIENTO Y FACTOR SOCIAL EN EL TRÁNSITO

Illeana Pollini

Antes de comenzar a escribir sobre el tema planteado, es necesario recordar y marcar como punto de partida las trágicas consecuencias que traen los siniestros de tránsito para todas y cada una de las sociedades; trayendo con el mismo un empobrecimiento de la persona y de sus familias, por ende un empobrecimiento comunitario que muchas veces se hace imposible su recuperación, e incluso a veces no se logra dicha recuperación.

Cuando hablamos de empobrecimiento no nos referimos a los costos económicos que por supuesto son altísimos, no sólo para el país sino para la persona y para sus familias, sino que nos referimos a un empobrecimiento general del individuo a distintos niveles como por ejemplo en su autoestima, limitaciones para decidir, la persona se va encapsulando y no se relaciona, por ende se da un empobrecimiento social, trayendo como consecuencia pocas perspectivas de tener una calidad de vida diferente.

La Organización Mundial de la Salud tiene estudios muy profundos, estudios científicos, sobre las consecuencias y secuelas de los siniestros, y nos muestran, que cada año mueren aproximadamente 1,25 millones de personas en nuestro planeta y que entre 40 y 50 millones de personas llegan a vivenciar traumatismos muchos de ellos quedando con secuelas permanentes.

1. ACCIDENTE - SINIESTRO

Según opiniones de sociólogos puede que sea difícil que el vocablo 'siniestro' llegue a suplantar al vocablo 'accidente' al referirnos a los llamados 'accidentes de tránsito', aunque pueda considerarse más correcto el uno que el otro.

Llamamos siniestro cuando la causa del hecho de tránsito que provoca el daño está en un usuario, es decir es el factor humano. La incorrecta toma de decisiones y la falta de responsabilidad, entre otros, hacen que se provoquen varios choques y atropellamientos de vehículos por ende fallecidos y lesionados.

Asumimos que el hecho no fue 'accidental': es decir, conocemos

las causas, podemos actuar sobre ellas y, si efectivamente actuamos sobre ellas, estos hechos pueden ser evitados en el futuro. Lo llamamos, por el contrario, accidente, cuando se conoce la causa del hecho de tránsito que provoca el daño y no está en ningún usuario. En este caso asumimos que la causa está dentro del margen de riesgo que llamamos 'azar' y el hecho es, por lo mismo, accidental. Dentro de los márgenes actuales de nuestro conocimiento entendemos que, si bien podemos reducir los márgenes de riesgo, no estamos en condiciones de actuar sobre el azar.

Podemos, sí, actuar sobre el usuario del tránsito, es decir, sobre el comportamiento humano.

2. CONCEPTOS ESPECÍFICOS

Para comenzar conceptualizaremos los llamamos procesos psicológicos o funciones psicológicas a tres procesos que transcurren en el ser humano y a los que le damos diferentes nombres y que se refieren a nuestro sentir, nuestro pensar y nuestro actuar.

Llamamos a las principales funciones psicológicas a los tres aspectos básicos de nuestra personalidad y los conceptos-vocablos empleados para referirse a ellos no son pocos. Creemos que debemos señalar, además, que detrás de cada uno de estos conceptos-palabras subyacen, muchas veces, creencias religiosas y no religiosas, posiciones filosóficas diferentes, posiciones políticas diferentes, intereses espurios, prejuicios, conocimientos científicos insuficientes, en fin, todos los problemas de la vida en sociedad actuales. Las ciencias están dentro de la sociedad y no son ajenas a ninguno de sus problemas.

No obstante, el desarrollo del conocimiento humano ha demostrado tener la energía, la fuerza, el poder y la decisión moral necesaria para superar las mezquindades y las malas artes que brotan en las sociedades que adoptan el dinero como el mayor valor humano en la vida.

Conviene recordar, aquí, que el ser humano es una unidad y entendemos que esa unidad está integrada por estas funciones psicológicas, que no son separables entre sí: no existe un ser humano normal con sentimientos humanos y sin razonamientos humanos y sin conducta humana; tampoco existe un ser humano normal con razonamientos humanos y sin sentimientos humanos y sin conducta humana; tampoco existe un ser humano normal con conducta humana y sin sentimientos humanos y sin razonamientos humanos.

Además, la unidad biopsicosocial que es cada uno de nosotros, ese ser humano individual distinto a todos los demás millones de se-

res humanos, forma una unidad inseparable con la sociedad y la naturaleza toda: no existe un ser humano normal sin una sociedad humana y la naturaleza en la que este individuo nació, creció y se desarrolló y de la cual tomó e integró lo que podemos llamar su humanidad, los procesos que lo caracterizan como ser humano, su personalidad.

Estos conceptos básicos del ser humano especialmente, es importante traerlos al foco de la atención consciente constantemente, tenerlos siempre presentes:

- a) los procesos psicológicos que subyacen a la conducta de un ser humano son procesos fisiológicos, es decir, los procesos psicológicos son funciones de nuestro ser;
- b) cada ser humano es un ser humano en la medida que nace y se desarrolla en un medio humano, en una sociedad humana e integra sus caracteres esenciales;
- c) la génesis y el desarrollo de lo humano – su personalidad, su carácter, su temperamento, su intelecto, sus principios lógicos, sus procesos psicológicos, en fin, su sentir-pensar-hablar-actuar están básicamente en la sociedad en la que nace y se forma como ser humano.

3. LA UNIDAD: SOCIEDAD-PERSONA Y EL TRÁNSITO.

En nuestras comunidades humanas, sociedad y persona conforman una unidad en desarrollo constante, en constante cambio, en un devenir en el que la persona va cambiando a la sociedad a la vez que la sociedad va cambiando a la persona. Influyen, por cierto, factores que pueden pensarse como externos a la unidad sociedad-persona, por ejemplo los cambios climáticos, el desarrollo del conocimiento, de las ciencias y de las tecnologías, las crisis económicas, el desarrollo y el subdesarrollo socio-económico de las comunidades. Muchos factores inciden; no obstante, lo determinante en última instancia será siempre la relación sociedad-persona.

El estudio de la unidad natural sociedad-persona desde la Psicología de la Seguridad Vial nos lleva a tener en cuenta estos cambios que se van produciendo en lo que hemos llamado factores externos; la P. de la S. V. analiza cómo inciden en la unidad que estudiamos. Los cambios en la tecnología de los vehículos, en la señalización, en calles y rutas; el crecimiento del parque automotor, el crecimiento o decrecimiento económico de la comunidad, los cambios en la legislación, en la enseñanza o los controles, todo esto incide en el desarrollo del tránsito. Por ello, los tomamos en consideración para analizar su influencia sobre la unidad sociedad-persona.

Estos factores que hemos llamado externos – aunque juegan dentro de las formas de convivencia humana – inciden de manera directa sobre nuestras vidas, aunque la vida humana estará decidida siempre por sentimientos, pensamientos, voliciones, creencias, principios, valores en la convivencia de la persona en sociedad. Estudiamos estos procesos psicológicos, lógicos, volitivos para llegar a comprender cómo los condicionan los cambios en los factores externos.

Parecería que esta vida vertiginosa que muchos van pasando – no viviendo, pienso, sino simplemente pasando – nos dificulta captar sus esencias. ¿Qué es lo esencial en la vida? ¿Vivir sanamente en comunidad? ¿Ganar? ¿Tener éxito? ¿Sufrir? ¿Ser eficiente? ¿Hacer sufrir? ¿Ganar mucho dinero? ¿Ser feliz? ¿Ayudar a otros a ser felices? Podría seguir y seguir; no obstante, se nos vuelve imprescindible intentar captar las esencias de nuestra vida porque parecería que los riesgos aumentan, tanto en la comunidad en general como en el tránsito en particular, y la captación de lo esencial en la vida puede ayudarnos a conseguir mayor seguridad.

Es importante recordar los conceptos que últimamente se plantea vinculados al Hipermodernismo. Conceptos, que cualquiera de nosotros vive cotidianamente. El filósofo francés Gilles Lipovetsky plantea la sociedad actual hacia una gran egoísmo dentro del sistema capitalista, plantea una pérdida de conciencia histórica, la sociedad de mercado ha producido, aparte de las ya conocidas como la pobreza económica, ha planteado nuevas formas de pobreza, de marginación, pobreza en el trabajo, trayendo como consecuencia individuos con muchos miedos, inseguridades y riesgo global, generando de ésta forma personas totalmente vulnerables en la que por un lado todo es rápido, todo ya, dejando de ésta forma siempre plasmada la insatisfacción. Inmerso en ésta situación es que la persona comienza a buscar formas de prevención y absoluto control con respecto a un futuro incierto.

Como ha definido el mejicano Héctor Gómez en su análisis de Virilio, este estadio de la vida actual nos muestra en el cada día “viviendo de manera cotidiana una realidad en permanente movimiento, y, por tanto, las dificultades de representar tanto lo real como lo verdadero, las multitudes, los públicos colectivos requieren de un constante desdoblamiento, de tener que ser y poner en el lugar del otro, de ese otro con el cual se va compartiendo una manera particular de ver la realidad.”

4. CORREMOS HACIA EL ÉXITO – ANSIEDAD AL LÍMITE

Los conductores de vehículos somos nosotros, los uruguayos que vivimos en sociedad, que tenemos nuestras familias, nuestros traba-

jos o estudios, en fin, los vecinos, somos también personas que tienen una cotidianeidad, que miramos televisión, leemos el diario, cuidamos a nuestros hijos, en fin, vivimos en sociedad. Los mismos que apretamos el acelerador, que nos distraemos mientras conducimos y que un día nos escrachamos. Somos nosotros.

Somos nosotros quienes andamos rápido. Rápido en la vida y rápido en el tránsito. Corremos, trabajamos apurados, descansamos apurados, cocinamos apurados, comemos apurados, conducimos apurados. Vivimos apurados en la calle, en el trabajo, en nuestras casas. Sucede que en nuestra sociedad el éxito no se consigue si no se corre. Y el éxito debe conseguirse. Porque así lo exige la propia sociedad en que vivimos. La sociedad nos exige que tengamos éxito y el éxito exige eficiencia y rapidez. Si no queremos ser perdedores - ¿quién quiere serlo? - entonces hay que apurarse, hay que apretar el acelerador.

Datos bastante seguros indican que aproximadamente en un veinte por ciento de los siniestros del tránsito nos encontramos con usuarios alcoholizados. Este dato, que es muy importante, ha llevado a muchos a estudiar fórmulas que permitan desestimular el consumo de alcohol en conductores, especialmente. Hemos tenido ya varias campañas publicitarias con este objetivo. Hay asociaciones civiles que dedican gran esfuerzo para inducir, a quien decide tomar alcohol en una fiesta o distracción cualquiera, a que no conduzca. Y esto es importante.

Si bien es cierto que el alcohol es el responsable en un veinte por ciento de los siniestros del tránsito, ¿dónde buscar la responsabilidad por el ochenta por ciento restantes, cuando no es el alcohol? Somos muchos los que andamos rápido en la vida y en el tránsito, y no porque consumamos alcohol. La sociedad nos exige que consigamos cosas, y cosas mejores, que tengamos cada día más y más, que logremos éxito y que seamos mejores que los demás y que tengamos cosas mejores que los demás y corremos para lograrlo. Así vivimos. Así conducimos.

Ahora, ¿qué es lo que está detrás de este correr la vida? ¿Qué subyace en el sentir y el pensar y el conducirnos de este modo? Por mi experiencia clínica de años creo que no es aventurado decir que detrás hay un componente de ansiedad importante y una insatisfacción interna que nos lleva siempre a no valorar lo que tenemos.

En ésta situación, en ésta realidad, en éste cambio de cultura es en la que va aumentando el apuro, la violencia, la agresividad, trayendo como consecuencia, entre otras los siniestros de tránsito, que tantos fallecidos y discapacitados dejan anualmente.

Aumentan los riesgos y también parece que aumentan la violencia y la agresividad. Creemos que es necesario analizar los riesgos y sus

cambios, analizar la violencia y la agresividad y su evolución en los últimos tiempos y tratar de llegar a conocer sus causas. Desde este enfoque, una de las tareas básicas de la Psicología de la Seguridad Vial es llegar a conocer las causas que mueven a violencia y agresividad destructivas en el tránsito. Las estadísticas nos dicen y repiten que más del noventa por ciento de los siniestros en el tránsito se deben al factor humano; entonces queremos saber los procesos psicológicos que se esconden detrás de este factor humano, queremos conocer las causas para poder así actuar sobre ellas.

Las cambiantes situaciones del tránsito, la necesidad de prestar atención a diferentes tipos de estímulos que llegan de todos lados mientras nos movemos, lleva a los conductores a dar una cantidad de respuestas automatizadas. No reflexionamos cuando frenamos porque nos acercamos a un semáforo en rojo, cuando ponemos los cambios, cuando prendemos el señalero para avisar nuestra intención de doblar a derecha o izquierda. En realidad, la gran mayoría de las respuestas de los conductores a los estímulos externos son automáticas, no hay reflexión.

Los estímulos externos nos llegan de señalizaciones y vehículos en movimientos, de carteles publicitarios, del estado de la vía y del día, de música, de nuestro propio vehículo, de los acompañantes que van con nosotros, de peatones y conductores de otros vehículos y vamos dando las respuestas automatizadas que hemos ido incorporando en nuestra práctica de conducción.

En estos casos, en la toma de decisión están todos nuestros sentimientos, creencias, valores o vilezas, y hay veces en que aparece la respuesta agresiva. ¿Por qué? ¿Qué nos dice la psicología? Aquí, no es simplemente la respuesta interna a un estímulo externo, como es frenar ante un semáforo en rojo. La respuesta agresiva, en el ser humano, no es una simple expresión de estímulo-respuesta, porque en la mayoría de los casos – si no en todos – la agresividad sale de nosotros mismos, de nuestra intimidad, de nuestros sentimientos y nuestros pensamientos. La causa de la respuesta agresiva no es el estímulo externo, la causa hay que buscarla en el mundo interior del agresor. Es un estímulo interno.

Entendemos que conviene, entonces, diferenciar dos factores humanos: el factor social y el factor personal. Hablamos de factor social al referirnos a todo lo que ya está establecido y que enmarca el tránsito todo, en ciudades y rutas del país, señalizaciones y reglamentaciones y además, y muy especialmente, a los hábitos, creencias, valores, vilezas que forman la cultura de la comunidad. Cuando se produce un siniestro, nada de esto es responsabilidad personal y directa del individuo que cruza una esquina a pie, en moto o en auto, es decir, que se mueve en el proceso del tránsito.

Hablamos de factor personal al referirnos a la personalidad, a los hábitos, las creencias, los valores y las vilezas, a la conducta del individuo que cruza una esquina a pie, en moto o en auto, es decir, que se mueve en el proceso del tránsito. Cuando se produce un siniestro hay una persona, o dos, o tres que tomaron decisiones y actuaron de acuerdo a sus decisiones: aquí, en sus decisiones y en sus actuaciones está el factor personal, y allí buscamos la responsabilidad personal y directa del individuo en un siniestro.

El factor social es el determinante en el tránsito en general. No obstante, es necesario comprender que no habrá tránsito mejor en nuestro Uruguay sin cambios individuales en conductores y peatones; pero no hay cambios individuales sin cambios en la comunidad.

El factor personal expresa la responsabilidad de cada individuo integrante de una sociedad dada en cada siniestro; el factor social expresa la responsabilidad de la sociedad toda como comunidad por la seguridad vial en la comunidad. No una responsabilidad diluida en todos como si todos tuviéramos la misma responsabilidad – “todos somos responsables” –, sino asumiendo responsabilidades de acuerdo a la jerarquización existente en cada sociedad: la responsabilidad primera es de la jerarquía mayor.

El conductor en el proceso del tránsito es una persona que ha aprendido a conducir un vehículo, reacciona ante estímulos externos e internos y toma decisiones: es el factor personal, es decir, el ser humano, la persona que acompaña el tránsito armónicamente o que causa un siniestro. En el proceso de toma de decisiones personal juegan un papel determinante sus valores, sus creencias, su personalidad y su estado anímico, lo que es resultado y síntesis del medio social en que se desarrolló el sujeto que toma decisiones en el proceso del tránsito. Subyacente a su toma de decisión está el factor social, es decir, la sociedad en su conjunto que ha transmitido a cada uno de sus integrantes ciertos valores y ciertas vilezas, los que están en la base de la toma de decisiones y del proceder personal cotidiano.

Entendemos que el proceso de toma de decisiones personal es lo determinante en las distintas situaciones de tránsito y que de ello depende fundamentalmente que se produzcan o se eviten los traumatismos en el tránsito. El factor social es concomitante en la toma de decisiones personal, es decir, actúa conjuntamente con el factor personal.

Creo que estamos ante un problema que es básico y puede llevar cierto tiempo solucionar: necesitamos cambiar nuestros conceptos sobre las causas de los siniestros en el tránsito. Es necesario que revisemos la idea de que conductores con mayor pericia harán disminuir los siniestros significativamente y el tránsito será más seguro. Esto no

es así. Para aumentar la seguridad vial significativamente necesitamos conductores con valores incorporados que los impulsen a tomar las decisiones que prioricen la vida, la propia y la de los demás.

5. LOS VALORES EN EL TRÁNSITO

En la investigación a bordo que realicé hace algún tiempo, pude detectar seis aspectos negativos y sus opuestos positivos, entre otros, que tienen una incidencia muy fuerte directamente sobre el factor personal en el proceso del tránsito, a los que llamé las seis íes, y que están analizados en el capítulo siete de *La Aventura de Conducir*; a saber, impericia/pericia, ignorancia/conocimiento, imprudencia/prudencia, irresponsabilidad/responsabilidad, inconsciencia/consciencia, intolerancia/tolerancia .

Puse impericia/pericia en primer lugar porque, en aquellos tiempos, todavía era dominante la idea de que la pericia del conductor era elemento determinante en la seguridad vial. No obstante, en el mismo momento en que escribía aquel libro, observaba que había una diferencia entre dos de estos aspectos – impericia/pericia, ignorancia/conocimiento – y los restantes cuatro: imprudencia/prudencia, irresponsabilidad/responsabilidad, inconsciencia/consciencia, intolerancia/tolerancia.

La impericia y la ignorancia son dos aspectos que pueden cambiarse, con relativa facilidad, con clases de conducción en una Academia y mucha práctica. Con clases adecuadas, se puede transmitir las técnicas para desarrollar la pericia y la práctica completará el trabajo; la ignorancia puede cambiarse en conocimiento con clases teóricas y estudio. Estos son dos aspectos que no están vinculados directamente a la personalidad del factor humano, dos aspectos que pueden cambiarse en un tiempo que no tiene por qué ser muy extenso.

La prudencia, la responsabilidad, la consciencia, la tolerancia, en cambio, son aspectos que no pueden cambiarse con facilidad, ni tampoco pueden cambiarse con clases en una academia y que tampoco puede preverse el tiempo que puede llevar cambiarlos; si es que es realmente posible cambiarlos, ya que este es un tema sobre el que no hay consenso entre los estudiosos. Estos cuatro aspectos están integrados en la personalidad del ser humano y se vienen desarrollando desde la niñez.

La prudencia es esa capacidad del ser humano que le permite distinguir entre lo constructivo y lo destructivo en la vida y seguir lo constructivo, el buen juicio; la consciencia es esa propiedad humana de conocerse a sí mismo y conocer en su interior el bien y el mal, y actuar en persecución del bien; la responsabilidad es la capacidad que tiene cada

uno para poner cuidado y atención en lo que hace y en su toma de decisiones; la tolerancia es el respeto que manifestamos hacia creencias o conductas que son contrarias a las nuestras o que consideramos destructivas. Estos cuatro aspectos integran la personalidad del ser humano.

La pericia del conductor y su conocimiento juegan, por supuesto, en la toma de decisiones. La habilidad del conductor para resolver las situaciones del tránsito, su capacidad de respuesta, su velocidad, su capacidad técnica y el conocimiento del vehículo, de las reglamentaciones, del medio en el que se desplaza tiene una importancia indiscutible para la toma de decisión y para la ejecución de las maniobras. Pero no es lo que determina, en última instancia la toma de decisiones; lo determinante es el proceso psicológico que subyace en la persona que conduce un vehículo automotor en el proceso del tránsito. “Los accidentes sabemos que se producen en su gran mayoría por una mala toma de decisiones, proceso en el que los valores del sujeto – junto con otras variables psicosociales – desempeñan un papel fundamental”, dice el Prof. Dr. Montoro.

Si la persona que conduce un vehículo por la calle o por la ruta se desplaza a velocidad prudente o riesgosa, si bebe y conduce o si no conduce cuando bebe, si atiende su celular cuando conduce y se distrae por la conversación o si se detiene para continuar la conversación, si adelanta a otro vehículo sin la seguridad mínima necesaria o espera a poder hacerlo sin riesgo, si cruza una bocacalle con el semáforo en rojo o si para, si presta o no presta atención a la regla de la derecha o a los signos de ‘Ceda el paso’, todas estas conductas no están determinadas por la pericia o por el conocimiento de la persona que conduce sino por el proceso psicológico que subyace en la persona, proceso psicológico del que forman parte los valores de la persona que conduce.

Lo determinante para la seguridad vial es la toma de decisiones correcta, adecuadas a las situaciones cambiantes del proceso del tránsito. Lo determinante para la toma de decisiones correctas – particularmente en un ambiente que por definición no es individual sino colectivo, de grupo – es integrar la mayor cantidad de valores en la personalidad, y la menor cantidad de vilezas posibles. Es por esto que conviene que estos cambios sean pensados a largo plazo y con una educación que prepare para la vida, antes que para el trabajo o el éxito.

Son estos aspectos, y otros aspectos tomados de la sociedad en la que vivimos, los que determinan nuestra toma de decisiones. Es por eso que conducimos como vivimos. Los valores, los sentimientos, las creencias que guían nuestro proceder cotidiano guían nuestro proceder en el hogar, en el trabajo, en el tránsito, en el deporte, en el estudio,

en la vida. No tenemos un proceder distinto especial para el tránsito.

Además de estos cuatro valores – prudencia, responsabilidad, tolerancia, consciencia – señalados anteriormente, que integran nuestra personalidad y están en la base de nuestro proceder, y que junto al aprecio por la vida propia y de los demás considero los valores primeros para la seguridad vial, quiero recordar aquí tres aspectos que tienen que ver directamente con la conducción en el proceso del tránsito: planificación, prevención, consideración. A tales efectos, transcribo a continuación dos párrafos de La Aventura de Conducir:

“Creo que los tres objetivos centrales que señalamos para la conducción preventiva son también los objetivos centrales de la seguridad vial, desde el punto de vista de la psicología, porque son funciones naturalmente incorporadas en nuestro sistema nervioso y nuestro ser todo:

PLANIFICACIÓN – creamos en nuestro cerebro la imagen ideal de lo que luego haremos en la realidad y podemos, por tanto, prever las consecuencias, anticiparnos.

PREVENCIÓN – medimos los riesgos, detectamos los peligros y marcamos distancia.

CONSIDERACIÓN – contribuimos a crear el mejor medio para una convivencia armónica.”

6. LA PREVENCIÓN EN LA MEDICINA – PSICOLOGÍA DE LA SEGURIDAD VIAL

En seguridad vial, la prevención tiene tres aspectos bien definidos que es conveniente tener presentes desde el vamos, y son:

- 1 – El conocimiento de la existencia de un riesgo que puede hacer daño o causar perjuicio.
- 2 – La identificación lo más precisa posible del riesgo y de muchas de sus posibles causas.
- 3 – La anticipación para evitar el riesgo y, por ende, el daño o perjuicio.

1 – El conocimiento de la existencia de un riesgo que puede hacer daño o causar perjuicio

La cantidad de siniestros en el tránsito y sus consecuencias de muerte de seres humanos, de otros que quedan discapacitados de por vida y del costo que todo esto supone para la comunidad es bastante bien conocido: los medios masivos de comunicación mantienen informada a la población.

Lo que los medios no informan, es decir, no están capacitados para hacerlo, para informar es que los siniestros del tránsito, que los problemas del tránsito no son del tránsito sino que son nuestros, de los seres humanos, de la comunidad humana. Y es aquí donde el profesional de la medicina - psicología son quienes entran en escena para informar, con todas las posibilidades que le da su conocimiento profesional, sobre los problemas que tenemos los seres humanos en el tránsito.

2 - La identificación del riesgo, lo más precisa posible, y de muchas de sus posibles causas

Los diferentes actores que intervienen en la organización del tránsito trabajan de modo distinto, claramente. El ingeniero que prepara la construcción de un puente estudia los riesgos desde un punto de vista diferente del legislador, con sus asesores técnicos, quienes deciden los límites de velocidad y también tienen en cuenta los riesgos. El profesional de la medicina - psicología, en cambio, no trabaja con los riesgos en la realidad del tránsito cotidiano, sino que trabaja con los riesgos posibles en el ser humano, en sus sentimientos y en sus creencias, en sus temores y sus expectativas, en su conocimiento y su ignorancia, en toda su experiencia de vida.

En la medicina - psicología de la seguridad vial nosotros no estamos preparados para calcular los riesgos de una curva en la ruta o los animales sueltos en ciertas carreteras: nosotros estamos capacitados para calcular el riesgo que puede provocar esta persona que está junto a mí en el consultorio: la medicina - psicología de la seguridad vial apunta a conocer, y prevenir, el riesgo en quienes andamos en calles y carreteras, como peatones o como conductores o como acompañantes.

Identificar el riesgo en el tránsito desde la medicina - psicología de la seguridad vial es conocer y medir los identificadores en los seres humanos que sugieran personalidades o estados anímicos que sean propensos a provocar situaciones riesgosas en el proceso del tránsito.

3 - La anticipación para evitar el riesgo y, por ende, el daño o perjuicio

Este es el objetivo de la prevención en seguridad vial, el fin hacia el que vamos y al que necesitamos llegar: llevar a cabo acciones que tengan como efecto evitar hechos y/o situaciones riesgosas en el tránsito que puedan facilitar un siniestro. Si conocemos de antemano los procesos internos que nos impulsan a provocar situaciones de riesgo, o a no evitar riesgos que podemos evitar, el profesional de la medicina - psicología puede disponerse para informar y advertir a todos aquellos sobre quienes podamos incidir, particularmente en la consulta.

REFERENCIAS

Lipovetsky, G. (1944). La era del vacío, ensayo sobre el individualismo contemporáneo.

Montoro, L. (1995). *Y otros: Seguridad Vial: del factor humano a las nuevas tecnologías*. Ed. Síntesis, Madrid.

Virilio, P. (2003). *Amanecer crepuscular*. Fondo de Cultura Económica, Bs. As.

COMPORTEMENTOS DE RISCO: desafios para a avaliação para carteira nacional de habilitação

Alessandra Sant'Anna Bianchi

Em 2 de março de 2010 a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) declarou que a década 2011-2020 é 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 ONU foi da Primeira Conferência Ministerial Global sobre Segurança no Trânsito, realizada em Moscou em novembro de 2009 (Declaração de Moscou, 2009) frente aos dados desesperadores apresentados pela Organização Mundial da Saúde (2009), os quais indicavam que morrem, por ano, mais de 1.200.000 pessoas vítimas de acidentes de trânsito. O documento de planejamento de ações (Organização Mundial da Saúde, 2010) se estrutura em cinco grandes pilares, sendo o foco do quarto deles os usuários e o objetivo de torná-los usuários das vias mais seguros.

As causas associadas com acidentes de trânsito têm sido separadas em três grupos: o homem, o veículo e o meio (Lindau, 1997). No entanto, Montoro, Alonso, Esteban e Toledo (2000) estimam que 90% dos acidentes de trânsito tenham causas decorrentes de fatores humanos, ou seja, estariam no primeiro grupo, dentre eles o comportamento infrator.

Comportamento é o objeto de estudo da Psicologia (Davidoff, 2001) e trânsito a especificidade da Psicologia do Trânsito. Ao longo dos anos a Psicologia do Trânsito cresceu, principalmente na direção de se constituir, mundialmente, como área de pesquisa e aplicação para compreensão de comportamentos e prevenção de acidentes. Modelos teóricos específicos foram desenvolvidos (Fuller, 2008; Näätänen & Summala, 1974; 1976; Wilde, 1982; 1994) ainda que a área continue sendo essencialmente empírica e tome emprestadas das outras áreas da Psicologia, teorias que expliquem seus achados.

No Brasil, o trânsito é considerado um dos piores e mais perigosos do mundo devido ao grande índice de acidentes (Marin & Queiroz, 2000), as estatísticas indicam mais de 42.000 mortos anuais em acidentes de trânsito (Organização Mundial da Saúde, 2015). Os acidentes de transporte destacam-se em termos de magnitude, tanto de mortes quanto de feridos. Eles estão incluídos no grupo de causas externas

nos cálculos de causas mortis pelo Ministério da Saúde (2003). É estimado que os acidentes de trânsito, nos países em desenvolvimento, custem aproximadamente de 1% a 2% do PIB nacional, além da perda de cidadãos que estão em idade economicamente ativa (Söderlund & Zwi, 1995; Toroyan & Peden, 2007). No Brasil o custo infligido ao sistema de saúde pelos eventos no trânsito também se faz sentir. No ano 2001, as internações hospitalares no Sistema Único de Saúde devido a acidentes de transporte representaram 17,09% das internações por causas externas (Ministério da Saúde, 2003). Marin e Queiroz (2000) indicam que dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito.

As vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil estão principalmente distribuídas em um de três grupos: condutores (de automóveis ou motocicletas), pedestres e ocupantes de automóveis ou motocicletas (Organização Mundial da Saúde, 2015). Entre as vítimas, a cada quatro mortes, três são homens, e entre os jovens de 15 a 29 anos, essa é a primeira causa de morte (Organização Mundial da Saúde, 2015).

Depreende-se do Relatório *Global Status Report On Road Safety 2015*, da Organização Mundial da Saúde (2015), cinco áreas em que é necessário intervir para que haja decréscimo na taxa de mortalidade no trânsito. As áreas são: velocidade, bebida, uso de equipamentos de segurança (capacetes por motociclistas, uso de cinto de segurança e uso de equipamentos de retenção infantil), todas têm correlatos comportamentais. Assim, a Psicologia não pode dirimir-se de fazer-se participante do grande projeto da década para a segurança viária.

As áreas indicadas estão relacionadas a comportamentos de risco: excesso de velocidade, beber e dirigir, não usar capacete (motociclistas), não usar cinto de segurança e não usar equipamento de retenção infantil. No Brasil, esses comportamentos são previstos na legislação e considerados infrações de trânsito (Brasil, 1997). Há diferenças entre eles. Os comportamentos de exceder o limite de velocidade da via e beber e dirigir podem ser classificados como orientados ao espaço externo do veículo, pois colocam em risco, além dos ocupantes do veículo, outros indivíduos sequer relacionados ao condutor infrator. Os comportamentos de não usar o cinto de segurança ou o capacete, podem, em uma análise inicial, serem considerados orientados ao espaço interno do veículo. Neles, o principal potencial afetado é aquele que comete a infração, ressalva feita a quando o cinto de segurança não é usado pelo passageiro do banco traseiro, podendo, em caso de acidente, causar dano aquele sentado no banco à sua frente. Finalmente, o comportamento de não utilizar equipamento de retenção infantil é tratado a par-

te, visto seu principal destinatário ser uma criança, segundo a legislação brasileira um incapaz (Brasil, 1990), que depende de um responsável para que o comportamento adequado seja realizado.

A legislação nacional supõe, conforme exame do Código de Trânsito Brasileiro, que, para que um comportamento seja realizado, é necessário conhecimento sobre o comportamento correto esperado, condições físicas e psíquicas para executá-lo e, finalmente, habilidade técnica para executá-lo (Brasil, 1997).

No Brasil, a prova de conhecimentos é feita pelos Departamentos Estaduais de Trânsito, os Detrans. É composta por questões relativas ao Código Nacional de Trânsito, direção defensiva e noções de primeiros socorros (DETRAN/PR, 2015). Aqui, considerando as propostas da OMS, percebe-se a importância de checar informações relativas a legislação sobre álcool, tempo entre beber e dirigir, efeitos do álcool sobre a direção, tipos de infrações e suas consequências. Sobre velocidade é importante avaliar conhecimento dos tipos de limites conforme o tipo de vias, tempo de frenagem, efeito da velocidade em caso de acidentes. Uso do cinto de segurança, capacete e equipamentos de retenção infantil.

A avaliação de condições físicas tem sido discutida dentro do âmbito da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego e deve ser realizada por médicos peritos examinadores na área (Brasil, 2012).

É no campo da avaliação psicológica que nosso trabalho será dirigido. Este texto se propõe explorar as relações entre os processos psicológicos avaliados no processo de obtenção da CNH e os comportamentos de risco associados à mortalidade no trânsito. Considerando os comportamentos de risco mais preocupantes, em termos de segurança viária, cabe avaliar quais construtos da Resolução 425/12 (Brasil, 2012) podem estar a eles relacionados. Na Figura 1, nas linhas, são apresentados os construtos psicológicos cuja avaliação é requerida no processo de avaliação para a CNH (Brasil, 2012). Nas colunas são apresentados os comportamentos conectados aos fatores de risco mais problemáticos, segundo a Organização Mundial da Saúde (2015), cuja frequência precisamos diminuir. É importante salientar que na Figura 1 são indicados que construtos poderiam estar envolvidos na decisão de beber e dirigir, exceder o limite de velocidade, não colocar o cinto de segurança ou o capacete e não instalar uma criança em um equipamento de retenção adequado.

Nesta parte do trabalho, será analisado o Anexo XII da Resolução 425/12 do Conselho Nacional de Trânsito - Contran (Brasil, 2012) e exploradas as possibilidades de relações com comportamento de risco. Segundo a Resolução, o candidato deverá ser capaz de apresentar Tomada de informação, Processamento de informação, Tomada de decisão,

Comportamento e Traços de Personalidade. À excessão de Tomada de decisão, os outros processos são descritos por várias características. Na Figura 1 são apresentados os grupos de processos psíquicos a serem avaliados na concessão da primeira CNH conforme a Resolução 425/12 (Brasil, 2012) bem como as definições adotadas na dita resolução.

1. TOMADA DE INFORMAÇÃO

- 1.1. Atenção:** manutenção da visão consciente dos estímulos ou situações.
 - 1.1.1. atenção difusa ou vigilância: esforço voluntário para varrer o campo visual na sua frente à procura de algum indicio de perigo ou de orientação;
 - 1.1.2. atenção concentrada seletiva: fixação da atenção sobre determinados pontos de importância para a direção, identificando-os dentro do campo geral do meio ambiente;
 - 1.1.3. atenção distribuída: capacidade de atenção a vários estímulos ao mesmo tempo.
- 1.2. Detecção:** capacidade de perceber e interpretar os estímulos fracos de intensidade ou após ofuscamento.
- 1.3. Discriminação:** capacidade de perceber e interpretar dois ou mais estímulos semelhantes.
- 1.4. Identificação:** capacidade de perceber e identificar sinais e situações específicas de trânsito.

2. PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÃO

- 2.1. Orientação espacial e avaliação de distância:** capacidade de situar-se no tempo, no espaço ou situação reconhecendo e avaliando os diferentes espaços e velocidades.
- 2.2. Conhecimento cognitivo:** capacidade de aprender, memorizar e respeitar as leis e as regras de circulação e de segurança no trânsito.
- 2.3. Identificação significativa:** identificar sinais e situações de trânsito.
- 2.4. Inteligência:** capacidade de verificar, prever, analisar e resolver problemas de forma segura nas diversas situações da circulação.
- 2.5. Memória:** capacidade de registrar, reter, evocar e reconhecer estímulos de curta duração (memória em curto prazo); experiências passadas e conhecimentos das leis e regras de circulação e de segurança (memória em longo prazo) e a combinação de ambas na memória operacional do momento.
- 2.6. Julgamento ou juízo crítico:** escala de valores para perceber, avaliar a realidade, chegando a julgamentos que levem a comportamentos de segurança individual e coletiva no trânsito.

3. TOMADA DE DECISÃO

- 3.1.** Capacidade para escolher dentre as várias possibilidades que são oferecidas no ambiente de trânsito, o comportamento seguro para a situação que se apresenta.

4. COMPORTAMENTO

- 4.1. Comportamentos adequados às situações que deverão incluir tempo de reação simples e complexo, coordenação viso e audio-motora, coordenação em quadros motores complexos, aprendizagem e memória motora.
- 4.2. Capacidade para perceber quando suas ações no trânsito correspondem ou não ao que pretendia fazer.

5. TRAÇOS DE PERSONALIDADE

- 5.1. Equilíbrio entre os diversos aspectos emocionais da personalidade.
- 5.2. Socialização: valores, crenças, opiniões, atitudes, hábitos e afetos que considerem o ambiente de trânsito como espaço público de convívio social que requeira cooperação e solidariedade com os diferentes protagonistas da circulação.
- 5.3. Ausência de traços psicopatológicos não controlados que podem gerar, com grande probabilidade, comportamentos prejudiciais à segurança de trânsito para si e ou para os outros.

Figura 1. Processos psíquicos a serem avaliados na perícia para primeira CNH. Adaptado da Resolução 425/12 (Brasil, 2012).

Examinaram-se todas as características que devem ser avaliadas conforme a Resolução 425/12 (Brasil, 2012). Na Figura 2 estão assinadas aquelas que podem ser importantes, por guardarem algum tipo de relação com o comportamento correto a ser executado, para que o condutor evite algum dos cinco comportamentos de risco: dirigir alcoolizado (Alc.), exceder o limite de velocidade (Vel.), não usar cinto de segurança (Cint) ou capacete (quando em motocicleta) (Cap.) e não colocar crianças em sistema de retenção infantil adequado (Cad.).

	ALC.	VEL.	CONT.	CAP.	CAD.
TOMADA DE INFORMAÇÃO					
Atenção difusa ou vigilância:					
Atenção concentrada seletiva:					
Atenção distribuída:		X			
Deteção:		X			
Discriminação:		X			
Identificação:		X			
PROCESSAMENTO DE INFORMAÇÃO					
Orientação espacial e avaliação de distância:					
Conhecimento cognitivo	X	X	X	X	X
Identificação significativa:		X			
Inteligência:					
Memória:	X	X	X	X	X
Julgamento ou juízo crítico:	X	X	X	X	X
TOMADA DE DECISÃO					
Capacidade para escolher dentre as várias possibilidades que são oferecidas no ambiente de trânsito, o comportamento seguro para a situação que se apresenta	X	X	X	X	X
COMPORTEAMENTO					
Tempo de reação simples e complexo,					
Coordenação viso e áudio-motora,					
Coordenação em quadros motores complexos,		X			
Aprendizagem	X	X	X	X	X
Memória motora.		X	X	X	
Capacidade para perceber quando suas ações no trânsito correspondem ou não ao que pretendia fazer.					
TRAÇOS DE PERSONALIDADE					
Equilíbrio entre os diversos aspectos emocionais da personalidade.					
Socialização: valores, crenças, opiniões, atitudes, hábitos e afetos que considerem o ambiente de trânsito como espaço público de convívio social que requer cooperação e solidariedade com os diferentes protagonistas da circulação.	X	X			
Ausência de traços psicopatológicos não controlados que podem gerar, com grande probabilidade, comportamentos prejudiciais à segurança de trânsito para si e ou para os outros.	X	X			

Figura 2. Processos psíquicos e a sua relação com comportamentos de risco.

Na análise que segue, buscaram-se explorar as possibilidades de relações entre comportamentos de risco e os processos psíquicos indicados para avaliação. O processo de *tomada de decisão* é o único que pode estar implicado na execução de todos os comportamentos. Isso por serem eles comportamentos conscientes, que podem ser aprendidos durante o processo de habilitação como condutor, e que dependem, apenas, do condutor. Assim, a tomada de decisão sobre qualquer dos comportamentos de risco é individual e única. Individual porque depende, essencialmente, do condutor, ainda que possa sofrer pressões de seus pares no sentido do comportamento de risco (Ouimet, Pradhan, Brooks-Russell, Ehsani, Berbiche, & Simons-Morton, 2015; Simons-Morton, Lerner, & Singer, 2005). É única porque tendo sido tomada uma decisão hoje ela não vincula a decisão de amanhã. Assim, é essencial que o condutor tenha condições de avaliar a situação e escolher o comportamento seguro.

É provável que, apenas para evitar o comportamento de exceder o limite de velocidade, é necessário avaliar o processo de *tomada de informação*. Exceder o limite de velocidade constitui infração de trânsito, do ponto de vista legal (Brasil, 1997), no entanto, do ponto de vista psíquico, para que seja considerado infração de trânsito, deve haver um comportamento deliberado de não cumprir a regra de outra sorte poderia ser considerado um erro, por trazer risco a seu executor e à comunidade que o cerca (Reason, Manstead, Stradling, Baxter, & Campbell, 1990). Qualquer que seja a opção, constitui um comportamento de risco importante e deve-se buscar todos os possíveis antecessores. Nesse contexto, os processos de atenção são importantes seja para identificar as placas indicativas de velocidade na via (identificação), para fazê-lo pese os outros estímulos na via (atenção distribuída), para percebê-las mesmo após ofuscamento (Detecção), para discriminar as diversas velocidades indicadas (Discriminação).

Quanto ao *processamento de informação*, algumas características que o definem na Resolução 425/12 podem ser importantes para evitar todos os comportamentos de risco. Essas características são conhecimento cognitivo, memória e a capacidade de fazer julgamentos que levem a comportamentos seguros para todos os envolvidos no ambiente de trânsito (Julgamento ou juízo crítico). Finalmente, para o comportamento de não exceder o limite de velocidade, a capacidade de identificação significativa parece importante, pois é necessário identificar os sinais de trânsito.

No relativo a avaliação de *comportamento*, parece importante considerar a capacidade de emitir comportamentos adequados às situações, a memória motora pode ser um componente importante tan-

to nas ações de colocar o cinto de segurança ou o capacete como na manutenção da correta velocidade na via, esse último auxiliado pela coordenação em quadros motores complexos.

Traços de *personalidade* são relacionados, na literatura (Brown, Ouimet, Eldeb, et al., 2016, Ulleberg & Rundmo, 2003), aos comportamentos de beber e dirigir e exceder o limite de velocidade na via. Na caso daqueles previstos na Resolução 425/12 do Contran (Brasil, 2012) poderiam, hipoteticamente, estar relacionados aos comportamentos de risco em pauta socialização, solidaderiedade e ausência de traços psicopatológicos não controlados que possam gerar comportamentos prejudiciais à segurança no trânsito.

Algumas características expressas na resolução não parecem guardar relação com os comportamentos de risco em foco, conforme pode ser observado na Figura 2. Elas estão distribuídas em diversos grupos de processos psíquicos a serem avaliados: *Tomada de informação* (Atenção difusa ou vigilância, Atenção concentrada seletiva), *Processamento de informação* (Orientação espacial e avaliação de distância, Inteligência), *Comportamento* (Tempo de reação simples e complexo, Coordenação viso e audio-motora, Capacidade para perceber quando suas ações no trânsito correspondem ou não ao que pretendia fazer) e *Traços de personalidade* (Equilíbrio entre os diversos aspectos emocionais da personalidade).

Feitas as considerações anteriores, é importante discutir algumas questões relativas à Resolução 425/12 do Contran (Brasil, 2012) que precisam ser resolvidos para melhorar o processo de avaliação. Quatro são os tópicos prementes de discussão: definições dos processos psíquicos, definição de parâmetros, construção de instrumentos, pesquisa sobre a relação entre processos e comportamentos.

Quanto às definições dos processos psíquicos há itens que são equivalentes para não dizer iguais, por exemplo, o item 1.4: Identificação: capacidade de perceber e identificar sinais e situações específicas de trânsito. É equivalente ao 2.3. Identificação significativa: identificar sinais e situações de trânsito. Da mesma forma, 2.2. Conhecimento cognitivo: capacidade de aprender, tem semelhança com 4.1. Comportamentos adequados às situações quando prevê aprendizagem. Ademais, é necessário repensar os termos comportamento e conhecimento cognitivo como processos psíquicos.

A segunda questão é a necessidade de definir que parâmetros são aceitáveis para a concessão da Carteira Nacional de Habilitação. É possível que o caminho para isso seja o desenvolvimento de estudos que busquem definir o que seria o perfil de um condutor seguro pois,

por hora, a Resolução apenas afirma que o candidato deverá ser capaz de apresentar Tomada de informação, Processamento de informação, Tomada de decisão, Comportamento e Traços de Personalidade. No entanto, assim explicitado, é difícil estimar o quanto dessas características é necessário para evitar os comportamentos de risco mais comuns.

Outro aspecto a ser trabalhado é a necessidade de criar instrumentos para avaliar os processos psicológicos indicados na Resolução. Esse tema já foi amplamente explorado em outro trabalho (Moreira, 2013).

Finalmente, é premente a necessidade de desenvolver pesquisas que busquem evidências empíricas que permitam avaliar a propriedade das variáveis psicológicas mensuradas como preditoras para comportamentos de risco.

REFERÊNCIAS

Brasil. (1990). *Estatuto da Criança e do Adolescente*. Lei nº 8.069 de 13 de julho de 1990. Recuperado em 26 de abril de 2016 de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8069.htm.

_____. (1997). Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997. *Código de Trânsito Brasileiro*. Recuperado em 22 novembro, 2012. Acesso de: [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/\(Resolu%20425.-1\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/(Resolu%20425.-1).pdf).

_____. (2012). *Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012*. Recuperado em 20 novembro, 2012. Acesso de : [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/\(Resolu%C3%A7%C3%A3o%20425.-1\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/(Resolu%C3%A7%C3%A3o%20425.-1).pdf).

Brown, T. G., Ouimet, M. C., Eldeb, M., et al. (2016). Personality, Executive Control, and Neurobiological Characteristics Associated with Different Forms of Risky Driving. *Plos One*, 11(2). doi: 10.1371/journal.pone.0150227.

Davidoff, L. (2001). *Introdução à psicologia* (L. Peres, Trad.). São Paulo: Makron Books.

Declaração de Moscou. (2009). Retirado em 15 de dezembro de 2009. Acesso de: http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf.

Detran/PR (2015). <http://www.detran.pr.gov.br/modules/catasg/servicos->

detalhes.php?tema=credenciados&id=73. Acesso em 25 de abril de 2016.

Fuller, R. (2008). *What drives the driver? Surface tensions and hidden consensus*. Retirado em 20 de novembro de 2009 de: www.ictp.com.

Lindau, L. A. (1997). Novo Código municipaliza o trânsito e abre desafios profissionais *Jornal do CREA*, (Out./Nov. 97), 10.

Marín, L., & Queiroz, M. S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, 16(1), 7- 21.

Ministério da Saúde (2003). *Anuário Estatístico de saúde do Brasil 2001*. Acesso em 22 de julho de 2003. Retirado de www.ms.gov.br.

Montoro, L., Alonso, F., Esteban, C., & Toledo, F. (2000). *Manual de seguridad vial: el factor humano*. Barcelona: Ariel.

Moreira, B. D. M. (2013). *Avaliação Psicológica de Novos Condutores*. 32 f. Monografia - Universidade Federal do Paraná. Curitiba.

Näätänen, R., & Summala, H. (1974). A model for the role of motivational factors in drivers' decision-making. *Accident Analysis and Prevention*, 6, 243-261.

_____. H. (1976). *Road-user behaviour and traffic accidents*. Amsterdam: North-Holland.

Organização das Nações Unidas. (2010). *Resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas A/64/L.44*. Retirado em 2 de março de 2010. Acesso de: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/LTD/N10/251/13/PDF/N1025113.pdf?OpenElement>.

Organização Mundial da Saúde (2010). *A decade of action for road safety: A brief planning document*. Retirado em 2 de março de 2010. Acesso de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action.pdf.

_____. (2015) *Relatório global sobre o Estado da segurança viária*. Retirado em 17 de fevereiro de 2016. Acesso de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSR-RS2015_POR.pdf?ua=1.

_____ (2009). *Global status report on road safety: Time for action*. Retirado em 27 de novembro de 2009. Acesso de: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.

Ouimet, M. C., Pradhan, A. K., Brooks-Russell, A., Ehsani, J. P., Berbiche, D., & Simons-Morton, B. G. (2015). Young Drivers and Their Passengers: A Systematic Review of Epidemiological Studies on Crash Risk. *J Adolesc Health*, 57(1 Suppl):S24-35.e6.

Reason, J., Manstead, A., Stradling, S., Baxter, J., & Campbell, K. (1990). Errors and violations on the roads: a real distinction? *Ergonomics*, 33, 1315-1332.

Simons-Morton, B., Lerner, N., & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behavior of teenage drivers. *Accid Anal Prev*, 37(6), 973-982.

Söderlund, N., & Zwi A. B. (1995). Traffic-related mortality in industrialized and less developed countries. *Bulletin World Health Organization*; 73(2), 175-182.

Toroyan, T., & Peden, M., (Orgs.). (2007). *Youth and Road Safety*. Geneva: World Health Organization.

Ulleberg, P.; & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers, *Safety Science*, 41(5), 427-443.

Wilde, G. (1982). The theory of risk homeostasis: Implications for safety and health. *Risk Analysis*, 2, 209-225.

Wilde, G. (1994). *Risk homeostasis theory and its promise for improved safety*. Em R. M. Trimpop & G. Wilde (Orgs.), *Challenges to accident prevention: The issue of risk compensation processes* (pp. 9-24). Groningen: Styx.

AS PERCEPÇÕES DE RISCO DO MOTORISTA DE CARROS

Marta María Caamaño

A percepção de risco é uma experiência subjetiva que depende de uma série de fatores psicológicos (endógenos) e a presença de estímulos ambientais (exógenos). O processo perceptivo-motor (captagem - ação) é ativo e se nutre da aprendizagem ao longo da vida. Observa-se distúrbios psicológicos e falhas neste processo, que, por conseguinte, pode produzir comportamentos arriscados.

As entidades responsáveis pela saúde tentam influenciar a percepção de riscos das pessoas, desenvolvendo campanhas de esclarecimento sobre hábitos pouco saudáveis e outros temas que causam riscos à saúde. A investigação desta questão é necessária e útil para garantir a eficácia da política de saúde preventiva.

A relevância social dos acidentes de trânsito (quantidade e gravidade) nos levou a aprofundar a investigação relacionada com a percepção das situações viárias arriscadas nos motoristas de carros. As interpretações e ações que produziu um motorista contribuem para prevenir ou reduzir os danos de um acidente (Caamaño, 2006).

Inicialmente realizamos um estudo exploratório de casos, em profundidade, sobre “Aspectos psíquicos do motorista de carros” (Caamaño, 2002). O propósito do estudo relacionou-se com a necessidade de aportar conhecimentos úteis a uma estratégia de driving de carros segura (Caamaño, 2004, 2005), e de fornecer bases científicas para a avaliação dos psicólogos a cargo das habilitações para conduzir mediante a descrição do perfil de um motorista seguro (Caamaño-Díaz, 2011).

1. MENTE DO MOTORISTA DE CARROS

O marco teórico geral baseou-se em supostos do modelo mental teórico da Psicanálise freudiana, aplicados à estrutura e dinâmica representacional do driving (motorista de carros) no aparelho psíquico. Incluiu além disto, contribuições pontuais da Psicologia Cognitiva, bem como noções conceptuais da Psicologia do Trânsito, a Psicologia Aeronáutica, a Lei Aplicada, Engenharia Rodoviária e outras disciplinas relacionadas com a segurança rodoviária.

Para ter uma construção (constructo) psicológica para a compreensão da função do *driving*, assumiu-se um complexo de representação no EU, relativamente estável, vinculado às ações tomadas pelo motorista para deslocar-se com o carro. A coleta sensorial de dados atravessa uma série de operações psíquicas orientadas a interpretá-las. Esta interpretação é chamada de percepção, a partir da qual acontecem as ações de resposta ao estímulo. No *driving*, como em outras atividades, este processo tem automações variadas. Na psicogênese deste núcleo egóico convergem evolutivamente investidas significativas (desejos, lei, realidade) atribuídos ao carro (ferramenta/objeto) e a locomover-se com ele. O motorista adulto e especialista dessexualizou este núcleo (Caamaño 2005; Freud 1926; 1986).

Na aprendizagem de condução, produz-se a incorporação do carro na representação psíquica do corpo (esquema corporal) mediante uma assimilação da ferramenta como uma extensão do corpo, à maneira de uma prótese para se deslocar. Esta alteração define outro espaço exterior, uma nova periferia corpo - carro e, portanto, uma proteção anti-estímulo específica ao *driving*. Por sua vez, a automatização psicomotora do deslocamento veicular gera uma economia de energia psíquica que poderá ser destinada de forma simultânea e intermitente tanto à interpretação e captação de dados viários atuais, como para outras atividades - meta ou “ações resolutivas” de liberação pulsional (Caamaño, 2008a).

Definimos ao *driving* funcional como uma “ação mediadora”, já que deslocar o carro não é um propósito em si mesmo. Na verdade, o interesse do motorista estará dedicado ao “para quê” movimentar o carro, expressado numa série de experiências simultâneas ao *driving*, tais como a finalidade da viagem (prazer e /ou utilidade) e a variada atividade psíquica que exhibe o motorista relacionado com dispositivos e hábitos (de ouvir música, ver paisagens, etc.), vínculos com os passageiros, atividades do pensamento em geral, etc., bem como reações emocionais que experimenta o motorista perante eventos que acontecem no curso do *driving* (Caamaño, 2005).

Para entender a estrutura e a dinâmica psíquica específica, temos consultado estudos ao respeito dos processos de formação de uma personalidade profissional que relacionam a função de assimilação do EU na aquisição de ofícios e profissões. A partir da Psicologia Aeronáutica, Leimann Patt y otros (1997) estabelecem que referir-se a uma “personalidade” aeronáutica seria um neologismo referido a diferenciação de um setor adaptativo e relativamente autônomo da personalidade global, ao estilo de uma neoformação. Ele acrescenta que esta aplicação

conceitual não implica que todos os pilotos de avião possuam as mesmas características de personalidade, ou que exista um perfil tipo de personalidade propenso ao sucesso na aviação. Trata-se da elaboração progressiva de mecanismos defensivos e adaptações comuns. Os autores defendem que através da “profissionalização”, aqueles desejos e pulsões de infância se socializam, e aquela energia caótica se canaliza e encaminha numa atividade regulamentada e regrada. Os sonhos de voar no ar viram realidade, e a atividade lúdica torna-se profissional. A tendência para a transgressão é limitada pelos códigos e regulamentos. O anseio pela liberdade é limitada pelas normas de segurança.

Este conceito já foi utilizado para definir aspectos da psique associada a profissões e actividades tradicionais. Podemos citar Paul Wiener:

No processo de desenvolvimento das próprias identificações tardias entre crianças e pais ou substitutos, se organizam uma série de identificações parciais induzidas socialmente e decorrentes das precedentes, que se encontram na base dos aprendizagens, e denotam investidas libidinais mais ou menos sublimadas. Afirma ainda que a formação de uma personalidade profissional é um processo terciário que está montado sobre as identificações posteriores. Missenard¹ particularizou uma identificação terciária como montagem de identificações que geram a aquisição de um ofício ou atividade e definem uma personalidade profissional (Wiener, 2007, p.2)

Relacionamos o núcleo egóico adaptado à função de dirigir veículos com o conceito de uma “personalidade” ad-hoc, composta de aspectos interligados e interdependentes que só fazem sentido na medida em que uma vivência ou experiência demandem essa interligação (Teoria dos Sistemas). “Entende-se por subconjuntos de elementos e relações que respondem a estruturas e funções especializadas dentro de um sistema maior.” (Arnold & Osorio, 1998, p.48).

A possibilidade de identificação de um núcleo egóico adaptado ao *driving* possui várias aplicações. Num estudo preliminar para definir o perfil de um motorista seguro e requisitos técnicos para avaliá-lo, vinte peritos psicólogos na avaliação da aptidão para a carteira de motorista na Argentina concordaram sobre os aspectos a levar em conta, (perfil) incluindo nove temas específicos: 1) Estado global da personalidade,

¹ Paul Wiener refere a Missenard y Gelly apresentaram o trabalho “L’identification dans la formation du médecin” na Congrès de Psychologie Médicale (1969). R. Gelly analisa a questão na “La personnalité professionnelle de l’aviateur”, Revue des corps de Santé (1969).

Aspectos 2) Emocionais, 3) Cognitivos, 4) Visomotores, 5) Adaptabilidade às normas, 6) Questões vinculares ou interpessoais, 7) Atitude preventiva, 8) Motivação e 9) Formação para dirigir. De acordo com eles, a avaliação psicotécnica inclui entrevistas individuais e técnicas sugeridas, bem como as razões que conduziram a uma resolução de negação de habilitação. (Caamaño, 2013; Caamaño, Dragotta, 2012)

2. PERCEPÇÃO DE PERIGO DE ACIDENTE

A respeito de variável “risco”, a captação de dados viários está associada com inscrições psíquicas sobre aspectos previamente qualificados como arriscados. O efeito será uma interpretação, que funciona como uma advertência para prevenir e controlar possíveis problemas. Chamamos essa interpretação Percepção de Riscos Viários Potenciais ou Consciência Situacional (Endsley, 1996). Este dispositivo se expressa através de ações preventivas (antes e enquanto dirige), é sensível à aprendizagem e se ancora em derivações da pulsão de auto-preservação que se libera em atenção do motorista para possíveis riscos de vida ou danos.

Os acidentes rodoviários são eventos de sequênciarápida que impõem ao motorista uma focalização atencional no decorrer de uma situação de perigo iminente. (developing hazard). A captação de um acontecimento crítico marca um ponto de inflexão mental no motorista caracterizado por: estimulação sensorial acelerada e excitação no aparelho psíquico, exigência associativa rápida, irrupção de investiduras pulsionais de acordo à ameaça de dano e / ou morte, motricidades aceleradas evitativas.

O controle sobre o risco dependerá da oportuna associatividade entre a captação de dados de sinistros da realidade externa em andamento, com inscrições sobre aspectos qualificados como perigosos pelo motorista. Como resultado, haverá uma interpretação que temos chamado de: Percepção de Perigo ou Alerta Situacional Viária, que integra o núcleo egóico do *driving* e enlaça a corrente pulsional de auto-preservação. Se o alerta situacional prove da percepção de uma falha que provoca desontrôle do veículo, poderia se supor uma desestabilização da adaptação do esquema corporal, já que o veículo (antes prótese harmoniosa) torna-se um objeto externo perigoso.

Um *driving* funcional, de acordo com o risco de acidente, implicaria que as metas não específicas ao driving sejam substituídas (por exemplo: Isolamento funcional) e que prevaleça a tendência de sobreviver ou evitar danos. Neste caso, podemos supor que a plataforma egóica relacionada com o *driving* experimentado consegue ser dominante e produz resultados (ações evitativas recomendadas) de forma oportuna.

2.1. Risco Objetivo

Diferentes disciplinas usam modelos de Análise de Riscos Objetivos, especialmente na área dos acidentes laborais, ambientais. Embora abordamos a percepção do motorista do veículo (risco subjetivo), desejamos enfatizar, por exemplo, a participação velocidades excessivas a partir do olhar da Engenharia aplicada.

Por um lado, a legislação vigente na Argentina permite velocidades máximas em autopistas de 130 km/h para carros, 90 km/h para ônibus e 80 km/h para caminhões. Além disso, existe uma série de considerações derivadas da física aplicada para veículos e para as estradas que concluem que quanto maior a velocidade, maior a probabilidade de ferimentos graves ou morte em acidentes rodoviários.

O Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (Cesvi) afirma que “a velocidade inadequada lidera o ranking das infrações de trânsito mais comuns que são uma causa direta de acidentes”. Acrescenta que “quanto maior a velocidade, a probabilidade de ferimentos graves ou morte multiplica-se. Uma colisão a 100 km/h contra um objeto fixo é igual a uma queda vertical do veículo de uma altura de aproximadamente 40 metros”. (Cesvi, Argentina).

O Manual de Condução Defensiva e Técnicas de Driving editado por Instituto Argentino del Petróleo y del Gas, afirma que:

Os impactos frontais são as colisões mais frequentes e mais graves, o veículo vai de 60/70 ou 100 km/h, a velocidade zero, em menos de um segundo. A energia presente é a soma da velocidade de ambos veículos. Se você estiver viajando a uma velocidade de 60 km/h e o veículo que vem de frente circula a 80 km/h, a colisão é igual a bater de frente contra uma parede a 140 km/h. (De Leonardis, 2012).

Por sua parte, o Engenheiro Francisco Sierra afirma que “a mais de 90 km/h um veículo é menos governável. O risco de morte para os ocupantes dobra a cada 10 km/h de aumento da velocidade, e se incrementa abruptamente acima dos 110 km/h. Por isso, adverte que o limite autorizado de velocidade para os automóveis é “excessivamente alto e extremamente perigoso para as condições das rodovias argentinas existentes”. Recomenda que os caminhos possuam áreas livres de obstáculos (recuperação de acostamentos de 3 metros ou mais de largura uniforme) para que os motoristas possam recuperar o controle dos seus veículos. (Sierra, 2000).

2.2. Treinamento para conduzir

A pulsão de auto-preservação (preservar a vida, prevenir danos)

pode ser liberada se a plataforma egóica do *driving* fornece representações de percepção e ações específicas. As reações não-funcionais de um motorista em situação de risco de acidentes podem estar associadas com problemas cognitivos, falta de treinamento na detecção de situações perigosas, em motoristas inexperientes.

Concordamos com Damián Amaro Egea-Caparrós (Teoria Cognitiva) sobre “A fraca capacidade de percepção do risco associado à probabilidade de envolvimento em acidentes. A medida mais óbvia seria implementar algum tipo de formação em habilidades de percepção de risco em condutores novatos”. (Egea.Caparrós, 2012, p-242). Na Argentina não é obrigatório um treinamento formal básico, que também tem a vantagem de tirar ao aprendiz da esfera privada (transmissão familiar ou privada) para introduzi-lo no âmbito público. Como aponta Lic. Diego Bibian:

“Toda Educação Viária inicial é recebido no núcleo familiar. As noções do “público” e “o outro” são constituídas a partir das experiências de infância que nos permitem ver alguém onde não há. Se este processo de aprendizagem não for adequado e o indivíduo deixa de se colocar no lugar do outro e respeitar aos outros que estão espaço público e impessoal, as conseqüências inflingidas serão muito graves e de difícil modificação (Bibian, 2008, p.27)”.

O treinamento de *driving* defensivo está recomendado para motoristas profissionais. No entanto, a exposição a perigo de acidentes é universal na estrada. A este respeito, o Manual referido disse que os acidentes de trânsito com outros veículos acontecem a partir de cinco formas básicas de colisão: com o veículo à frente, o situado detrás, adiante, do lado e nos cruzamentos. Ele observa que os fatores mais frequentes estão associados à distração e ao excesso de velocidade. Como prevenção, “aconselha incorporar uma técnica adequada de ultrapassagem, não dirigir cansado ou à noite, colocar-se à direita e reduzir a velocidade nas curvas, dado que estas têm uma inclinação predefinida para um limite de velocidade” (peralte, curvatura; De Leonardis, 2012, p.67).

Uma vez que seja detectado o perigo, o Manual recomenda que o motorista deve evitá-lo sempre. As técnicas para evitá-lo sugerem em primeiro lugar “manter a calma”, uma questão que será objeto de comentários do ponto de vista psicológico. Deve reduzir imediatamente a velocidade, ascender às luzes de balizas e deslocar o veículo à direita. Esta ação não deve ser interrompida, mesmo frente à possibilidade de bater ou capotamento, posto que, assim, a energia do impacto é reduzida (De Leonardis, 2012, p.68). Esta referência indica a necessidade

de ampliar o conhecimento e treinamento desde o primeiro momento que uma pessoa solicite habilitação para dirigir um carro.

Por exemplo, no Reino Unido, a Driver and Vehicle Standards Agency (DVA) implementa o *Driving Test* desde 1996. Em 2002, foi introduzido o Hazard Perception Test cuja última revisão foi feita em 2015 com introdução de imagens geradas por computador. (DVA The Learner Driving Centre, 2015) Os aprendizes assistem 14 clipes de vídeo de um minuto de duração, filmado a partir do assento do motorista do carro e devem detectar perigos oportunamente, antes de materializar-se o acidente, usando o mouse ou a tela. Todos os vídeos incluem um *developing hazard* (perigo), salvo um deles que inclui dois. Os perigos estão relacionados com: pedestres ou ciclistas que cruzam a rua, veículos que emergem de ruas laterais, parkings ou autopistas, grandes veículos se deslocando para sua pista, veículos que se aproximam à frente em estradas estreitas ou obstáculos, ou o tráfego com lentidão, animais que entram para a rodovia. Depois de detectado o perigo deverá realizar ações evasivas (por exemplo, freiar, diminuir a velocidade, sair do caminho). A pontuação é maior quanto mais rápido se produz uma reação correta e não ganha pontos quando a reação é tarde demais². Assim, o *timing* é essencial já que a reação evitativa do acidente deve ser feita numa fração de segundo.

3. ESTUDO EXPLORATÓRIO EM MOTORISTAS COM EXPERIÊNCIA EM DRIVING

Se o problema cognitivo é descartado, podem existir disfunções resultantes de falhas de associatividade de acordo com o contexto, o que prejudica a operatividade do núcleo egóico funcional do *driving*. Nós supomos que estas falhas podem ser transitórias ou estáveis (fixações na estrutura psíquica do motorista). É por isso que o mencionado estudo aprofundado foi realizado numa amostra intencional de 20 indivíduos, com perfil “motorista experiente” (Critério: que tivessem mais de 15 anos de experiência no *driving* e que possuam carro próprio; Caamaño, 2002).

A coleta de dados foi realizada utilizando um Guia para a entrevista semi-estruturada, sugerindo temas com respostas abertas e espontâ-

² Mais informações do *Hazard Perception Test* em várias escolas de condução disponível em Internet, por exemplo *Teaching Driving Ltd*.

neas, incorporando informações pormenorizadas sobre algumas propostas. A duração média das entrevistas foi de 70 minutos (mín 60', máx 80'). Conforme esperado, as entrevistas ofereceram uma ampla gama de dados e resultados, bem como várias linhas de investigação.

Parte da Guia (Secção D) explora a percepção de risco viário. Entre outras propostas, solicitava-se o relato de um acidente vivenciado como motorista, a fim de explorar: a maneira de perceber o perigo de acidente, as condutas de risco e segurança percebida em acidentes vivenciados pelo sujeito, a percepção de incongruências entre a conduta intencional do *driving* e efeitos inadequados em acidentes vivenciados (capacidade de autocrítica), a mentalidade fatalista e a influência de estereótipos culturais nos acidentes vivenciados.

Estamos particularmente interessados em explorar a congruência dos relatos de acidentes com as regras de segurança rodoviária. Uma avaliação de risco viário de um determinado acidente deveria conter todas as informações relacionadas com a trilogia clássica: fator humano (FH), veículo (HEV) e ambiente (AMB). Além disso, e para avaliar a congruência da percepção subjetiva de risco objetivo, utilizamos como orientação comparativa ao conjunto das normas e advertências de segurança viária³.

A distinção entre as noções de risco potencial e perigosidade não estava prevista nos fundamentos teóricos para a variável D do estudo exploratório, mas surgiu a partir do desenho do Esquema Sequencial, para classificar e analisar os relatos de acidentes. Para diferenciar a percepção de uma e outra foi realizada a seguinte operacionalização:

- a) Foi considerada Percepção de Risco Potencial aos aspectos que cada entrevistado relatou espontaneamente como condições prévias que predisõem ao acidente.
- b) A identificação da Percepção de Perigo focalizou-se nas menções espontâneas sobre: momentos de emergência, situações imprevistas, alertas situacionais, todos eles imediatamente depois dos acidentes, as manobras de emergência ou reações relatadas na iminência e / ou acontecimento sinistro e a referência aos danos derivados.

³ Os documentos utilizados incluem a Lei de Trânsito Argentina, orientação da OMS / OPAS, e autores como Isaac Glizer, Phillip Gold, Francisco Sierra e outros.

3.1. Esquema Sequencial de um Acidente

Dado que os relatos não seguiram uma sequência de tempo, foram organizados em forma lógica em cinco sequências de acordo com a seguinte figura:

Figura 1. Esquema sequencial de um acidente

SEQUÊNCIAS	CONTEÚDOS
[S1] Início do trajeto	Percepção de Risco Geral, motivo da viagem, passageiros, medidas de segurança, de prevenção em geral.
[S2] Alerta situacional e reações	Percepção do perigo iminente, o registro de manobras realizadas perante o perigo.
[S3] Sinistro ou acidente	Relato do evento de perda, manobras e a sua interpretação.
[S4] Consequências	Percepção de danos.
[S5] Reflexão crítica	Adjuicações Causais, reconhecimento das causas do acidente.

Fonte: Elaboração própria, adaptado de Thornhill-Thompson, D. (2016)

O Esquema proporciona uma visão extensiva do acidente útil para uma análise psicológica, já que inclui os dados de início da viagem, bem como a capacidade de retificação, caso o motorista tenha sobrevivido ao acidente. Fornece informações úteis para a prevenção posto que permita identificar as percepções diferenciais do risco, segundo cada sequência. Foram processados todos os relatórios de acidentes para obter as cinco sequências. As referências dos sujeitos foram classificadas de acordo com a trilogia clássica: fator humano (FH), veículo (HEV) e ambiente (AMB), no interior de cada sequência.

3.2. Congruência do percebido

O material classificado foi comparado com as normas e advertências da segurança rodoviária para explorar as congruências dos pontos de vista dos sujeitos no relato, com um modelo de “motorista seguro”. A maior quantidade de congruências por indivíduo foi observada na [S1] Início do trajeto (Percepção de Risco Potencial), com menções redundantes em FH autocrítico (medos à estrada, fadiga, influência dos estados emocionais, rejeição de riscos), AMB (regulação do trânsito, certos tipos de pavimento, visibilidade) e VEH (sobrecarga, manutenção inadequada).

A congruência por sujeito diminui na seguinte sequência. Em [S2] Alerta situacional e reações alerta situacional [S2] (Percepção do perigo iminente) ou destaques em FH foi a omissão de referências auto-

crítica (detecção tardia do perigo, distrações, manobras perigosas, a inexperiência). As menções em VEH (não funciona freios ou outros) e AMB (outros que arremessaram, água acumulada) eram congruentes.

Na [S3] Sinistro ou acidente (reações perante o perigo) apenas dois casos detalharam manobras recomendadas congruentes (evitar gravidade do sinistro em curso, por exemplo. “Atinei virar e desviar, tinha cinto, tirei o pé do freio e coloquei em ponto morto”). Os relatos de reações não recomendadas e inibição de resposta (freada brusca sem desviar, não freiar em esquina, erro de cálculo da distância - tempo, não reagir) demonstram as incongruências mais frequentes desses motoristas com o perfil de segurança.

A análise da [S4] Consequências (Percepção e avaliação de danos) é mais congruente por respondente (por exemplo, Danos Leves: quebrar farol, espelho; Danos Graves: carro destruído, bater com a cabeça contra o para-brisas, capotar várias vezes o carro, atropelar um ciclista e deixá-lo em coma), com menção especial das sequelas traumáticas do acidente.

Em suma, o primeiro procedimento das narrações permitiu observar que os entrevistados perceberam e valorizaram de maneira congruente a Prevenção de Riscos Potenciais (driving habitual), e, inversamente, nas sequências relacionadas com o alerta situacional e as reações dele, o motorista não percebeu suas falhas e, portanto, não reflete [S5]; ou se ele sim percebeu, estas não foram objeto de reflexão crítica [S5].

Um exemplo (resumido) foi o entrevistado Aao que relatou capotamento do carro com sua família numa viagem de férias. Neste caso, as incongruências detectadas indicam que indeferiu: dirigir pela primeira vez um carro desconhecido (FH), acreditava que o veículo poderia andar mais rápido por ele ser novo (FH), e o velocímetro não funcionou (VEH), ele pegou uma estrada lateral que não conhecia deparando-se com pavimento escorregadio de conchas de mar (AMB). Enquanto ele reconheceu que estava ansioso para chegar (FH), era a primeira vez que ele dirigia com tração dianteira (FH), não tinha treinamento em pavimento escorregadio (FH), freiou de maneira brusca e ele produziu o capotamento (FH).

Entre os estereótipos registrados nos relatos observamos várias alusões a “reflexos” ou “instintos” pessoais, no momento de reagir perante o perigo, sem mencionar a utilidade ou necessidade de treinamento formal. O reconhecimento de situações de perigo dependeu das experiências próprias ou conselhos informais parciais fornecidos por outros motoristas conhecidos considerados “professores”. Revendendo cada caso, descobrimos que cada indivíduo desenvolve ideias sobre aspectos considerados problemáticos e arriscados. Noutras partes das entrevistas podem ter reconhecido uma série de comporta-

mentos de segurança, mas quando analisam um acidente que têm vivenciado, espontaneamente não manifestam as linhas associativas correspondentes com suas próprias teorias.

3.3. Percepção de risco diminuiu

Em alguns acidentes foram relatadas falhas transitórias, como resultado da influência emocional do objetivo da viagem, ou dos passageiros, ou fatores ambientais. A fim de obter informações significativas sobre a relação entre funcionalidade do *driving* e a dinâmica de pulsões e defesas envolvidos numa cena disfórica (acidente) foram realizados mais estudos posteriormente sobre os mesmos relatos, aplicando o Algoritmo David Liberman, metodologia psicanalítica de estudo da linguagem natural, desenvolvido por Dr. David Maldavsky (2006), a fim de: a) detectar desejos e defesas presentes nos relatos de acidentes (Caamaño, 2006; 2009); b) refinar os critérios para selecionar a mostra do estudo exploratório, (Caamaño, 2009); c) detecção de entalamentos (Teoria de estilos complementares de Liberman) analisando a interação do motorista como actante com o pseudo- mensagem a partir de um contexto viário disfórico e a sua capacidade de rectificação (Caamaño, 2010). Nesta linha de pesquisa, analisando caso a caso, encontramos alguns fatores emocionais que podem bloquear a associatividade e causar disfunções no *driving*. Trata-se de defesas falhadas de diferentes vertentes psíquicas, como a desconcentração (anal secundária), impaciência (fálico uretral), brilho pessoal (fálico genital), gerando situações de risco.

O psicanalista Julio Granel observa que, ao se acidentar, se apresenta um certo grau de perturbação no funcionamento da consciência, um compromisso da sensualidade, o que explica a confusão, a distração e a incapacidade envolvidos nas suas gêneses. Ele diz que existem circunstâncias vitais que estão em jogo no mundo interior do sujeito, e que detonam essas respostas acidentogênicas num momento dado e não num outro momento. A intensidade da excitação e da dor anímica evitam as representações psíquicas que permitam conter e expressá-las em palavras, pensamentos, devaneios, fantasias ou sonhos. (Granel. 1998).

3.4. Percepção de risco exacerbada

Foi investigada a temida fantasia de acidente de trânsito. A maioria mencionou seus medos da colisão frontal, seguido de atropelamentos de pedestres, especialmente de crianças. Algumas fantasias são o resultado de ter vivenciado eventos traumáticos (próprios ou alheios).

Foram registradas respostas que associam estas fantasias tão temidas com incertezas no fato de dirigir o carro em determinadas situações.

Em relação aos medos exarcebados é necessário diferenciá-los de ideias prudentes ou precauções lógicas. Pelo contrário, eles podem se tornar ideias persecutórias ou fatalistas, que interferem na tranquilidade de circular no carro (amaxofobia). Um dos entrevistados (que não integrou a amostra, mas no entanto, ele foi útil para a nossa reflexão) expressou um exarcebado alerta para a *driving* em auto-estradas, tendo desistido do *driving* em vias rápidas.

Em várias partes das entrevistas, os entrevistados espontaneamente chamaram a atenção para a sensação de segurança (não da onipotência) é uma das condições de “bom *driving*”. Deve ser lembrada a orientação do Manual (De Leonardis, 2012) sobre “não perder a calma” quando o motorista detecta um *developing hazard*.

3.5. Velocidade “confortável”

A pergunta “qual é a sua velocidade preferida?” teve como objetivo explorar que critérios utiliza para definir os seus limites espontâneos de velocidade da perspectiva individual, independente das regras. Um resumo das respostas mais frequentes indica que o motorista vai pressionando o acelerador até perceber que o carro vai “confortável”. Ao se estabilizar olha para o velocímetro. A 140 km/h, trata-se do conforto do veículo; não a velocidade máxima senão na qual o carro circula confortável. Ele percebe que é essa a velocidade cruzeiro do carro, pelo ruído, as vibrações, ou como segura o volante. Tem que ir nessa velocidade, porque no caso contrário, você não está usando a máquina. As velocidades preferidas foram em média 120-130 km/hora. O velocímetro do painel do carro não é a única de referência, senão que também envolve as sensações vibratórias, auditivas e visuais.

No entanto, um dos indivíduos lembrou que a primeira vez que ele viajou como passageiro num veículo com novo design (janelas fechadas, música interior, menor vibração motor, ar-condicionado, etc.) ele não percebeu a velocidade 160 km/h até que olhou para o velocímetro.

Assim que, a velocidade que percebe espontaneamente um sujeito, constitui-se a partir da sua experiência, e esta sujeita a alterações em diferentes contextos e veiculares e rodoviários. Uma forma de expressar essa questão é que a velocidade lhe dá ou não “conforto ao carro”, neste aspecto se desenvolve uma dissociação entre o motorista e seu carro. Ele aperta o acelerador para “deixar satisfeito” ao carro, distanciando-se da responsabilidade da velocidade.

4. DISCUSSÃO

Dirigir um veículo envolve a aquisição de conhecimentos e habilidades, incorporando ações de *driving* através do treinamento, se adaptando às normas e a outros aspectos específicos que têm representação psíquica e podem ser avaliadas. A assimilação de novas advertências em personalidades equilibradas pode se relacionar com a necessidade de preservar a vida e evitar, em geral situações conflituosas.

Na ação de dirigir entram em jogo aqueles aspectos internos que estão consolidados, ou verdadeiramente assumidos pelo motorista. Como em outros aspectos, as ações realizadas pelo motorista no momento do risco de acidente estão selecionadas por uma estrutura psíquica organizada anteriormente. A percepção de perigo e ações recomendadas deveria formar parte das adaptações subjetivas de *driving*. A percepção do risco potencial, e de perigo são sensível ao aprendizado (aspecto cognitivo). Falhas perceptivas resultantes de obstáculos psíquicos são apresentados como indeferimento do risco, por um lado e medos exagerados do outro.

Apesar de ser motoristas experientes, os entrevistados no estudo exploratório têm pouco reconhecimento na necessidade de se capacitar na identificação de alertas situacionais e treinar nas nas reações apropriadas. Não há consenso em determinar quais são as situações viárias mais perigosas. Não existe um critério homogêneo acerca da avaliação de riscos.

É necessário rever a suposição social que considera que o *driving* começa com treinamento amateur, casual, ou familiar. Sem subestimar os professores da família que podem dar conselhos úteis, eles realizam uma transferência de conhecimento que dependem das suas experiências individuais. Por outra parte, uma aprendizagem formal, com programa regrado, homogeneiza a teoria e prática do *driving*.

O Estado deve garantir o treinamento e posterior avaliação baseada em evidências científicas. Entendemos que essa seria uma estratégia preventiva de acidentes. Sem diminuir as prevenções dos riscos potenciais (mais frequentes em campanhas preventivas), a formação em alerta situacional poderia ajudar a salvar vidas ou reduzir a gravidade dos danos causados por um acidente.

AGRADECIMENTOS

Quero expressar minha gratidão ao Dr. João Carlos Alchieri (Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN), e através dele para Conselho Federal de Psicologia de Brasil pelo convite para o Semina-

rio Psicologia e Comportamento Seguro no Trânsito (2015) e a apresentação deste capítulo.

REFERÊNCIAS

Arnold, M., & Osorio, F. (1998). *Introducción a los conceptos básicos de la teoría general de sistemas*. Cinta de Moebio N° 3 (pp.40-49). Universidad de Chile, Facultad de Cs. Sociales. Acesso em maio de 2016. Disponível em: <http://www.revistas.uchile.cl/index.php/CDM/article/viewFile/26455/27748>

Bibian D. (2008). *Psicología Vial. Que tipo de conductor soy?* Biblios. Buenos Aires.

Caamaño, M. (2002). *Exploración de la conducta de manejo de autos en Buenos Aires*. Ponencia XXVIII Congreso Interamericano de Psicología, Sociedad Interamericana de Psicología (SIP), Santiago de Chile.

_____. (2004). *Estrategia de conducción segura. Aspectos psíquicos relacionados*. Panel Ias. Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, Federación de Psicólogos de la Rep. Argentina, Colegio de Psicólogos de Sta. Fe, Rosario.

_____. (2005). *Aportes de la Psicología a una Estrategia de Tránsito Seguro (ETS)*. Ponencia 30º Congreso Interamericano de Psicología. Buenos Aires: Sociedad Interamericana de Psicología (SIP).

_____. (2006). *La percepción de peligro en relatos de accidentes de conductores de autos*. En Actas de XIII Jornadas de Investigación y Segundo Encuentro de Investigadores en Psicología del MERCOSUR, Tomo II (pp. 24-27). Facultad de Psicología, Universidad de Buenos Aires.

_____. (2008). *Psicología del conductor de autos particulares. Esquema secuencial para el análisis de relatos de accidentes de tránsito*. Ponencia XI Congreso Metropolitano, Asociación de Psicólogos de Bs. As. Buenos Aires.

_____. (2009). *Psicología del Tránsito. Criterios para la selección de casos de conductores seguros*. En *Subjetividad y Procesos Cognitivos*, 13(1) (pp. 30-44). Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios en Psicología y Cs. Sociales, UCES.

_____. (2010). *Exploración de un relato de accidente vial, aplicando la teoría de la complementariedad estilística*. Ponencia VI Jornadas de Investigación en Psicología - VIII Jornadas de Actualización del ADL. Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales.

_____. (2011). *La personalidad automovilística*. Trabajo libre en VII Jornadas de Investigación y IX Jornadas de Actualización del Algoritmo David Liberman. Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES.

_____. (2013). *Procesamiento cualitativo de una consulta a expertos sobre indicadores psíquicos del conductor seguro de autos*. Trabajo libre con referato presentado en IX Jornadas de Investigación en Psicología, organizadas por Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales (IAEPCIS). Buenos Aires: UCES.

_____. (2014). *Mapa conceptual de resultados del procesamiento de opiniones de expertos*. Trabajo libre con referato, en X Jornadas de Investigación en Psicología. Buenos Aires: Instituto de Altos Estudios en Psicología y Ciencias Sociales, UCES.

Caamaño, M., & Dragotta, M. D. (2011). *La determinación del perfil de un conductor seguro para la evaluación de aptitud*. Ponencia en VI Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, Federación de Psicólogos de la República Argentina (FePRA) y Colegio de Psicólogos de la Provincia de Córdoba, Córdoba.

Caamaño, M., & Dragotta, M. D. (2012). *La evaluación de candidatos a primera licencia*. Taller Panel de expertos en VII Jornadas Nacionales de Psicología del Tránsito, organizadas por Federación de Psicólogos de la República Argentina y Colegio de Psicólogos de Neuquén. Neuquén.

Caamaño, M., Díaz, M., Olivieri, R., & Thau, S. (2011). *Pluricausalidad de los accidentes viales. Factores causales y problemáticas derivadas de los efectos. Estrategia de Seguridad Vial. Aportes de la Psicología y el Derecho*. Proyecto de investigación, Departamento de Investigaciones. Buenos Aires: Universidad de Cs. Empresariales y Sociales.

Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Argentina (CESVI). *El Respeto por la Velocidad*. [Página Web]. Acceso em 24 de maio de 2016.

Disponível em: <https://www.cesvi.com.ar/SeguridadVial/Recomendaciones/SeguridadRecomendaciones2.aspx>

De Leonardis, C. (Coord.). (2012). *Manual de conducción defensiva y técnicas de manejo*, 11ª ed. Comodoro Rivadavia, Argentina: Instituto Argentino del Petróleo y del Gas, Escuela de Conducción Defensiva.

Egea-Caparrós, D. A. (2012). Estudiando la percepción de peligros en tráfico (hazard perception) en el laboratorio: una revisión. *Anales de Psicología*, 28(1), (pp.240-265).

Endsley, Mica R. (1996). Automation and Situation Awareness. In Parasuraman & M Mouloua (Eds), *Automation and human performance: Theory and applications*, (pp. 163-181). Mahwah NJ: Lawrence Erlbaum

Granell, J. (1998). Accidentarse. Acontecer humano. Motivaciones psicológicas. En Falke Germán (comp). *Adolescencia, familia y drogadicción*. Buenos Aires: Atlante.

Leimann P. H, Sager, L., Alonso, M, Insúa I., & Mirabal, J. (1997). CRM. *Una filosofía operacional. Gerenciamiento de los Recursos humanos en las operaciones aeronáuticas*. Buenos Aires: Soc. Interamericana de Psicología Aeronáutica.

Maldavsky, D. (2004). *La investigación psicoanalítica del lenguaje*. Buenos Aires: Lugar.

Sierra, F.J. (2000). La seguridad vial y las velocidades máximas señalizadas en autopistas. *Luchemos por la Vida N° 21*. Buenos Aires: Luchemos por la Vida Asdoc. Civil. Acceso em 24 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.luchemos.org.ar/es/revista/revista21>

Teaching Driving Ltd. *Hazard perception Test*. Acceso em 24 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.theory-test-online.co.uk/free-hazard-perception-test-demo.htm>

Teaching Driving Ltd. *Theory Test 1*. Question 0 of 50. Acceso em 24 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.theory-test-online.co.uk/free-theory-test-demo.htm>

Thornhill-Thompson, D. (2016). *Anatomy of a crash*. The new drivers sur-

vival guide. USA. Acesso em 24 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.thenewdriversurvivalguide.com/florida-drivers-training.php>

United Kingdom, Driver and Vehicle Standards Agency (DVA). Site Web oficial. Acesso em 24 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.nidirect.gov.uk/index/information-and-services/motoring/driver-licensing/need-a-new-or-updated-licence.htm>

United Kingdom, Driver and Vehicle Standards Agency. *The Learner Driving Centre*. Video. Acesso em 27 de maio de 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VexsG3wnXoU>

Wiener, Paul. (2007). *La constitution de la personnalité professionnelle en Médecine 1/2*. Paris: L'association des Médecins Maîtres-Toile. Acesso em 28 de maio de 2016. Disponível em <http://www.medecins-maitres-toile.org/wp-content/uploads/La-constitution-de-la-personnalit%C3%A9-professionnelle-en-m%C3%A9decine-1-2.pdf><http://www.medecins-maitres-toile.org/wp-content/uploads/La-constitution-de-la-personnalit%C3%A9-professionnelle-en-m%C3%A9decine-1-2.pdf>

ESTRÉS POSTRAUMÁTICO EN PERSONAS INVOLUCRADAS EN SINIESTROS VIALES. ESTADO DEL ARTE Y DESAFÍOS PARA LA INVESTIGACIÓN

Silvana Andrea Montes, Rubén Daniel Ledesma, Fernando Martín Poó, Soledad Susana López & Jeremias Tosi.

1. INTRODUCCIÓN

Los siniestros de Tránsito (en adelante, STs) son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que cada año mueren 1,2 millones de personas por causa de choques y otros incidentes de tránsito y hasta 50 millones resultan heridas (WHO, 2004). Los países de ingresos bajos y medianos tienen tasas más altas de mortalidad por STs que los países de ingresos altos. En la Argentina, por ejemplo, las muertes causadas por STs rondan los 3.500 individuos por año (ANSV, 2013).

Existe acuerdo en que los STs ocurren como consecuencia de múltiples factores, entre los que se destacan los humanos, del vehículo y del ambiente vial (Geldstein & Bertonecello, 2006). Las investigaciones en psicología aplicada al tránsito se han centrado principalmente en examinar algunos de estos determinantes o factores de riesgo de participar en un ST. Sin embargo, las consecuencias psicológicas de un siniestro vial han recibido menor atención.

Los siniestros de tránsito pueden tener efectos psicológicos en las personas implicadas, aun cuando las lesiones físicas sean mínimas y haya una buena recuperación (Taylor, 2011). Las consecuencias psicológicas pueden ser muy variadas, tales como miedos, ansiedad (e.g., ataques de pánico), depresión, fobia al conducir y trastornos por abuso de sustancias (Blanchard & Hickling, 1998; Ehrling, Ehlers, & Glucksmann, 2006). Entre las más frecuentes encontramos las reacciones de estrés postraumático, es decir, el Trastorno por Estrés Agudo y el Trastorno de Estrés Postraumático.

En este trabajo se realizará una revisión de la literatura científica sobre estrés postraumático en protagonistas de siniestros de tránsito. Se comenzará por definir y diferenciar teóricamente el Trastorno por Estrés Agudo (en adelante, TEA) y el Trastorno de Estrés Postraumático (en adelante, TEPT) y se mencionaran las formas de evaluación. Luego se revisarán estudios sobre prevalencia de TEPT en personas involu-

cradas en un ST y los factores de riesgo de desarrollo y mantenimiento del trastorno. Finalmente se presentarán las limitaciones en la investigación actual y se plantearán algunos desafíos para la psicología del tránsito en la región.

2. ESTRÉS POSTRAUMÁTICO: CARACTERIZACIÓN Y FORMAS DE EVALUACIÓN

Si bien las reacciones a un evento traumático han sido un tema de discusión en la literatura de hace más de un siglo (por ej., Freud, 1919, 1955; Janet 1925; en Castro Sáez, 2011), el concepto de Trastorno de Estrés Posttraumático cuenta con una historia de tan solo 30 años. Fue incluido por primera vez en la tercera edición del Manual Diagnóstico y Estadístico de los Trastornos Mentales (DSM) en 1980, y desde ese momento ha sido objeto de interés de numerosas revistas científicas, libros y artículos en los campos de la salud, la legislación y la política social (Crespo & Gómez, 2011). Esta patología inicialmente estuvo vinculada con enfrentamientos bélicos pero con el paso de los años se relacionó también a otras situaciones traumáticas tales como desastres naturales, atentados terroristas, robos violentos, abuso sexual, y accidentes de tránsito, entre otros.

El Trastorno de Estrés Posttraumático (TEPT) y el Trastorno por Estrés Agudo (TEA) se caracterizan por una serie de síntomas que siguen a un evento traumático que involucra riesgo de muerte o amenaza a la integridad física de uno mismo o de otras personas (APA, 2013). Según el DSM-5, los síntomas incluyen la re-experimentación del evento traumático (e.g., recuerdos intrusivos y pesadillas), la evitación persistente de los estímulos asociados al trauma (e.g., pensamientos, lugares, actividades), síntomas de activación aumentada (e.g., sobresalto fácil, hipervigilancia, irritabilidad), y alteraciones negativas en las cogniciones y el estado de ánimo (e.g., auto-imagen negativa, culpa).

Cabe señalar que el DSM-5 realizó algunos cambios con respecto al DSM-IV (APA, 1994). Por ejemplo, en el DSM-IV solo se consideraban los tres primeros criterios mencionados (re-experimentación, evitación e hiperactivación). Por su parte, el de 'alteraciones negativas' estaba parcialmente incluido dentro de los síntomas de evitación (como embotamiento o la disminución de la capacidad general de reacción) (Ver Figura 1). Además, en el DSM IV tanto el TEPT como el TEA pertenecían a la gran categoría de 'Trastornos de ansiedad', mientras que en el DSM-5 pertenecen a una nueva clase llamada 'Trastornos relacionados con trauma y estrés'. En este punto es importante mencionar que el criterio del DSM no está exento de desacuerdos y dificultades

(ver por exemplo, Crespo & Gómez, 2011). Esto se reflicta, entre outras cosas, en que hay síntomas (como sentimientos de culpa o remordimientos por lo sucedido) que continuamente han sido incluidos o excluidos en cada revisión del DSM.

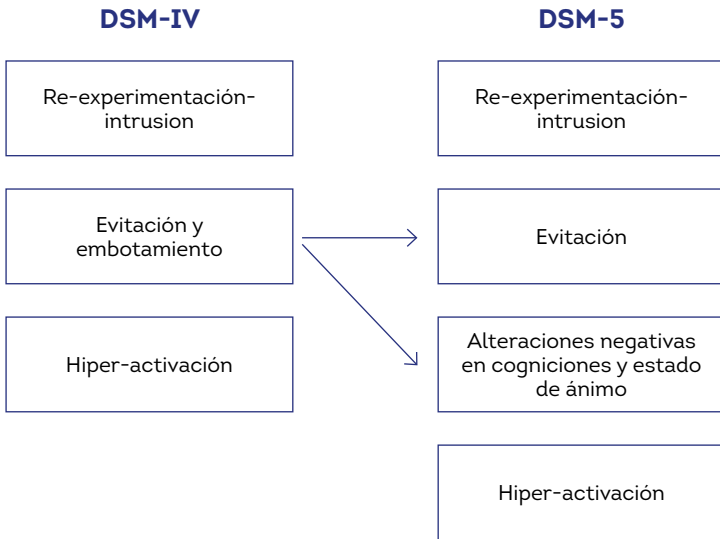


Figura 1. Principales diferencias entre el DSM-IV (APA, 1994) y DSM-5 (APA, 2013) con respecto a los criterios diagnósticos del TEPT.

Los criterios diagnósticos de TEA y TEPT en el DSM son similares, pero poseen dos diferencias importantes: a) el TEA pone mayor énfasis en la sintomatología disociativa (e.g., embotamiento, amnesia), y b) el criterio temporal. Para el diagnóstico del TEA, los síntomas deben ocurrir dentro de las 4 semanas siguientes al suceso traumático y tener una duración mínima de 2 días (ver Figura 2). En cambio, para el diagnóstico de TEPT es necesario que los síntomas persistan por más de un mes (o recién comiencen a partir del mes). A su vez, en el DSM-IV se distingue entre TEPT Agudo y Crónico dependiendo de si los síntomas duran menos de 3 meses o más. En cambio, si los síntomas aparecen al menos 6 meses después del acontecimiento traumático se considera TEPT de inicio demorado (APA, 1994).

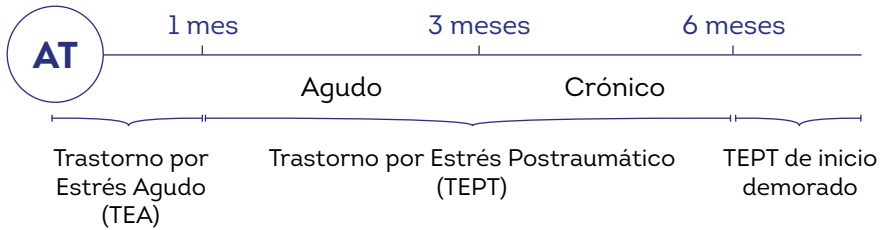


Figura 2. Diagnóstico diferencial entre TEA y TEPT de acuerdo al momento de inicio y/o remisión de los síntomas.

El TEPT no sólo genera consecuencias en la salud mental de los afectados sino que también implica un alto costo a nivel social y económico (diminución de ingresos, ausentismo y baja productividad laboral, costos legales, desequilibrio socioemocional en las familias, etc.) (ver por ej., Chan, Air, & Mcfarlane, 2003). Por su alta prevalencia, por afectar de preferencia a población activa, por la incapacidad que genera y por los altos costos de salud que implica, representa un gran problema de salud pública tanto para países en vías de desarrollo como desarrollados (Palacios & Heinze, 2002).

Por último, es importante señalar que la respuesta frente a un trauma es compleja, variada e ideográfica. Una alta proporción de personas se recupera en las siguientes semanas o meses, pero en algunos casos los síntomas pueden persistir por años (Mayou, Ehlers & Bryant, 2002). Algunos individuos muestran resiliencia y un beneficio positivo al enfrentar la adversidad, mientras que, para otros, resulta devastador y genera efectos a largo plazo, que persisten a lo largo de la vida e incluso impactan en generaciones posteriores (Gerhart, Canetti, & Hobfoll, 2015; Polusny & Follette, 1995). Por otro lado, mientras las personas desarrollan síntomas similares en respuesta a situaciones muy distintas (e.g., terrorismo, desastres naturales, accidentes), a su vez, se observa que personas expuestas exactamente al mismo evento, difieren drásticamente en su sintomatología. De hecho, el estudio de Galatzer-Levy & Bryant (2013) muestra que hay más de 600.000 posibles presentaciones de TEPT según el criterio del DSM-5. La gran heterogeneidad en la etiología y en la sintomatología del estrés postraumático destaca la necesidad de estudios sobre diferencias individuales y factores de riesgo, principalmente dentro del propio contexto socio-cultural.

2.1 Evaluación y diagnóstico

En la actualidad el diagnóstico del TEPT se apoya fundamentalmente en entrevistas, como la CAPS basada en el DSM (Clinician Administered PTSD Scale for DSM-IV, Blake et al., 1998; Clinician Administered PTSD Scale for DSM-5, Weathers et al., 2013), y en instrumentos de auto-informe. Los auto-informes consisten, en su mayoría, en ítems o preguntas que también se corresponden directamente con los síntomas de TEPT descritos en los criterios del DSM. Entre los más utilizados se encuentran la Escala de Síntomas de Estrés Postraumático (Posttraumatic Stress Symptom Scale; PSS, Foa, Riggs, Dancu, & Rothbaum, 1993), el PTSD Checklist (PCL; Weathers Litz, Herman, Huska, & Keane, 1993), la Escala de Impacto de Eventos-Revisada (Impact of Event Scale-Revised; IES-R; Weiss & Marmar, 1997), la Escala de Trauma de Davidson (DTS; Davidson et al., 1997), el TOP-8 (Davidson, & Colket, 1997), y el Cuestionario de Experiencias Disociativas Peritraumáticas (Peritraumatic Dissociative Experiences Questionnaire, PDEQ; Marmar, Weiss & Metzler, 1997). También se han desarrollado formatos de entrevista y cuestionarios para evaluar el TEA, tales como la Entrevista Para el Trastorno de Estrés Agudo, la Escala de Trastorno de Estrés Agudo y el Cuestionario de Reacción de Estrés Agudo (ver por ej, Aguado Molina, Manrique Gálvez & Silberman Pach, 2004). En lo que respecta a países de habla hispana, solo en España se han encontrado validaciones de la IES (Báguena et al., 2001), y se han desarrollado otras como la Escala de Gravedad de Síntomas del TEPT (Echeburúa, Corral, Amor, Sarasua, & Zubizarreta., 1997), y la escala de Evaluación Global de Estrés Postraumático (EGEP; Crespo & Gómez, 2011).

Muchos de los cuestionarios permiten una estimación diagnóstica si el número y patrón de síntomas requeridos es marcado. No obstante, muy pocos exploran rasgos clínicos que van más allá de los criterios diagnósticos, pasando por alto aspectos relevantes al tratamiento (e.g., la presencia de emociones secundarias que pueden mediatizar la aplicación de técnicas terapéuticas como la exposición) (Aguado Molina et al., 2004; Crespo & Gómez, 2011). Además, se requiere evidencia de validez en la cultura y población a aplicar.

3. ESTRÉS POSTRAUMÁTICO Y SINIESTROS VIALES

Las reacciones de estrés postraumático en personas involucradas en un ST, especialmente el TEPT, han recibido interés por parte de los investigadores tanto del área de la psicología del tránsito como de la psicología clínica. Las investigaciones apuntan, por un lado, a determi-

nar la prevalencia de TEPT, y, por otro a identificar predictores o factores de vulnerabilidad previa que aumentan la probabilidad de desarrollar el trastorno después de participar en un ST.

3.1 Prevalencia

Los estudios muestran que la prevalencia de TEPT en personas involucradas en un ST es elevada. No obstante, los resultados varían considerablemente debido a diferencias metodológicas, tales como el criterio diagnóstico utilizado, el tipo y tamaño de la muestra, el momento de evaluación, los instrumentos de medición, etc. Dependiendo del estudio, la tasa de TEPT en lesionados graves puede oscilar entre el 25 y el 56 % al mes del ST, entre un 7 y un 30% a los 3 y 6 meses, y entre un 5 y un 32% a los 12 meses (Taylor, 2011). La Tabla 1 resume algunos estudios sobre TEPT luego de STs, y se pueden observar estas diferencias en las estimaciones y en los criterios mencionados.

AUTORES	PAÍS	TAMANO DE LA MUESTRA	CRITERIO DE INCLUSIÓN (además de cumplir criterios de TEPT según DSM)	TIEMPO DESDE EL ACCIDENTE	PREVALENCIA DE TEPT	INSTRUMENTO UTILIZADO	FACTORES DE RIESGO O VARIABLES ASOCIADAS AL TEPT, Y OTROS RESULTADOS IMPORTANTES
Blanchard et al. (1996) ^a	EEUU	n=158	Necesitaron atención médica	1-4 meses	39%	<i>Clinician administered PTSD Scale (CAPS)</i>	-Depresión mayor: previa -Miedo a morir en el AT -Lesión física y gravedad -Litigio legal
Blanchard et al. (1996) ^b				12 meses	12%		
Ehlers, Mayou & Bryant (1998)	Inglaterra	n =967	Necesitaron atención médica	En el momento de la atención 3 meses 12 meses	nr* 23.1% 16.5%	<i>Posttraumatic Stress Symptom Scale (PSS, Foa et al., 1993)</i>	-Magnitud del accidente, amenaza percibida y disociación durante el accidente. -Género femenino, problemas emocionales previos y litigio legal. -Factores de mantenimiento de los síntomas (rumiación, interpretación negativa de los pensamientos intrusivos, supresión de pensamientos y enojo)
Mayou Bryant, & Ehlers (2001)	Inglaterra	n =1.148	Necesitaron atención médica	En el momento de la atención 3 meses 12 meses	nr* 23% 17%	<i>Posttraumatic Stress Symptom Scale (PSS, Foa et al., 1993)</i>	Se observó comorbilidad entre TEPT, ansiedad, fobia a viajar y depresión.
Mayou et al., (2002)	Inglaterra	n =546	Se recontactaron sujetos del estudio de Ehlers et al. 1998.	3 años	11%	<i>Posttraumatic Stress Symptom Scale (PSS, Foa et al., 1993)</i>	Importantes predictores de cronicidad de TEPT a los 3 años: factores de mantenimiento de los síntomas (idem Ehlers et al., 1998) Problemas de salud y financieros persistentes. Género femenino, amenaza percibida, disociación durante el accidente y litigio legal.

Chan et al., (2003)	Australia	n = 3088	Víctimas de ATs, que hicieron un reclamo legal	9 meses	29%	PCL (Weathers et al., 1933)	Relación con síntomas somáticos, depresión severa, disfunción social, y síntomas disociativos.
Coronas García Parés, Viladrich, Santos, & Menchón, (2008)	España	n = 101	Víctimas de ATs que necesitaron atención médica, con lesiones físicas.	8 y 12 meses	nr	<i>Escala de Trauma de Davidson (DTS)</i>	Gravedad de la lesión física.
Yasan Güzel, Tamam, & Ozkan (2009)	Turquía	n = 95	Víctimas de ATs que necesitaron atención médica, con lesiones físicas.	Primer día 3 meses 6 meses 12 meses	41,1% 29,8% 23,1% 17,9%	<i>Clinician administered PTSD Scale (CAPS)</i>	Importantes predictores de cronicidad de TEPT a los 12 meses: TEA, bajo apoyo social, y limitaciones en el trabajo y vida social
Wu & Cheung, (2006)	China	n = 575	Víctimas de ATs que necesitaron atención médica	1 semana 1 mes 3 meses 6 meses	6% (n= 575) 6% (n=409) 6% (n=327) 5% (n=261)	<i>Escala de Impacto de Eventos-Revisada (IES-R; Weiss & Marmar, 1997)</i>	Principales predictores: TEA y altos niveles de evitación e hiper-activación en el periodo inicial luego del choque.

*Nr= no reportado

Tabla 1. Prevalencia de TEPT en personas involucradas en un AT y variables relacionadas.

3.2 Factores de riesgo

La exposición al trauma en sí no es suficiente para desarrollar TEPT. El evento es sólo uno de los determinantes responsables de que una respuesta normal se convierta en un trastorno (Bar-Shai & Klein, 2015). Por esta razón, gran cantidad de investigaciones han apuntado a identificar predictores o factores de riesgo que incrementan la posibilidad de presentación y cronicidad del TEPT. En un meta-análisis que incluyó datos de diversas poblaciones sobrevivientes de diferentes traumas (Ozer, Best, Lipsey, & Weiss, 2003) se identificaron como los principales predictores las siguientes variables: traumas previos, ajuste psicológico previo, antecedentes familiares de psicopatología, amenaza de vida percibida durante el trauma, falta de apoyo social postrauma, respuestas emocionales y disociación peri-traumática (durante el trauma). En estudios específicos sobre TEPT luego de un ST se ha encontrado un patrón de resultados similar (Ehring et al., 2006). En la Tabla 1 también se puede observar un resumen de las principales variables predictoras encontradas.

Entre otros predictores de TEPT se encuentran el sexo femenino, ciertos rasgos de personalidad como el neuroticismo, baja eficacia de afrontamiento y litigio legal (Cieslak, Benight, & Caden Lehman, 2008; Fullerton et al., 2001; Lucas, 2003; O'Donnell et al., 2008). También es significativa la presencia de reacciones de estrés agudo. Al respecto, se ha mostrado que alrededor del 80% de los que padecen TEA en las primeras cuatro semanas luego desarrollan TEPT (Harvey & Bryant, 1998). Por otra parte, algunos estudios sugieren que la severidad de la lesión es uno de los principales predictores (Coronas et al., 2008), aunque otros no han encontrado efectos significativos (ver por ej., Blanchard & Hickling, 1998). Además de factores que influyen sobre el desarrollo del TEPT, también se han estudiado los factores de mantenimiento de los síntomas, tales como rumiación, interpretación negativa de los pensamientos intrusivos, supresión de pensamientos y enojo (Mayou, Bryant, & Ehlers, 2001).

En suma, existen una gran cantidad de estudios que sugieren que los trastornos postraumáticos resultan de una compleja interacción entre diferentes factores. Estos pueden ordenarse de acuerdo a si ocurren antes, durante o después del ST (Ehring et al., 2006; O'Donnell et al., 2008). Estas variables se resumen en la *Figura 3*.

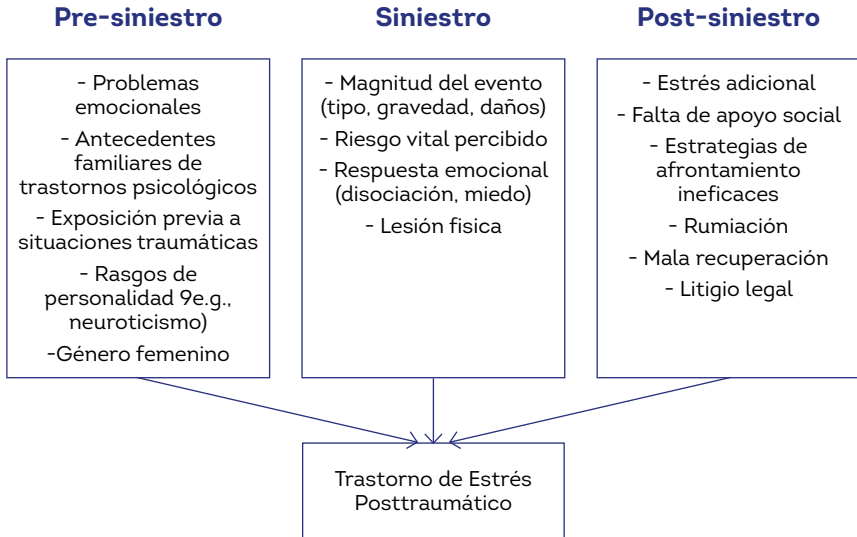


Figura 3. Factores de riesgo de desarrollo y mantenimiento del TEPT según la literatura previa.

3.3 Factores protectores

Menos atención han recibido los factores protectores o de resiliencia, es decir, factores que protegen o previenen el desarrollo del trastorno, tales como estrategias de afrontamiento eficaces, recursos personales (e.g., apoyo social, auto-estima, optimismo) y la capacidad de encontrarle un significado positivo a la situación (Bar-Shai & Klein, 2015). Los constructos de resiliencia y crecimiento postraumático (Tedeschi & Calhoun, 1996) surgen como conceptos de investigación en la psicología positiva, a través de los cuales se pretende determinar por qué algunas personas consiguen aprender de sus experiencias e incluso encontrar beneficios en ellas. Hay personas que habiendo vivido una situación traumática, han conseguido seguir desenvolviéndose, incluso, en un nivel superior, como si el trauma vivido y asumido hubiera desarrollado en ellos recursos latentes (Poseck, 2006).

4. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN ACTUAL Y LÍNEAS FUTURAS

La revisión de la literatura revela un considerable desarrollo científico acerca del TEPT asociado a siniestros de tránsito. No obstante, hay una serie de limitaciones en la investigación previa que, a su vez, marcan desafíos a futuros. Algunas de ellas se mencionan a continuación.

Necesidad de desarrollo de líneas en Latinoamérica. La ausencia de investigaciones sobre el tema en la región es uno de los principales problemas a destacar. Según nuestro conocimiento, en países de habla hispana sólo hay estudios en España (Coronas et al., 2008) y en México (Perez-Rincón, González-Forteza, Lira, & Tapia, 2007). En Brasil también se observan pocos estudios teóricos y empíricos sobre el tema (ver por ej., Bringhenti, Luft, & Oliveira, 2010; Figueira & Mendlowicz, 2003). La mayoría de los trabajos proviene de países anglosajones o nórdicos, que, si bien proporcionan una guía, existen diferencias culturales que justifican investigaciones en este contexto. Por ejemplo, las grandes variaciones en la prevalencia estimada en distintos países (que oscilan entre un 5 y un 56% dependiendo del estudio) se pueden deber al diseño pero también a factores socio-económicos y culturales (ver por ej., Kessler, 2000). De esta manera, poco se conoce sobre la prevalencia y factores de riesgo en la región.

Necesidad de contar con instrumentos de evaluación válidos en nuestro contexto. Un problema relacionado con el punto anterior es la falta de instrumentos confiables y válidos que puedan usarse en nuestro contexto (como se ha mostrado, en idioma español sólo se han realizado adaptaciones en España). Por otra parte, la mayoría de las medidas se basan en el DSM-IV y aún hay pocas sobre el DSM-5 (como el CAPS, Weathers et al., 2013), quedando sin evaluar algunos de los síntomas incluidos en esta última versión (e.g., sentimientos de culpa, estado emocional negativo). Por último, cabe señalar que los instrumentos disponibles fueron diseñados para ser aplicados a cualquier tipo de situación traumática (e.g., guerras, desastres naturales, robos, ataques sexuales, etc). Sin embargo, los síntomas de estrés postraumático generados por un ST pueden tener ciertas particularidades que no quedan cubiertas por los instrumentos generales (como evitar manejar un vehículo o sentir temor al tránsito). Creemos que resulta necesario contar con un instrumento que permita medir específicamente el TEPT luego de un ST.

Ampliar los estudios sobre TEA. Si bien a la fecha se han realizado una importante cantidad de investigaciones sobre TEPT asociado a STs, se aprecia una menor cantidad de estudios en relación al TEA. Teniendo en cuenta que las primeras cuatro semanas posteriores al accidente

constituyen un período crítico, y que el TEA es uno de los principales predictores del posterior desarrollo del TEPT (Harvey & Bryant, 1998), consideramos que resulta necesario contar con más información sobre este trastorno con el fin de evitar consecuencias psicológicas a largo plazo.

Replicar los estudios en otras poblaciones. Tal como se pudo observar en la Tabla 1, la gran mayoría de los estudios se ha centrado en poblaciones que han sufrido lesiones físicas por las cuales han requerido hospitalización (ver por ej., Blanchard et al., 1996). No obstante, el estudio con lesionados presenta una serie de problemas metodológicos que pueden llevar a sobreestimar la magnitud de los hallazgos (O'Donnell, Creamer, Bryant, Schnyder & Shalev, 2003). Por ejemplo, la posible superposición entre los síntomas postraumáticos (especialmente de TEA) con efectos de medicaciones, consecuencias de traumatismos cerebrales (e.g., síntomas disociativos como amnesia, despersonalización), o con el estrés propio de una internación. Otra complicación añadida es que en muchas ocasiones existen intereses asociados al reclamo por daños, lo que puede introducir sesgos que afectan la validez de los resultados. Por su parte, la población de conductores que han participado de STs pero no han sufrido lesiones prácticamente no ha sido estudiada. En Argentina, esta población constituye la gran mayoría de los involucrados en siniestros viales (ANSV, 2013), aunque habitualmente no pasan por el sistema de salud y en consecuencia permanecen sin diagnosticar y sin tratar. Ciertamente, se sabe muy poco sobre las secuelas psicológicas de los siniestros viales en esta población. Algunos estudios previos (ver por ej., Lucas, 2003) sugieren que los efectos psicológicos podrían ser equivalentes, especialmente entre quienes no sufrieron lesiones pero produjeron daños a otra persona.

Estudiar consecuencias del TEPT en la conducción de vehículos. Además de los efectos a nivel psicológico, cabe preguntarse por las posibles consecuencias del estrés postraumático en la conducción de vehículos. Un estudio realizado con veteranos de guerra (Amick, Kraft, & McGlinchey, 2013) observó que las personas con síntomas de TEPT tenían un peor desempeño en un simulador en comparación con un grupo control. Este resultado indica que el TEPT puede perjudicar la capacidad para conducir, lo cual a su vez, puede aumentar el riesgo de futuros siniestros. No obstante, esta línea ha sido escasamente estudiada hasta el momento.

Dedicar mayor atención a constructos 'positivos' como resiliencia y crecimiento postraumático. Es enormemente superior la cantidad de estudios dedicados a los efectos negativos del trauma (TEPT) en comparación con los efectos beneficiosos, tales como las emociones

positivas, estrategias de afrontamiento eficaces y resiliencia. Es importante que investigaciones futuras se dediquen no sólo a los factores de riesgo sino también a los factores protectores, con el fin de desarrollar estrategias para prevenir el desarrollo del trastorno. A su vez, es necesario contar con instrumentos válidos que permitan evaluar el fenómeno en nuestro contexto.

En síntesis, a pesar de los avances realizados en las últimas décadas, la investigación en el área aún enfrenta desafíos de índole conceptual, metodológica y empírica. En este trabajo se ha intentado reseñar algunos de los logros y cuestiones pendientes. En cuanto a Latinoamérica, la producción científica es prácticamente nula, lo que impide estimar la magnitud del problema, conocer sus determinantes, y definir estrategias de prevención. Se espera que este trabajo incentive el desarrollo de líneas de investigación a nivel nacional y regional, y que contribuya al diseño de intervenciones psicológicas específicas y basadas en evidencia.

REFERENCIAS

American Psychiatric Association. (1994). *Diagnostic and statistical manual of mental disorders* (4ª ed.). Washington, DC: Author.

_____. (2013). *Diagnostic and statistical manual of mental disorders* (5ª ed.). Arlington, VA: Author.

Amick, M. M., Kraft, M., & McGlinchey, R. (2013). Driving simulator performance of Veterans from the Iraq and Afghanistan wars. *Journal of Rehabilitation Research & Development*, 50, 463-470.

ANSV (2013). Ranking siniestros con víctimas informados por provincia datos totales 2013, Ranking víctimas fatales totales 2013, Informe comparativo sobre siniestros y víctimas. Acceso em 14 de novembro de 2014. Recuperado de: <http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/informes-estadisticos.php?sel=1>

Aguado Molina, H. Manrique Gálvez, E. & Silberman Pach, R. (2004). Evaluación cognitivo-conductual del trastorno por estrés postraumático. *Revista de Psiquiatría y Salud mental Hermilio Valdizan*, 5, 69-82.

Báguena, M. J., Villarroja, E., Beleña, A., Díaz, A., Roldán, C., & Reig, R.

(2001). Propiedades psicométricas de la versión española de la Escala Revisada de Impacto del Estrés (EIE-R). *Análisis Modificación Conducta*, 27, 581-604.

Bar-Shai, M., & Klein, E. (2015). Vulnerability to PTSD: Psychosocial and demographic risk and resilience factors. In *Future Directions in Post-Traumatic Stress Disorder* (pp. 3-30). Springer US.

Blake, D. D., Weathers, F. W., Nagy, L. M., Kaloupek, D. G., Charney, D. S., & Keane, T. M. (1998). *Clinician-administered PTSD scale for DSM-IV*. Boston: National Center for Posttraumatic Stress Disorder.

Blanchard, E. B., Hickling, E. J., Barton, K. A., Taylor, A. E., Loos, W. R., & Jones-Alexander, J. (1996). One-year prospective follow-up of motor vehicle accident victims. *Behaviour research and therapy*, 34(10), 775-786.

Blanchard, E. B., Hickling, E. J., Taylor, A. E., Loos, W. R., Forneris, C. A., & Jaccard, J. (1996). Who develops PTSD from motor vehicle accidents? *Behaviour research and therapy*, 34(1), 1-10.

Blanchard, E. & Hickling, E. (1998). Motor vehicle accident survivors and PTSD. *PTSD Research Quarterly*, 9, 1-8.

Bringhenti, M. E., Luft, C. D. B., & Oliveira, W. F. D. (2010). Transtorno do estresse pós-traumático em acidentes de trânsito: validação de escala. *Psico USF*, 15(2), 193-203.

Castro Sáez, M. (2011). *Trastorno por estrés post-traumático en menores que han sufrido maltrato familiar: Directo y exposición a violencia de género*. Tesis Doctoral. Facultad de Psicología, Universidad de Murcia, España.

Cieslak, R., Benight, C. C., & Caden Lehman, V. (2008). Coping self-efficacy mediates the effects of negative cognitions on posttraumatic distress. *Behaviour Research and Therapy*, 46, 788-798.

Chan, A., Air, T., & Mcfarlane, A. (2003). Posttraumatic stress disorder and its impact on the economic and health costs of motor vehicle accidents in South Australia. *Journal of Clinical Psychiatry*, 64, 175-181.

Coronas, R., García Parés, G., Viladrich, C., Santos, J. M., & Menchón, J. M. (2008). Clinical and sociodemographic variables associated with

the onset of posttraumatic stress disorder in road traffic accidents. *Depression and Anxiety*, 25, E16-E23.

Crespo, M., & Gómez, M. (2012). La evaluación del estrés postraumático: Presentación de la escala de evaluación global de estrés postraumático (EGEP). *Clínica y Salud*, 23(1), 25-41.

Davidson, J. R., Book, S. W., Colket, J. T., Tupler, L. A., Roth, S., David, D., ... & Davison, R. M. (1997). Assessment of a new self-rating scale for post-traumatic stress disorder. *Psychological medicine*, 27(01), 153-160.

Davidson, J. R., & Colket, J. T. (1997). The eight-item treatment-outcome post-traumatic stress disorder scale: a brief measure to assess treatment outcome in post-traumatic stress disorder. *International clinical psychopharmacology*, 12(1), 41-45.

Echeburúa, E., Corral, P. D., Amor, P. J., Zubizarreta, I., & Sarasua, B. (1997). Escala de gravedad de síntomas del trastorno de estrés postraumático: propiedades psicométricas. *Análisis y modificación de conducta*, 23(90), 503-526.

Ehring, T., Ehlers, A., & Glucksman, E. (2006). Contribution of cognitive factors to the prediction of post-traumatic stress disorder, phobia and depression after motor vehicle accidents. *Behaviour Research and Therapy*, 44, 1699-1716.

Figueira, I., & Mendlowicz, M. (2003). Diagnóstico do transtorno de estresse pós-traumático. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, 25, 12-6.

Foa, E. B., Riggs, D. S., Dancu, C. V., & Rothbaum, B. O. (1993). Reliability and validity of a brief instrument for assessing post-traumatic stress disorder. *Journal of Traumatic Stress*, 6, 459-473. <http://dx.doi.org/10.1002/jts.2490060405>

Fullerton, C. S., Ursano, R. J., Epstein, R. S., Crowley, B., Vance, K., Kao, T. C., ... & Baum, A. (2001). Gender differences in posttraumatic stress disorder after motor vehicle accidents. *American Journal of Psychiatry*, 158, 1486-1491.

Galatzer-Levy, I. R., & Bryant, R. A. (2013). 636,120 ways to have posttraumatic stress disorder. *Perspectives on Psychological Science*, 8(6), 651-662.

Geldstein, R. N., & Bertencello, R. (2006). Aspectos demográficos y sociales de los accidentes de tránsito en áreas seleccionadas de la Argentina. Diagnóstico y aportes para el diseño de políticas y programas de prevención. Informe de becas Ramón Carrillo-Arturo Oñativia. Acceso dem 27 de abril de 2009. Recuperado el <http://www.saludinvestiga.org.ar/pdf/libros/2006/Geldstein-Bertencello.pdf>

Gerhart, J. I., Canetti, D., & Hobfoll, S. E. (2015). Traumatic Stress in Overview: Definition, Context, Scope, and Long-Term Outcomes. In *Traumatic Stress and Long-Term Recovery* (pp. 3-24). Springer International Publishing.

Harvey, A. G., & Bryant, R. A. (1998). The relationship between acute stress disorder and posttraumatic stress disorder: a prospective evaluation of motor vehicle accident survivors. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 66, 507-512.

Kessler, R. C. (2000). Posttraumatic stress disorder: the burden to the individual and to society. *Journal of Clinical Psychiatry*, 61, 4-14.

Lucas, J. L. (2003). Drivers' psychological and physical reactions after motor vehicle accidents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 135-145.

Marmar, C. R., Weiss, D. S., & Metzler, T. J. (1997). The peritraumatic dissociative experiences questionnaire. *Assessing psychological trauma and PTSD*, 2, 144-168.

Mayou, R., Bryant, B., & Ehlers, A. (2001). Prediction of psychological outcomes one year after a motor vehicle accident. *American Journal of Psychiatry*, 158, 1231-1238.

Mayou, R. A., Ehlers, A., & Bryant, B. (2002). Posttraumatic stress disorder after motor vehicle accidents: 3-year follow-up of a prospective longitudinal study. *Behaviour research and therapy*, 40(6), 665-675.

O'Donnell, M. L., Creamer, M. C., Parslow, R., Elliott, P., Holmes, A. C., Ellen, S., ... & Bryant, R. A. (2008). A predictive screening index for post-traumatic stress disorder and depression following traumatic injury. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, 76, 923-932.

Ozer, E. J., Best, S. R., Lipsey, T. L., & Weiss, D. S. (2003). Predictors of posttraumatic stress disorder and symptoms in adults: A meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 129, 52–73.

Palacios, L., & Heinze, G. (2002). Trastorno por estrés postraumático: una revisión del tema (primera parte). *Salud Mental*, 25(3), 19-26.

Pérez-Rincón Merlín, E. P. R., González-Forteza, C., Lira, L. R., & Tapia, J. A. J. (2007). Trastorno por estrés postraumático en pacientes con lesiones no intencionales producidas en accidentes de tránsito. *Salud Mental*, 30, 43-48.

Polusny, M. A., & Follette, V. M. (1995). Long-term correlates of child sexual abuse: Theory and review of the empirical literature. *Applied and preventive psychology*, 4(3), 143-166.

Poseck, B. V. (2006). Psicología positiva: una nueva forma de entender la psicología. *Papeles del psicólogo*, 27(1), 3-8.

Taylor, J. E. (2011). Mental Health and Driving. In B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (pp. 165-178). San Diego, USA: Academic Press.

Tedeschi, R. G., & Calhoun, L. G. (1996). The Posttraumatic Growth Inventory: Measuring the positive legacy of Trauma. *Journal of Traumatic Stress*, 9(3), 455-471.

Weathers, F., Litz, B., Herman, D., Huska, J., & Keane, T. (1993). *The PTSD Checklist: Reliability, validity and diagnostic utility*. Paper presented at the International Society for Traumatic Stress Studies Annual Meeting, San Antonio, TX.

Weathers, F.W., Blake, D. D., Schnurr, P. P., Kaloupek, D. G., Marx, B. P., & Keane, T. M. (2013). The Clinician-Administered PTSD Scale for DSM-5 (CAPS-5). Interview available from the National Center for PTSD at www.ptsd.va.gov.

Weiss, D. S., & Marmar, C. R. (1997). The Impact of Event Scale-Revised. In J. P. Wilson & T.M. Keane (Eds.), *Assessing psychological trauma and PTSD* (pp. 399–411). New York: Guilford Press.

World Health Organization (2004). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva: World Health Organization. Recuperado el 09/09/2009, de: http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf

Wu, K. K., & Cheung, M. W. (2006). Posttraumatic stress after a motor vehicle accident: A six month follow up study utilizing latent growth modeling. *Journal of traumatic stress*, 19(6), 923-936.

Yasan, A., Güzel, A., Tamam, Y., & Ozkan, M. (2009). Predictive Factors for Acute Stress Disorder and Posttraumatic Stress Disorder after Motor Vehicle Accidents. *Psychopathology*, 42, 236-241.

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA COMO MEDIDA DE PREVENÇÃO

Ana Paula Martins Drumond Brito

1. INTRODUÇÃO

Nos deparamos com uma realidade cada vez mais preocupante no trânsito, que são os impactos das enfermidades e mortes advindos por acidentes que assolam o País e que vem aumentando significativamente a cada ano que passa. Por mais que as autoridades competentes no assunto busquem recursos de prevenção, têm surgido poucas mudanças e, quando surgem, é pouco significativo e de pouca durabilidade. Adquirir um controle e um equilíbrio em relação aos elementos que compõem o trânsito é um desafio constante para os interessados e responsáveis no assunto, principalmente no que se refere ao fator humano.

De acordo com Rozestraten (1988), “O trânsito é um conjunto de deslocamento de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por finalidade assegurar a integridade de seus participantes” (p.04). Para Vasconcelos (1985 citado em Hoffman, Cruz, & Alchieri, 2003), o trânsito é uma disputa pelo espaço físico, mas que reflete também em uma disputa pelo tempo e acesso a equipamentos urbanos – uma negociação coletiva e um conflito pelo espaço entre diferentes tipos de pessoas.

As causas dos acidentes de trânsito podem ser atribuídas a uma série de deficiências e fatores. Existem fatores externos que contribuem, geram e influenciam para que aumente os acidentes, podendo aparecer no ambiente, no veículo ou na própria estrutura viária, que se torna cada vez mais deficitária frente ao aumento significativo de veículos nas vias.

Para agravar ainda mais esta situação, existe uma dificuldade em planificar e estruturar eficientemente o espaço público para acompanhar as mudanças consequentes a cada ano, equivalente ao aumento do números de usuários e veículos nas vias, o que acaba criando uma luta crescente por espaço, na busca de maior mobilidade para atender as necessidades de cada cidadão que circula nas vias, seja como condutor, pedestre, ciclista ou motociclista.

Vivemos em um tempo de competitividade, de sobrevivência, na luta para tentar vencer o tempo e o espaço, a luta é diária e o desgaste é evidente nos índices de engarrafamentos provenientes de situação

adversas, no stress cotidiano que surge e que acaba gerando agressividade, impaciência e violência de um modo geral. A busca de espaço é crescente em detrimento do aumento do fluxo viário, principalmente nas rodovias e vias das grandes cidades onde, na maioria das vezes, os acidentes acontecem. Quanto a este fator Steg e Gifford (2005), apontam que o aumento considerável do fluxo viário provoca sérios problemas ao meio ambiente, piorando a qualidade de vida urbana e dificultando o acesso dos diversos destinos dos habitantes. Além das soluções tecnológicas, são necessárias soluções eficazes para redução do tráfego de autos, com base nas mudanças de comportamento dos usuários. Assim, conduzir na estrada gera uma sensação de que estamos em uma selva onde o lema é “salve-se quem puder” (Reto & Sá, 2003).

Para Barros, Amaral, Oliveira, Lima e Gonçalves (2003), o novo código de trânsito criado em 1988, apesar de utilizar a tecnologia para incrementar a segurança dos veículos e a fiscalização eletrônica, não logrou que a mortalidade por acidentes de trânsito apresentasse uma redução importante. Foram criadas no decorrer do tempo muitas medidas de prevenção para contribuir com um trânsito mais seguro e ainda que o Brasil seja o único País em que é aplicada a avaliação psicológica como um dos recursos de prevenção, continuam ocorrendo inúmeros acidentes. A complexidade no trânsito abarca tantos fatores que acaba sendo difícil investigar as possíveis estratégias de prevenção de acidentes e, conseqüentemente, de maior segurança no trânsito. Portanto os acidentes possuem causas multifatoriais que necessitam ser analisadas e que vão mais além do indivíduo (Rozestraten, 2001).

A cada ano que passa, os órgãos responsáveis estudam medidas, criam algumas inovações de prevenção, mas a aplicabilidade geralmente tem seu efeito temporariamente eficaz, como foi o caso da lei de tolerância zero frente à dificuldade de se reduzir o uso de álcool na direção e agora recentemente a ideia de inserir a obrigatoriedade do exame toxicológico nas categorias C, D e E, para redução do uso de substâncias tóxicas nas estradas. Entretanto, muitas dessas medidas podem até causar impacto e mudança de atitude temporária, mas tendem a não perpetuar. Como afirma Evans (2004 citado em Bottesini, 2010), depois de certo período de tempo os níveis de obediência decaem na medida em que os condutores através da observação pessoal e dos relatos observáveis, percebem que a detecção de infrações é pouco provável.

As leis constituídas pelo novo código de trânsito possuem uma estruturação detalhada e punitiva, visando a segurança do usuário no trânsito e outros elementos que as compõem, assim como uma planificação de educação nas escolas como estratégia de prevenção. Entretanto, muitas

leis que se criam no Brasil não se cumprem e nem se efetivam na prática, porque não existe uma estrutura adequada para que sejam respeitadas.

Educação para o trânsito continuamente como se estabeleceu cumprir no novo código de trânsito inexistente e na maioria das escolas possivelmente acontece na semana do trânsito e nada mais. O Código de Trânsito Brasileiro inclui leis severas e capítulos sobre educação de trânsito, mas a mortalidade por acidentes de trânsito segue da mesma maneira, inclusive tem aumentado e o processo de redução desses acidentes tem sido dificultado por várias ações ou falta de ações, como por exemplo a falta de aplicação de uma educação para o trânsito (Bacchieri & Barros, 2011).

2. COMPORTAMENTO E HÁBITOS NO TRÂNSITO

Conforme alguns estudos, todos os fatores causantes de acidentes em sua maioria provêm da soma de diversas atitudes inadequadas e de risco provocadas por condutores. Isto se revela no nível de risco elevado dos condutores, no excesso de velocidade, nas infrações diversas de desobediência às normas de trânsito, na falta de atenção, no consumo de bebida e outras drogas, no manuseio de celulares, etc. Tal como refere Marín e Queiroz (2000), os acidentes de trânsito não acontecem por acaso, são consequências de deficiências nas vias, nos veículos e, principalmente, dos erros humanos. Além disso, observa-se uma frieza emocional muito grande dos usuários ao se referirem aos acidentes e isso se revela primeiramente na própria naturalização dos acidentes de trânsito quando muitos o encaram como algo natural, como algo inevitável, que independe de qualquer coisa, ou então o encaram como fatalidade, não podendo ser evitados. Entretanto, o que é comum é muito diferente do que é natural, uma vez que são evitáveis em grande porcentagem. A ideia é de que como não houve vítimas em um acidente, não há porque se preocupar. Segundo Evans (2004), algumas pessoas e até mesmo certo público aceitam os acidentes graves como algo geral, normal e inevitável, com a percepção de que esses acidentes acontecem sobretudo pela lei do destino ou má sorte.

Rozestraten (1988), afirma que o homem é a maior fonte de acidentes por ser ele o subsistema mais complexo no trânsito e no qual existe muitos fatores em jogo. Existe pouco controle sobre o elemento humano devido à grande variedade de características físicas e psicológicas das pessoas (Dewar & Olson, 2007 citado em Bottesini, 2010), o que dificulta uma mudança mais significativa a esse aspecto. Consequentemente é decorrente de toda esta complexidade humana que se torna

complexo também investigar as possíveis estratégias de prevenção de acidentes e conseqüentemente de maior segurança no trânsito. Por outro lado, Rozestraten (1988) também afirma que o acidente, por ser um evento inesperado, escapa à observação e ao estudo científico o que dificulta seriamente saber o que passa psicologicamente com o condutor no momento exato do acidente. Portanto, os estudiosos da área têm que procurar investigar o conteúdo do fator humano antes do acidente.

Uma situação que agrava substancialmente a qualidade na segurança do nosso trânsito é a falta de cumprimento das normas. Muitas violações, imprudências ou negligências são cometidas e passadas despercebidas pela deficiência na fiscalização e falta de punição. Tanto as atitudes de negligência como as de infringir as normas de trânsito não recebem, na maioria das vezes, nenhuma notificação das autoridades. O estímulo punitivo é desigual e pouco aplicável, desencadeando uma despreocupação do indivíduo em relação a seus atos infratores e suas conseqüências, o que estimula demasiadamente o comportamento contínuo do transgressor. De acordo com pesquisas como a de Pinheiro, Pileggi, Gaubeur e Fortes (2006) e Marín e Vizzoto (2003) realizaram uma investigação e nela constataram que condutores que não são submetidos a regulamentos mais rígidos, cometem mais infrações que outros condutores que o são.

Afirmam autores (Bottesini, 2010), que se um condutor não obedece as leis ou se um guarda de trânsito exime da multa algum condutor em detrimento de outros, a norma se torna relativa, fazendo-a depender de outros contextos. Dessa forma, ainda que as leis sejam estruturadas de forma eficaz visando prevenir os acidentes de trânsito, se a fiscalização e a punição não funcionam no momento adequado e da forma correta, nada se transforma, ficando difícil uma mudança significativa nos hábitos e no comportamento dos condutores. Muitas atitudes inadequadas dos condutores advêm do fato da crença diária de que o abuso ou omissão das leis não lhes causará nenhum transtorno.

Por outro lado Damatta, Vasconcelos e Pandolfi (2012), afirmam que o condutor brasileiro geralmente verbaliza a necessidade de cumprir as leis de trânsito e a necessidade de maior fiscalização, mas quando a mudança passa para a prática causa reações, pois qualquer legislação está destinada ao fracasso se a sociedade que a recebe não está pronta para suas implicações disciplinares. Para eles, “o fato concreto é que o cidadão Brasileiro tem uma dificuldade atávica no que se refere a obedecer a lei” (p.123). Esta citação se comprova, na prática, em vários momentos no processo de avaliação psicológica para fins de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação ou renovação da mesma, quando o condutor é entrevistado e revela, na maioria das vezes, que se tives-

se o poder de mudar algo no trânsito o faria aumentando a fiscalização e a punição para todos. Embora a verbalização seja bem similar neste sentido quando a situação ocorre na prática a história muda e a atitude geralmente é de resistência, indignação e contestação.

Outra característica típica da cultura brasileira quando o cidadão é notificado pelas autoridades de trânsito, é a busca de um conjunto de artimanhas para poder livrar-se da penalização. Uma atitude bem utilizada e que geralmente vem acompanhada de um certo tom agressivo e prepotente é a verbalização da frase: “Você sabe com quem está falando?” Esta fala vem acompanhada com a intenção de invocar prestígio e que, muitas vezes, chega a intimidar as autoridades policiais, pela posição hierárquica e de poder que ocupa. Historicamente falando a posição de quem está no poder sempre foi utilizada não somente para somar regalias e privilégios, como também para se esquivar de certas obrigações e penalizações que qualquer cidadão deveria assumir e cumprir. Exatamente por isso Damatta, Vasconcelos e Pandolfi (2012) expressam que “o cachorro do senador tem mais direitos que o do cidadão comum” (p.72), e que aceitamos a injustiça, a loucura e a crueldade porque, embora todos estejam em um espaço igualitário, jamais discutimos a hierarquia do mais forte e poderoso como uma rotina soberana do espaço público.

Muitos indivíduos frente a tanta desigualdade e injustiça, quando se deparam com alguns condutores que infringem as leis de trânsito e não sofrem nenhum tipo de punição, sentem uma indignação que acaba gerando maior desrespeito e incredulidade em relação à legislação e ao sistema de trânsito de um modo geral. Isso se aplica também a busca de outros recursos de escape da lei, como contatar algum “padrinho”, que ocupando uma posição hierárquica de poder lhe favorece esquivar das obrigações e consequências da falta de cumprimento das leis. Observa-se que os condutores cometem violações extremas de lei de trânsito e ficam impunes, enquanto que outros, que se comportam de forma devida são severamente multados (Evans, 2004).

Para Damatta, Vasconcelos e Pandolfi (2012), vivemos em uma sociedade marcada pela distância entre leis e práticas sociais, entre normas que valem para todos, menos para aquele que tem mais força, padrinhos ou amigos no governo e que a lei do “você sabe com quem está falando?” E do “jeitinho brasileiro”, prevalece. Hoje, no auge da política e da mídia, está a proporção da corrupção que assola o país e se formos observar na íntegra a corrupção impera em todas as áreas, inclusive no trânsito, principalmente quando utilizamos do “jeitinho brasileiro” para escapar da lei. Este hábito adquiri-

do socialmente de criar estratégias de malandragem e proveitos nas relações de poder, de suborno ou mesmo de jogo de interesse, para tentar se esquivar das consequências dos próprios atos perpetua e abarranca a possibilidade de mudança nesse contexto.

A dificuldade de ampliar a consciência para reconhecer os próprios atos e a obrigatoriedade na obediência às normas e às leis também se revela nas atitudes defensivas do condutor frente a alguma infração que vem a cometer. Muitos não assumem os próprios atos e falhas, justificando-se com mecanismos de defesa do tipo projeção, distorção dos fatos e outros mais. Bottesini (2010) realizou um estudo sobre justificativas de condutores para infrações de trânsito e constatou que os mecanismos psicológicos mais utilizados pelos condutores para justificar seus atos transgressores eram: Negação da culpa, reconstrução da conduta em que o indivíduo racionaliza e transforma sua ação em uma boa conduta, distorção do agente da ação em que o indivíduo modifica sua participação na conduta transgressora, culpando o outro por seu ato, e o uso do famoso “jeitinho” para a distorção da conduta repreensível, atribuindo a responsabilidade a outra pessoa.

O outro ou os outros são muitas vezes os culpados da situação, entretanto o culpado é sempre o condutor que se exime da culpa pelo acidente alegando: Um carro chegou adiante e não parou; a vítima que me fechou e eu acabei colidindo com ele; andava devagar demais e me obrigou a ultrapassá-lo ou o trânsito não oferecia estrutura adequada. O resultado de tudo isto acaba sendo na realidade “o outro” e com este resultado obviamente ignoram que este outro tem rosto, família e uma história triste para contar e que existe uma diferença apenas circunstancial entre o “eu” e “o outro”.

Para Bandura (1977; 1995 citado em Bottesini, 2010), a pessoa não assume a responsabilidade frente a situação, mas a atribui às autoridades superiores ou para um grupo maior para esquivar-se da culpabilidade, criando a ilusão que não é pessoalmente responsável. Exemplos disso são frases do tipo: “A culpa é do governo que não cria espaço adequado para estacionar os veículos”, “Os ladrões estão à solta enquanto vocês ficam multando pessoas trabalhadoras”.

Outro aspecto típico no comportamento do condutor é a forma em que cada usuário se relaciona com seus “companheiros” também usuários do trânsito. O condutor, na maioria das vezes, atua no trânsito como se estivesse só ou em um contexto privado, como se fosse o único usuário do espaço que na realidade é público. Além disso, a visão que muitos condutores tem é que a via é apenas dos veículos que ali transitam e isto se revela muitas vezes na buzina agressiva diante

de um pedestre, na impaciência de parar para um pedestre passar ou mesmo diante de um ciclista que tenta encontrar espaço para se locomover, já que raramente se vê uma pista apropriada para bicicletas. Muitos atuam considerando somente seus interesses e necessidades e se relacionam com os demais como se fossem seus adversários na disputa pelo espaço que pertence a todos, sem perceber que as mesmas deficiências de estruturação e as situações adversas que ocorrem com ele nas vias, ocorrem também com os demais. Podemos dizer que as relações sociais que se estabelecem no trânsito carecem de maior flexibilidade, sensibilidade e respeito humano.

O condutor geralmente não enxerga o outro como companheiro, mas como adversário e, ainda, como a um inimigo frente ao qual chega a ter reações de fúria com algum pedestre que atravessa ou porque alguém que está a sua frente não avança com a velocidade que gostaria (Damatta, Vasconcelos, & Pandolfi, 2012). Se em muitos países a rua é um meio para se chegar a um fim, no Brasil ela é também o lugar onde se vive de modo dramático duas dimensões negativas da vida coletiva: Uma igualdade radical que é desterrada da vida doméstica e um anonimato que sinaliza um extremo estranhamento e ausência de humanidade.

A falta de consciência frente ao sentimento de que na rua estamos em um contexto público, onde a necessidade de transitar com fluidez é de todos, se manifesta também nas cidades do interior, em que o hábito de parar no meio da via para resolver algum problema pessoal ou mesmo estacionar temporariamente nas esquinas ou locais proibidos acontece com frequência, sem preocupação na atitude de bloquear a passagem de outros usuários. Outro hábito comum nesses locais, mas referente ao usuário pedestre, é o de caminhar pelas vias urbanas, mesmo com estrutura de calçadas, evidenciando também a falta de preocupação com o risco, a falta de consciência e sobretudo de respeito às normas.

A influência da sociedade no comportamento dos usuários de trânsito existe e cria hábitos adquiridos que, muitas vezes, advêm da própria família e se tornam “naturais” para o indivíduo. Podemos citar como exemplo, o caminhar dos pedestres no meio das ruas, estacionar veículos sobre o passeio, violar regras de trânsito, atuar com exibicionismo conforme a aceitação dos grupos com que convive e até mesmo aprender a dirigir mesmo antes de ter idade adequada para adquirir a carteira de motorista.

Em geral os jovens aprendem a dirigir nas vias urbanas e rurais motivados pela própria família que visualizam essa precocidade naturalmente sem considerar o risco e a falta de maturidade do jovem para conduzir um veículo. Uma vez que o ser humano vive socialmente,

os comportamentos que a sociedade considera como “normais”, serão reproduzidos pelos indivíduos que estão inseridos nela (Bottesini, 2010). “Nosso trânsito é violento porque nossa sociedade é violenta. A falta de respeito pelo próximo, a competição e a falta de solidariedade “trazemos de casa”, aprendemos isto desde muito jovens” (Machado citado em Hoffman, Cruz, & Alchieri, 2003, p.130).

Dessa forma valores, crenças e pensamentos vão-se multiplicando, passando de pais para filhos e interferindo ou até mesmo impedindo para que haja lugar para uma mudança mais significativa no comportamento dos usuários no trânsito. A crença do indivíduo, inclusive, é um fator que interfere demasiadamente, podendo desencadear atitudes de imprudência e de risco no trânsito. Certos condutores motivados pela crença inabalável de que tudo depende da proteção divina, de que o futuro a Deus pertence, com o pensamento constante de que nada irá lhe passar, tende a arriscar-se mais facilmente.

Tal como refere Damatta et al. (2012): “Fé em Deus e pé na tábua”, escrita nas carrocerias dos caminhões configura e sintetiza a crença na divindade que nos protege, e na qual confiamos cegamente, pois ela representa a totalidade do mundo e da vida aqui. Ao mesmo tempo, evidencia o lado mais típico da nossa conduta pública, o familiar pé na tábua, evidenciando a presa rotineira e o excesso de velocidade, porque a fé em Deus nos protege do perigo.

Outro fator de peso na influência do comportamento dos indivíduos são os meios de comunicação. Muitos anúncios acabam instigando a violência, agressividade na forma de conduzir as situações, principalmente no que se refere a crianças e aos jovens. A criança geralmente acaba aprendendo aquilo que vê os outros fazendo, sendo que os indivíduos também podem ser influenciados por modelos representados de forma simbólica. Dessa forma representações dos meios de comunicação, como dos cinemas e da televisão, são fontes de modelos extremamente influentes (Bandura, Ross, & Ross, 1963 citado em Hall, Lindzey, & Campbell, 2000).

Até mesmo as propagandas de veículos automotores acabam influenciando alguns jovens a atuar de forma irresponsável, desencadeando um índice de mortalidade no trânsito ainda maior. Isto se revela nas cenas que produzem liberdade, emoção, aventura e status social e que gera o excesso de velocidade, o exibicionismo e a busca por aventuras, muito comum nessa idade. Para explicar melhor esta questão, alguns países do Reino Unido criaram a proibição de alguns tipos de propaganda que glorificam a velocidade excessiva e retratam de forma positiva o uso de veículos que exaltam a direção irresponsável associada a mensagens de poder, liberdade, emoção, etc (Bottesini, 2010).

3. PERSONALIDADE E TRÂNSITO

A personalidade dos condutores é outro aspecto fundamental a ser avaliado e, principalmente, ser utilizado como assunto de estudo em novas investigações. Alguns autores afirmam a importância de estudar a personalidade porque creem que é um fator determinante para uma condução segura. Postulam que muitos fatores negativos da personalidade como a instabilidade emocional, imaturidade, baixa tolerância à frustração, impulsividade, agressividade, busca de sensações, hostilidade, nível de risco e outros, interferem diretamente na produção de infrações e conseqüentemente incide no aumento de acidentes.

Tilmann e Hobbs (1994 citado em Rozestraten, 1998) afirmam que a personalidade não muda quando estamos ao volante, mas o que pode acontecer é que a manifestação de traços que controlamos socialmente comece a aparecer abertamente quando estamos dirigindo, seja pela necessidade de mostrar de que se é capaz de arriscar sem gerar conseqüências ou de querer mostrar que se é o melhor e o mais valente.

Corassa (2003, citado em Hoffman, Cruz, & Alchieri, 2003) faz algumas observações deixando explícito que nem sempre a agressividade, impaciência ou outros aspectos da personalidade são evidentes no ser humano, uma vez que este pode apresentar comportamentos disfarçados com sinais de adequação no contexto familiar, laboral ou até mesmo social, mas que se modifica quando está dirigindo seu veículo. Esta citação também se revela na observação diária quando nos deparamos com casos em que socialmente o indivíduo se mostra de determinada forma, com atitudes de paciência e equilíbrio, mas se revela dentro do contexto familiar com atitudes de impulsividade e agressividade, manifestando também de forma similar ao volante quando está no anonimato, longe dos olhares sociais.

O veículo para alguns indivíduos pode se transformar em um objeto de autoafirmação e de poder na tentativa de compensar alguns sentimentos negativos, seja de inferioridade, insegurança ou outros. Corroboram também com este aspecto Tilmann e Hobbs (1994 citado em Rozestraten, 1998) afirmando que a personalidade não muda quando estamos ao volante, mas o que pode acontecer é que alguns traços que controlamos socialmente comecem a aparecer abertamente quando estamos dirigindo, seja pela necessidade de mostrar que se é capaz de arriscar sem gerar conseqüências ou de mostrar ser o melhor ou mais valente.

Ainda não existe investigação que comprove e proporcione subsídios suficientes para a compreensão adequada das características de personalidade associadas a atitudes de risco, infrações de trânsito e outros fatores humanos. Apesar de toda a contribuição da Psicologia e a reali-

zação de alguns estudos relacionados ao trânsito, ainda não foi possível até o momento estabelecer um perfil para a atividade de condutor de veículo automotor. São imprescindíveis novas pesquisas, assim como a necessidade de criar métodos mais eficientes para favorecer o profissional que realiza a avaliação psicológica. A finalidade é tentar identificar de forma mais previsível e preventiva alguns fatores que podem interferir no comportamento de risco e da mesma forma na ação ou reação segura e correta na atividade de conduzir um veículo automotor.

Entretanto, não devemos nunca banalizar o trabalho da avaliação psicológica no contexto do trânsito. Na prática, a avaliação psicológica é um procedimento minucioso que considera não somente os instrumentos utilizados, mas principalmente a observação detalhada do avaliador, com intenção de coletar dados consistentes e mais próximos da realidade interna e externa do avaliando. Ainda que possamos utilizar testes psicológicos, escalas de avaliação ou conjunto de instrumentos para avaliar a personalidade, o instrumento mais relevante de tudo que se segue é a entrevista e a observação sensível e perspicaz do investigador, uma vez que este tem enquanto meta, não somente avaliar ou selecionar, mas fazer o indivíduo enxergar seu problema no possível impedimento de uma condução segura, fazendo-o refletir, assim como estimulá-lo na busca de alternativas de mudança. Por outro lado é imprescindível estimular consideravelmente pesquisas interdisciplinares com a finalidade de fazer um levantamento de instrumentos de validade e fidedignos que melhor se adequam a este tipo de avaliação, de desenvolver um critério metodológico comum de avaliação e investir potencialmente no levantamento de um constructo de personalidade e elaboração de perfis de condutores em quanto a este aspecto.

4. CONCLUSÃO

A prática da avaliação psicológica traz, algumas vezes, até mesmo com relação a estudantes ou profissionais, uma imagem negativa e ineficaz dentro da Psicologia, em detrimento do mal uso de instrumentos e procedimentos inadequados que possivelmente advêm da falta de preparo ou até mesmo de um procedimento incompleto e simplista de profissionais da área. Entretanto, uma prática com compromisso com a ética e competência requer uma abordagem múltipla de procedimentos e métodos, como observação, entrevistas e instrumentos diversos, para um parecer fidedigno maior quanto ao laudo final e conclusão da avaliação. Tal prática é imprescindível

vel de forma a impedir uma interpretação inadequada na avaliação, causando, ainda que sem intenção, um prejuízo às pessoas avaliadas.

Podemos dizer que por mais que se considere a avaliação psicológica como um recurso preventivo, ela somente não pode controlar ou responder a inúmeráveis situações, fatores e eventos no contexto do trânsito, já que esse espaço está imerso por uma complexidade de influências e fatores. Ela não possui poder suficiente no que se refere ao fator prevenção, uma vez que outras medidas de prevenção são muito ineficientes. A fiscalização, que é uma medida que reduz significativamente os indicadores de infrações e acidentes, é extremamente ausente e ineficaz.

Para reverter este quadro, é necessário criar parcerias na busca de recursos aplicáveis e incrementar ações integradas de vários setores responsáveis pelo trânsito, de alertar órgãos responsáveis, autoridades competentes de que não se faz prevenção somente com a inserção de novas leis se não há fiscalização continuada e aplicação igualitária de punição e que outros recursos como educação e conscientização são imprescindíveis para promover mudanças de hábitos e adoção de comportamentos adequados no trânsito.

REFERÊNCIAS

Bacchieri, G. & Barros, A. J. D. (2011). Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. *Revista Saúde Pública*, 45(5), 949-963.

Barros, A., Amaral, R., Oliveira, M., Lima, S., & Gonçalves, E. (2003). Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. *Cad. Saúde Pública*, 19(4), 979- 986.

Bottesini, G. (2010). *Influência de medidas de segurança de trânsito no comportamento dos motoristas*. Dissertação de Mestrado, Curso de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul. 2010.

Damatta, R., Vasconcelos, J. G., & Pandolfim, R. (2010). *Fé em Deus e pé na tábua*. Rio de Janeiro: Rocco.

Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Bloomfield Hills: Science serving society.

Hall, C.S; Lindzey, G.; & Campbell, J.B. (2000). *Teorias da Personalidade*.

(4a.ed.). Porto Alegre, Rio Grande do Sul: Artmed.

Hoffman, M. H., Cruz, R. M., & Alchieri, J. C. (2003). *Comportamento Humano no Trânsito*. São Paulo: Casa do psicólogo.

Marín, L., & Queiroz, M. S. (2000). A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: Uma visão geral. *Cadernos de Saúde Pública*, 16(1), 7-21.

Pinheiro, A. L., Pileggi, G., Gaubeur, I., & Fortes, R. (2006). Educação para o trânsito e responsabilidade social. In Cobenge 2006 ensino de engenharia: empreender e preservar (Org.). Anais do XXXIV COBENGE. Passo Fundo, Rio Grande do Sul: Ed. Universidade de Passo Fundo. Obtido em 8 de abril de 2012. Acesso em 18 de maio de 2016. Recuperado em: http://www.abenge.org.br/CobengeAnteriores/2006/artigos/9_303_572.pdf.

Reto, L., & Sá, J. (2003). *Porque nos Matamos na estrada e como o Evitar*. Lisboa, Editorial notícias.

Rozestraten, R. J. A. (1988). *Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos*. São Paulo: EPD/EDUSP.

Rozestraten, R. J. A. (2001). Os prós e contras da análise de acidentes de trânsito. *Arquivos Brasileiros de Psicologia*, 53(3), 7-22.

Steg, L. & Gifford, R. (2005). Sustainable transport and quality of life. *Journal of Transport Geography*, 13(1), 23-99. doi:10.1016/j.trangeo.2004.11.003.

USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS ENTRE MOTORISTAS PROFISSIONAIS NA AMÉRICA LATINA

Sofia Helena Amarante da Silva Ramos & João Carlos Alchieri

1. INTRODUÇÃO

O aumento significativo da violência no tráfego das vias públicas levou a Organização das Nações Unidas a proclamar a década 2011/2020 como a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, apontando a necessidade urgente de implementar políticas nacionais, regionais e mundial para diminuir o número de vítimas. Nas américas, estudos indicam que os impactos dos acidentes de trânsito (AT) nas áreas da saúde e econômico-social, como por exemplo, as altas taxas de mortalidade nas estradas e outros danos importantes à saúde, tais como sequelas e incapacidades laborativas (Abreu, Lima, & Alves, 2006; Borges et al., 2008; Duailibi et al., 2007; Garcell et al., 2007; Medina et al., 2011). Em relatório apresentado pela Organização Mundial da Saúde em 2009, Brasil e México são os países da América Latina que figuram entre os sete como recordistas em mortes no trânsito (Senado Federal, 2012; Silva et al., 2013).

Especificamente, no contexto latino-americano, as estatísticas de acidentes de trânsito relacionadas ao Brasil e México mostram que parcela significativa dos mesmos ocorre nas rodovias, envolvendo, portanto, os condutores profissionais de carga e torna-se prioridade estabelecer as possíveis relações entre as características desta atividade profissional e fatores de risco como por exemplo o uso das Substâncias Psicoativas (SPA), uma vez que o acesso ao consumo é facilitado e a fiscalização permanece insuficiente (Puente-Rodriguez & Pillon, 2011).

O sistema de transporte de cargas é essencial para a movimentação da economia e suprimento da demanda na América Latina, pois, necessita-se de um sistema ágil e eficiente para escoar a sua produção, devido tanto à extensão de seus territórios, quanto à ausência de uma logística modal no transporte ferroviário levando assim a utilizar-se, de modo prioritário, do transporte terrestre (Masson & Monteiro, 2010; Puente-Rodriguez & Pillon, 2011).

No contexto brasileiro, a malha rodoviária tem cerca de dois milhões de quilômetros de rodovias e os motoristas profissionais de carga constituem-se agentes desse sistema e integram uma categoria profissional estimada em um milhão de pessoas, cuja atividade é mais

proeminente nos Estados do Sul e Sudeste do país (Knauth et al., 2012) devido ao cenário econômico. A necessidade de estudo entre fatores de risco de condutores de carga e trânsito justifica-se, pois os veículos de carga responderam por 30% dos acidentes somente no Estado de São Paulo, em Relatório apresentado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT) em 2010 (Takitane et al., 2013). No entanto, a despeito da importância da categoria profissional de motoristas profissionais para a atividade econômica, dados da imprensa e de pesquisas apontam condições de trabalho inadequadas para estes condutores, que adotam condutas de risco para suportar longas jornadas de trabalho, com vistas ao ganho de produtividade. Diversas características da vida profissional de condutores de carga merecem a atenção dos profissionais de Saúde: longas jornadas de trabalho, estilo de vida pouco saudável, sedentarismo, alimentação inadequada, prazos curtos de entrega a cumprir. As condições de trabalho, muitas vezes insalubres à saúde, podem favorecer a adoção de condutas compensatórias e de risco por estes condutores, como ingestão abusiva e excessiva de álcool e consumo de substâncias ilícitas (anfetaminas), como forma de atenuar e mesmo suportar carga horária de trabalho, horas de sono, cansaço, baixa remuneração e afastamento da família. Estudos identificam o consumo elevado de substâncias psicoativas nesta população, o que pode contribuir para o número de acidentes de trânsito (AT) em rodovias e danos à saúde (Knauth et al., 2012; Oliveira et al., 2013; Peixe, Almeida, Giroto, Andrade, & Mesas, 2014; Puente-Rodriguez et al., 2011; Takitane et al., 2013).

As alterações psicomotoras decorrentes do uso de drogas ilícitas têm recebido crescente atenção em anos recentes como uma possível ameaça à segurança viária (Ponce & Leyton, 2008), haja vista que a associação especialmente com o consumo de álcool, tema mais amplamente estudado. Assim, a ingestão de bebidas alcoólicas pode ser apontada como um dos principais fatores responsáveis pela alta incidência de AT com vítimas, sendo relatado em alguns países uma associação de 25 a 50% entre consumo de álcool e os AT (Garcell et al., 2007). A perigosa relação entre bebida alcóolica e direção já foi amplamente descrita, caracterizando a alcoolemia em torno de 0,4 a 0,6 g/ como fator de risco para a condução de veículos, provocando manifestações neurocognitivas e comportamentais susceptíveis de riscos (Abreu et al., 2006; Campos et al., 2012). Entre as drogas ilícitas estudadas em sua relação com o ato de dirigir, Cannabis (ou maconha) é a droga mais comumente utilizada por motoristas em todo o mundo, influenciando percepções, a performance psicomotora e cognitiva e

as funções afetivas (Ponce & Leyton, 2008; Romo-Gonzalez & Larralde, 2013). No entanto, a associação entre o consumo destas substâncias e a condução de veículos nestes países parece relacionar-se a um uso recreativo, sem a relação direta do uso durante a atividade profissional, provavelmente, devido à eficiência de sistemas de controle e fiscalização associados ao contexto legal e punitivo.

No cenário de países cuja legislação e ou mesmo o sistema de fiscalização de tráfego é menos atuante, o uso por condutores profissionais de carga é mais expressivo para as anfetaminas, popularmente conhecidas como “rebites”, e amplamente utilizadas, como forma de evitarem o sono e oferecer vantagem ao profissional. Embora as anfetaminas sejam consideradas estimulantes do SNC, à medida que a concentração plasmática de anfetaminas aumenta, menor é o desempenho psicomotor seguro do condutor, além do “Efeito rebote” sobre o SNC do motorista, o que pode levar à indução de depressão, fadiga e sono, submetendo o a sérios riscos na direção (Leyton et al., 2012; Oliveira et al., 2013; Knauth et al., 2012; Takitane et al., 2013; Masson & Monteiro, 2010).

Tendo como base a atual legislação brasileira sobre a realização de exames toxicológicos para motoristas profissionais buscou-se caracterizar estudos anteriores sobre a temática no contexto continental da América Latina, de forma a subsidiar a questão. Levando-se em conta que o uso de álcool e outras SPA por motoristas profissionais de carga está possivelmente relacionado às condições de trabalho e também à cultura no trabalho destes condutores, com risco de acidentes e alterações de saúde, verifica-se neste capítulo uma revisão sistemática de estudos sobre a prevalência do uso das SPA entre motoristas profissionais na América Latina e sobre fatores psicossociais associados a este uso no contexto analisado. Os estudos selecionados foram artigos originais ou comunicações breves que contivessem resultados quantitativos especificamente sobre o uso de substâncias psicoativas por motoristas profissionais. Não houve restrições quanto ao idioma, sendo consultadas bases de periódicos como PubMed, Scientific Electronic Library Online (SciELO), Latin American and Caribbean Health Sciences (LILACS), Cochrane e Psychoinfo do ano de 2005 até 30 novembro de 2015. As buscas nas bases do Pub Med, LILACS, Cochrane e Psychoinfo utilizaram as seguintes palavras-chave em língua inglesa: *‘truck’*, *‘heavy vehicle’*, *‘heavy transport’*, *‘driver’*, *‘conductor’*, *‘professional’*, *‘substance’*, *‘psychoactive’*, *‘truck drivers’* ou *‘load transport’*. Na base de dados da SCIELO foram utilizadas as palavras-chave: *‘condutores profissionais’*, *‘motoristas profissionais’*, *‘caminhoneiros’*, *‘substâncias psicoativas’*, *‘condutores de carga’* e *‘drogas’*. Foram iden-

tificados inicialmente 18 estudos que após leitura foram relacionados em uma base de dados e excluídos 7 por tratar-se de estudos com população fora da América Latina.

2. RESULTADOS

São apresentados os estudos (Figura 1) que atenderam aos critérios propostos e perfazendo então um N de 11 investigações sobre o tema. Verificam-se que os estudos remanescentes são predominantemente brasileiros em período de 2005 a 2015 e conduzidos nas regiões Sudeste e Sul em condutores de carga.

Pode-se identificar que a modalidade de pesquisa situa-se para uso de surveys com 7 dos 11 estudos empregando instrumentos como questionários administrados preferencialmente no contexto de trabalho em postos de fiscalização, em rodovias ou proximidades. A população total dos estudos abarcou 4146 participantes do sexo masculino em quatro estados (RS, PR, SP e MG) e duas regiões geopolíticas, a Sul e a Sudeste do Brasil. A busca de informações abordava além do consumo de drogas lícitas e ilícitas também dados de comportamento sexual, indicadores de saúde geral, condições de trabalho, dados sociodemográficos e estilo de vida, histórico pessoal de saúde e de consumo de álcool e drogas.

O consumo de álcool apresenta mais expressividade em termos de consumo referido, mas três estudos abordaram predominantemente o uso de drogas ilícitas especialmente anfetaminas. O uso de álcool foi auto referido em seis estudos com percentuais que variavam de 24% até 90% dos respondentes em frequências de diário (24%) até semanalmente. Um estudo identificou marcadores biológicos (saliva) em 1,44% dos participantes.

No figura 2 são apresentados estudos de relato de uso de substâncias psicoativas e/ou testagem de amostras biológicas para SPA por motoristas profissionais de carga e fatores associados ao uso.

O uso de substâncias ilícitas apresentou referência a anfetaminas, cocaína, uso combinado de anfetaminas e cocaína ou outras drogas e cannabis, e foi referido em termos de frequência desde 27% diário a 14,5% nos últimos 30 dias, havendo descrições de uso ao ano em 36,7% dos casos.

Agrupados, os resultados tem-se frequências auto referidas para anfetaminas variando de 0,6 a 5,8% no uso único, sendo que 2,7% foi percentual de testes positivos de urina para o uso de derivados anfetamínicos. Para uso combinado de anfetamina os valores são de 0,2 a 8,1%. Os resultados para ao consumo de cocaína foram de 0,56 a 4,8% dos participantes.

Quanto ao consumo referido de cannabis apresentou respostas com percentuais entre 0,4 a 1,1%. Já o uso combinado de substâncias ilícitas e lícitas situou-se em torno de 20% dos casos observados.

ESTUDO	TIPO	AMOSTRA	INSTRUMENTOS DE PESQUISA	LOCAL
Knauth, D. R., et al.	Survey	N=854	Entrevista estruturada	Oito (8) locais de concentração de caminhoneiros em cinco municípios do Rio Grande do Sul, Brasil.
Masson, V. A. & Monteiro, M. I.	Estudo epidemiológico transversal descritivo	N=105	Questionário sobre estilo de vida, condições de trabalho e aspectos de saúde.	Entrepasto Hortifrutigranjeiro de Campinas, SP (CEASA), Brasil.
Oliveira, L. G., et al.	Estudo piloto	N=22	Questionário estruturado, auto-relato sobre: dados pessoais e ocupacionais; uso de substâncias (uso na vida, últimos 12 meses e últimos 30 dias); Aplicação de testes de atenção seletiva e sustentada (Stroop Color Word Test, COWAT, DSST e TACOM).	Rodovia Presidente Dutra, Estação SEST-SENAT, Estado de São Paulo, Brasil.
Oliveira, L. G., et al.	Estudo transversal	N=429	Questionário estruturado sobre informações sociodemográficas e ocupacionais; amostra de urina para identificação do uso de anfetaminas e de outras drogas ilícitas (canabinóides, cocaína e metabólitos).	Rodovias Fernão Dias, Presidente Dutra e Cônego Domênico Rangoni, Postos do SEST/SENAT, Estado de São Paulo, Brasil.
Leyton, V., et al.	Estudo transversal	N=452	Questionário estruturado sobre problemas de saúde (diabetes, pressão alta e stress), bem como uso de substâncias (anfetamina, cocaína e maconha) e história de uso de medicamentos; amostras de urina.	Rodovias do Estado de São Paulo, Brasil.

Yonamine, M., et al.	Estudo transversal	N=1277	Questionário estruturado com informações demográficas básicas, uso de álcool e drogas, e medicamentos; Amostras de Fluidos Oraís	3 Rodovias do Estado de São Paulo, Brasil.
Peixe, T. S., et al.	Estudo descritivo transversal	N=62	Entrevista estruturada sobre informações socio-demográficas, consumo de bebidas alcoólicas, atividades e características profissionais, envolvimento em acidentes, horas de sono. Questionário de auto-relato sobre uso recente de drogas ilícitas.	Porto de Paranaguá, Estado do Paraná, Brasil.
Takitane, J., et al.	Exploratório- Descritivo/ Corte transversal	N=134	Questionário estruturado/Amostras de urina	Duas rodovias no Estado de São Paulo (Régis Bittencourt e Transbrasiliana), Brasil.
Nascimento, E. C., Nascimento, E., & Silva, J. P.	Exploratório/ Descritivo	N=91	Questionário anônimo	Rodovia MG 050 na cidade de Passos- MG, Brasil.
Masson, V. A. & Monteiro, M. I.	Epidemiológico transversal descritivo	N=50	Questionário auto-aplicado sobre estilo de vida, condições de trabalho e aspectos de saúde.	Entrepasto Hortifrutigranjeiro de Campinas, SP (CEASA), Brasil.
Giroto, E., Mesas, A. E., Andrade, S. M., & Birolim, M. M.	Estudo transversal	N=670	Questionário auto-aplicado sobre informações demográficas, estilo de vida, condições de trabalho e consumo de substâncias ilícitas nos últimos 30 dias.	Porto de Paranaguá, RS, Brasil.

Figura 1. Classificação de estudos por tipo, amostra, instrumentos de pesquisa e local de realização.

ESTUDO	ÁLCOOL	OUTRAS SUBSTÂNCIAS	FATORES ASSOCIADOS AO USO DESCRITOS
Knauth, D. R., et al.	70%, dos quais 45,1% consumindo mais de uma vez por semana	Uso de rebite 12,4% isolado ou combinado com guaraná em pó, café, energéticos, cocaína aspirada	- Manter-se acordado - População mais jovem - Aumento da renda - Viagens longas
Masson, V. A. & Monteiro, M. I.	49,5%	21% Tabagistas 54,2% Uso de rebite	- Manter-se acordado - Longas distâncias - Pressão de tempo por cumprimento de prazo na entrega
Oliveira, L. G., et al.	-	50% Uso de rebite, sendo 36,7% nos últimos 12 meses, 22,7% nos 30 dias antes da pesquisa. Não houve testagens positivas para drogas nas amostras de urina.	- Manter-se acordado
Oliveira, L. G., et al.	-	7% Teste positivo para uso recente de alguma droga ilícita, dos quais 80% uma droga e 20% duas drogas; 2,7% Teste positivo para uso de anfetamina, sendo 75% na forma isolada e 25% combinado à outra droga.	-
Leyton, V., et al	-	9,3% Teste positivo para drogas, 5,8% anfetaminas 2,2% cocaína 1,1% cannabis 0,2% combinação de anfetamina e cocaína	- Manter-se acordado
Yonamine, M., et al.	1,44% teste positivo para álcool; 25,9% relataram uso recente de álcool até um dia antes da coleta	0,64% teste positivo para anfetaminas; 0,56% para cocaína 0,40% para THC Apenas 1,2% relatou uso recente de drogas.	-

Peixe, T. S., et al.	53,3% auto-relato de uso de álcool	8,1% testaram positivamente para drogas; 4,8% para cocaína; 1,6% para anfetamina; 1,6% para cocaína e anfetamina 8,1% auto-relato de uso de drogas ilícitas nos 30 últimos dias antes da pesquisa Total de 14,5% de uso de drogas ilícitas nos últimos 30 dias (auto-relato de uso e teste positivo na amostra de urina)	-
Takitane, J., et al.	69,2% auto-relato de uso de álcool	33% auto-relato de anfetaminas 10,8% testaram positivo para anfetaminas	- Manter-se acordados - Cumprimento de prazos de entrega da carga transportada - Anfetaminas: Pressa; mais frete, voltar para casa; Pressão da empresa. - Álcool: Ansiedade
Nascimento, E. C., et al.	91% sendo 24% diariamente.	66% uso de anfetaminas, sendo 27% diariamente.	

Figura 2. Descrição de estudos de relato de uso de substâncias psicoativas e/ou testagem de amostras biológicas para SPA por motoristas profissionais de carga e fatores associados ao uso.

ESTUDO	OUTRAS SUBSTÂNCIAS
Peixe, T. S., et al.	8,1% testaram positivamente para drogas; 4,8% para cocaína; 1,6% para anfetamina; 1,6% para cocaína e anfetamina
Yonamine, M., et al.	0,64% teste positivo para anfetaminas; 0,56% para cocaína 0,40% para THC
Leyton, V., et al.	9,3% Teste positivo para drogas, 5,8% anfetaminas 2,2% cocaína 1,1% cannabis 0,2% combinação de anfetamina e cocaína
Oliveira, L. G., et al.	Não houve testagens positivas para drogas nas amostras de urina.
Takitane, J., et al.	10,8% testaram positivo para anfetaminas
Oliveira, L. G., et al.	7% Teste positivo para uso recente de alguma droga, dos quais 80% uma droga e 20% duas drogas; 2,7% Teste positivo para uso de anfetamina, sendo 75% na forma isolada e 25% combinado à outra droga.

Figura 3. Descrição de estudos de prevalência de uso de SPA por motoristas profissionais de carga mediante utilização de amostras biológicas.

3. DISCUSSÃO

O uso de substâncias lícitas ou ilícitas é um tema que ainda tem-se vinculado a características de ordem policial, de caráter ou mesmo de conteúdo religioso e por isso pode ter envolvido frente à apresentação do usuário dos estudos uma limitação ou restrição de informação (Ponce & Leyton, 2008).

Os resultados caracterizam a vulnerabilidade a que profissionais são expostos para o exercício de suas atividades, frente às precárias condições de atendimento de saúde e às necessidades de uma jornada de trabalho. A estimativa de consumo baseada na autoreferência, mesmo que ocorra em condições de confiança e de segurança das informações, ainda sim apresenta possibilidades de interferência por fatores sociais como deseabilidade social e também pela possibilidade de riscos pecuniários, o que pode trazer, conseqüentemente, uma possível restrição de informações, quando não de sua veracidade (Masson & Monteiro, 2010a).

Um universo de casos próximo a 5000 participantes de regiões do leste do Brasil demonstra não somente o quão pouco tem-se de informações como também a limitação desta para a implementação de políticas de saúde ocupacional (Masson & Monteiro, 2010a, 2010b). Devido às características de trabalho dificilmente o profissional motorista pode ter acesso constante à unidade de saúde próximo de seu domicílio, e assim as informações sobre atendimentos e tratamento, quando existirem, ficam comprometidas.

O uso de álcool é um problema de saúde pública no país e frente a atividades profissionais tipicamente masculinas, é associado a imagem de virilidade e é cultuada. Não obstante a frequência de acidentes e os quadros de morbimortalidade ser mais baixa, se comparados os motoristas profissionais aos demais amadores, a situação é preocupante devido as consequências dos incidentes (Nunes & Nascimento, 2012; Borges et al., 2008). Assim, quando se identificam frequências de uso em termos de mais de 20% no uso diário de álcool e estima-se numa jornada de trabalho de 6 a 12 horas o percurso de um caminhão, tem-se presente o risco assumido por este profissional e o número de prováveis envolvidos neste período nas estradas. Tradicionalmente associado aos efeitos ansiolíticos, o álcool está presente em uso combinado de outras substâncias (Abreu et al., 2006; Domingos & Pillon, 2007; Dualibi et al., 2007; Garcell et al., 2007).

No uso de substâncias psicoativas dois pontos devem ser destacados, o acesso e a frequência de uso. Primeiramente, o uso de substâncias lícitas tem seu acesso restrito e legislação definida de comercialização, neste caso para os derivados anfetamínicos, somente por receita médica. Ocorre um comércio nas rodovias em postos de abastecimento ou mesmo em bares e restaurantes, muito distinto do acesso de drogas como cocaína e derivados, localizado em áreas de risco de roubo e crimes.

No que tange à frequência de consumo há uma certa semelhança em termos de uso, tanto no mês como no ano, segundo os dados observados nos estudos. Mas o que se identifica e caracteriza uma necessidade de atenção dos órgãos de saúde é o uso de drogas como cocaína por parte dos profissionais em uma frequência menos alarmante que a de anfetaminas, mas nada a se desconsiderar (Peixe et al., 2014). A busca pela necessidade de manter-se desperto, de redução do tempo parado e a sensação de euforia são descrições de amparo e justificativa (Giroto, Mesas, Andrade, & Birolim, 2014; Leyton et al., 2012; Oliveira et al., 2013).

4. CONCLUSÃO

Os resultados observados permitem destacar a ausência de investigações para esta categoria profissional em países da América Latina (Rojas Medina et al., 2011; Rodrigues & Concha-Eastman, 2005), e mais especificamente na América do Sul, onde tratados de livre comércio permitem acesso entre todos os seus países. Sem dados mais fidedignos e atuais a implementação de políticas tanto de saúde como acordos legais visando a proteção do trabalhador, como também aspectos comerciais, fica restrita a contextos internos de cada país membro. Especificamente no Brasil, como se pode observar no início do ano de 2015, diversos movimentos de melhoria das condições de trabalho para os profissionais motoristas deflagraram ações em âmbito nacional, com paralisações e piquetes, em que dentre os motivos estavam as condições de trabalho e segurança viária. O entendimento do uso de substâncias psicoativas no trabalho reflete uma questão de saúde pública, de condições de trabalho, de respaldo legal no exercício profissional e de atenção a vulnerabilidade social, não somente um caso de polícia ou mesmo uma estatística de acidente de trânsito.

REFERÊNCIAS

- Abreu, A. M. M., Lima, J. M. B., Alves, T. A. (2006). O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: uma questão de saúde pública. *Esc Anna Nery R Enferm*, 10(1), 87-94.
- Borges, G., Orozco, R., Cremonte, M., Buzi-Figlie, N., Cherpitel, C., & Poznyak, V. (2008). Alcohol and violence in the emergency department: a regional report from the WHO collaborative study on alcohol and injuries. *Salud Publica Mex*, 50(1), 6-11.
- Domingos, J. B. C., & Pillon, S. C. (2007). O uso de álcool entre motoristas no interior do estado de São Paulo. *R Enferm UERJ*, 15(3), 393-399.
- Duailibi, S., Pinsky, I., Laranjeira, R. (2007). Prevalência do beber e dirigir em Diadema, estado de São Paulo. *Rev Saúde Pública*, 41(6), 1058-1061.
- Garcell, H. G., Quesada, C. E. M., GARCÍA, G. F. (2007). Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. *Revista cubana de salud pública*, 33(1), 1-6.

- Giroto, E., Mesas, A. E., Andrade, S.M., & Birolim, M. M. (2014). Psychoactive substance use by truck drivers: a systematic review. *Occup Environ Med*, 71, 71–76.
- Labat, L., et al. (2008). Prevalence of psychoactive substances in truck drivers in the Nord-Pas-de-Calais region (France). *Forensic Science International*, 174, 90–94.
- Leyton, V., et al. (2012). Amphetamine, cocaine and cannabinoids use among truck drivers on the roads in the State of São Paulo, Brazil. *Forensic Science International*, 215, 25–27.
- Masson, V. A., Monteiro, M. I. (2010a). Vulnerabilidade à Doenças Sexualmente Transmissíveis/AIDS e uso de drogas psicoativas por caminhoneiros. *Rev Bras Enferm*, 63(1), 79-83.
- Masson, V. A., Monteiro, M. I. (2010b). Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão. *Rev Bras Enferm*, 63(4), p.533-40.
- Nunes, M. N., Nascimento, L. F. C. (2012). Análise espacial de óbitos por acidentes de trânsito, antes e após a Lei Seca, nas microrregiões do estado de São Paulo. *Rev Assoc Med Bras*, 58(6), 685-690.
- Oliveira, L. G., et al. (2013). A continuidade do uso de anfetaminas por motoristas de caminhão no Estado de São Paulo, Brasil, a despeito da proibição de sua produção, prescrição e uso. *Cad. Saúde Pública*, 29(9), 1903-1909.
- Oliveira, L. G., et al. (2013). Attention performance among Brazilian truck drivers and its association with amphetamine use: pilot study. *Rev Saúde Pública*, 47(5), 1001-5.
- Peixe, T. S., Almeida, R. M., Giroto, E., Andrade, S. M., Mesas, A. E. (2014). Use of illicit drugs by truck drivers arriving at Paranaguá Port Terminal, Brazil. *Traffic Injury Prevention*, 15, 673-677.
- Pinheiro, A. L. da F. B., Pileggi, G. C. F., Gaubeur, I., & Fortes, R. M. (2006). Educação para o trânsito e responsabilidade social. Em Cobenge 2006 ensino de engenharia: empreender e preservar (Org.). In Anais do XXXIV COBENGE - Congresso Brasileiro de Ensino de Engenharia (p. 9189-9202). Passo Fundo, Rio Grande do Sul: Ed. Universidade de Passo Fundo. Acesso em 04 de julho de 2016. Disponível em:<http://>

www.abenge.org.br/CobengeAnteriores/2006/artigos/9_303_572.pdf.

Ponce, J. C., Leyton, V. (2008). Drogas ilícitas e trânsito: problema pouco discutido no Brasil. *Rev. Psiq. Clín*, 35(1), 65-69.

Puente-Rodríguez, E., Pillon, S. C. (2011). Estrategias de prevención y vigilancia sobre el uso de sustancias ilícitas y su impacto en los costos de accidentes en conductores de carga pesada en México. *Rev. Latino-Am. Enfermagem*, 19, 831-838.

Rodrigues, E. M. S., Concha-Eastman, A. (2005). Conferência pan-americana sobre segurança no trânsito: respostas do setor saúde ao desafio para um trânsito seguro nas américas. In OPAS/OMS. Brasília, DF. Obtido em 27 de outubro de 2015. Acesso em 20 de maio de 2016. Recuperado em: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd51/respuestaspt.pdf>.

Rojas Medina, Y., et al. (2011). A road traffic injury surveillance system using combined data sources in Peru. *Rev Panam Salud Publica*, 29(3), 191-7.

Sampaio, R. F., Mancini, M.C. (2007). Estudos de revisão sistemática: um guia para síntese criteriosa da evidência científica. *Rev. bras. fisioter.*, 11(1), 83-89.

Takitane, J., et al. (2013). Uso de anfetaminas por motoristas de caminhão em rodovias do Estado de São Paulo: um risco à ocorrência de acidentes de trânsito? *Ciência & Saúde Coletiva*, 18(5), 1247-1254.

World Health Organization. (2004). United Nations Road Safety Collaboration, Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Web site. Acesso em 27 de outubro de 2015. Recuperado em: www.who.int/roadsafety/decade_of_action.

Yonamine, M., Sanches, L. R., Paranhos, B. A., de Almeida, R. M., Andreuccetti, G., & Leyton, V. (2013). Detecting Alcohol and Illicit Drugs in Oral Fluid Samples Collected from Truck Drivers in the State of São Paulo, Brazil. *Traffic Injury Prevention*, 14, 127-131.

A CAPACITAÇÃO DO PSICÓLOGO DE TRÂNSITO: EXIGÊNCIA OU NECESSIDADE?

Aurinez Rospide Schmitz & Patrícia Sandri

Em 1962 a Psicologia foi regulamentada no Brasil. O curso de Psicologia já é consolidado e oferecido em universidades em todo o Brasil. Geralmente é um curso concorrido com uma demanda bem maior do que o número de vagas oferecido, contando com uma ampla grade curricular na qual são abordadas diferentes linhas teóricas e áreas de atuação do profissional.

Sobre a atuação do psicólogo, podemos salientar que ela iniciou pela área do trânsito, pois por determinação do Conselho Nacional do Trânsito (Contran) em 1953, tornou obrigatório o Exame Psicotécnico para todos os indivíduos que pretendiam ser motoristas profissionais em todo o território nacional (Hoffmann & Cruz, 2003). Destaca-se que isso ocorre anos antes mesmo da própria regulamentação da profissão, de tal forma que a trajetória do trabalho do psicólogo do trânsito se configurou como pioneira, contribuindo para o fortalecimento da Psicologia como ciência.

1. A FORMAÇÃO ACADÊMICA

Apesar da relevante contribuição da Psicologia do Trânsito na história da profissão ela ainda é pouco difundida no meio acadêmico. Nesse sentido, Alchieri, Silva, Nóbrega e Gomes (2006) salienta a importância da criação de estágio curricular nesta área como uma maneira de difundir o conhecimento aos próprios alunos. O estágio seria uma possibilidade de desenvolver ações que envolveriam a universidade – comunidade-ensino-pesquisa e difundi-las, possibilitando uma maior valorização da profissão como também respeito dos profissionais da própria ciência e de áreas afins.

A resolução do Contran 267/2008 direciona para a criação de disciplinas obrigatórias de Psicologia do Trânsito na graduação. Portanto, temos uma resolução e um tema de alta complexidade apontando para um problema que deve ser estudado, investigado e investido pelas universidades e pelos profissionais, já que o comportamento no trânsito não é um tema novo e nem passa despercebido na medida em que diariamente somos invadidos com notícias de mortes e acidentes no trânsito.

Cabe um questionamento: por que até pouco tempo não era oferecido a disciplina de Psicologia do Trânsito nas universidades? Ou ainda, por que ainda ela é raramente oferecida? Como se explica a existência de uma especialidade em Psicologia do Trânsito sem ser discutida e estudada no campo acadêmico no nível de graduação? O que necessitamos?

Precisamos pensar e discutir com seriedade essas questões. Introduzir a disciplina do trânsito e estágios na área, assim como exigir sua obrigatoriedade é uma oportunidade de ampliarmos a produção científica da psicologia do trânsito brasileiro. Como assinalam os autores Cristo e Silva (2012) e Alchieri, et al. (2006), se nada fizermos continuaremos com uma baixa produção científica. Além disso, destacam para a necessidade do estímulo a pesquisa empírica nos trabalhos de conclusão de curso e divulgação dos resultados em congressos e revistas, o que contribuiria para diminuir as queixas de falta de embasamento científico da área do trânsito, no Brasil. Deste modo, o estudo do comportamento humano no trânsito somente inicia nos bancos escolares, funcionando como um estímulo para ser contínuo e permanentemente estudado, em uma capacitação permanente e cada vez mais, necessária.

2. FORMAÇÃO CONTINUADA

O aperfeiçoamento constante do profissional e a integração entre a Psicologia e outras áreas do conhecimento que envolva o tráfego é um indicador fundamental para atuação do psicólogo do trânsito. Um trânsito mais seguro pressupõe profissionais qualificados para a formação dos condutores.

Em 1997 ocorreu a aprovação do novo Código de Trânsito Brasileiro e entra em vigor em janeiro de 1998. Nele, entre outras determinações constam as diretrizes sobre o processo de trabalho dos psicólogos. Na resolução 267/2008 do Contran consta a obrigatoriedade do curso de capacitação de psicólogo perito examinador de trânsito sendo exigido uma carga mínima de 120 horas/aula. Posteriormente, a carga horária obteve alteração para 180 horas/aula, de tal forma que somente o psicólogo que teria concluído o curso de capacitação para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito até a data de 14 de fevereiro de 2013, poderia solicitar o credenciamento ao órgão de trânsito, para atuar como psicólogo perito examinador do trânsito.

A avaliação psicológica do condutor é uma das áreas de atuação dos psicólogos do trânsito e os profissionais utilizam técnicas com o objetivo de avaliar se o indivíduo apresenta condições psíquicas para dirigir.

A técnica utilizada para verificar tais condições do candidato à retirada da CNH é a Avaliação Psicológica. Conforme descrita na Resolução CFP nº 007/2009.

A avaliação psicológica é entendida como o processo técnico-científico de coleta de dados, estudos e interpretação de informações a respeito dos fenômenos psicológicos, que são resultantes da relação do indivíduo com a sociedade, utilizando-se, para tanto, de estratégias psicológicas – métodos, técnicas e instrumentos (p 3).

A abordagem e a forma de avaliar em cada Estado, a princípio, seguem uma unanimidade, mas os locais aonde ocorrem as avaliações tem um cenário diferente nos estados que ocorrem as avaliações psicológicas, com segue demonstração abaixo:

RIO GRANDE DO SUL	CFC - Centro de Formação de Condutores
SANTA CATARINA	CAC - Centro de Avaliação de Condutores
PARANA	Clinicas credenciadas - contratam psicólogo no regime CLT
DEMAIS ESTADOS	Cadastram-se no DETRAN e atendem em clinicas próprias ou compartilhada como profissionais autônomos.

Dessa maneira, em parte por razões históricas, os psicólogos que hoje trabalham nos Detrans continuam atuando prioritariamente com a avaliação psicológica de condutores: administrando, avaliando e analisando os resultados dos instrumentos; coordenando este serviço, desempenhando atividade administrativas e fiscalizando as atividades realizadas pelas clínicas credenciadas.

Os Departamentos de Trânsito assumiram, e ainda assumem, um importante papel na institucionalização e expansão da Psicologia brasileira enquanto profissão, ao abrir espaço para o trabalho dos psicólogos e, mais recentemente, por meio do credenciamento de profissionais e clínicas de Psicologia terceirizadas, devido ao aumento da demanda pela carteira de habilitação. A inserção nos Departamentos de Trânsito contribuiu, também, para que os psicólogos assumissem outras tarefas decorrentes da evolução da legislação de habilitação e de novas demandas sociais: a capacitação de psicólogos peritos em trânsito, capacitação de diretores e instrutores de trânsito e elaboração/implantação de programas de reabilitação e educação de motoristas infratores (Hoffmann, 2003a, 2003b).

Observa-se, portanto, uma diversificação das atividades da psicologia em alguns Detrans, embora seja constatado que o modelo de atuação profissional vigente em alguns estados é muito restrito, implicando subaproveitamento com tarefas burocráticas, de quem poderia ser um “psicólogo do trânsito” (Alchieri, et al., 2006).

E, para o psicólogo desenvolver um trabalho capacitado e qualificado, a especialização certamente irá colaborar direta ou indiretamente com a emergência e expansão da Psicologia do Trânsito, de maneira específica, e da Psicologia brasileira, de maneira geral, especialmente por meio das atividades relacionadas aos exames psicotécnicos.

Podemos observar que a avaliação psicológica ainda é considerada como a única função do psicólogo do trânsito e como atividade profissional, e aos Detrans e clínicas psicológicas, enquanto contextos.

Desta forma, para continuar garantindo a melhoria dos serviços prestados pelos profissionais peritos, novamente temos uma determinação pelo Contrans - Conselho Nacional de Trânsito, de capacitação específica para os profissionais credenciados junto ao Detran. Esta determinação, através da Resolução 425/2012, exige que psicólogos, para se credenciarem ao Detran tenham a titulação de Especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo Conselho Federal de Psicologia, a partir de 14 de fevereiro de 2015.

No campo profissional, é oportuno reconhecer que existe vida fora das clínicas e dos Detrans. Isso implica no desafio de continuar expandindo as atividades do psicólogo, de ocupar outros campos potenciais de atuação e desenvolver práticas inovadoras, porquanto novos desafios e oportunidades emergem no início deste século, os quais os psicólogos também devem colaborar. Muitas são as atividades que podem ser desenvolvidas pelo psicólogo do trânsito, mas para isso, necessita manter aceso a necessidade e o desejo de especializar-se.

3. A FORMAÇÃO DE ESPECIALISTA

No ano de 2000, o Conselho Federal de Psicologia – CFP instituiu a partir da Resolução CFP nº 014/00 o título profissional de especialista em psicologia e o respectivo registro nos Conselhos Regionais. Esta resolução foi alterada e complementada pela Resolução CFP nº 002/01, que especifica as formas pelas quais os profissionais psicólogos podem obtê-lo, quais sejam: prova de títulos e curso de pós-graduação. O primeiro ano que o CFP realizou prova para a especialidade de Psicologia do Trânsito foi em 2004. Após esta data, anualmente é oportunizado ao profissional a realização da prova com vistas ao título.

Atualmente, a Resolução vigente que dispõe sobre normas e procedimentos desses serviços é a N. 013/2007, do CFP. Nessa resolução consta detalhadamente todos os requisitos da concessão por aprovação em concurso de prova e títulos, assim como a concessão por conclusão de curso de especialização.

Conforme a resolução os cursos de pós-graduação deveriam ser credenciados ao CFP e seguiriam critérios preestabelecidos, como por exemplo, uma carga horária de 500h.

Com vistas a identificar o contingente de cursos credenciados ao CFP foi realizado um levantamento das instituições de ensino que ofereciam o curso de Pós graduação. Foram identificados o total de quinze cursos com vigência no período de 2011 a janeiro de 2016, nas seguintes cidades: Araras/SP, Lorena/SP, Franca/SP, Bauru/SP, Campinas/SP, São José dos Campos/SP, Presidente Prudente/SP e três cursos em São Paulo/Capital. Um curso em Brasília/DF, Florianópolis/SC, Curitiba/PR, Campo Grande/MS, Rio de Janeiro/RJ.

Podemos observar que a maioria dos cursos (66%) são oferecidos no estado de SP e os demais são distribuídos nas regiões sul, sudeste e centro oeste do país, ficando totalmente desassistidos as regiões norte e nordeste apresentadas na Figura 1.



Figura 1. Cursos credenciados junto ao CFP na regiões (2011-2016)

Em 2012, a Resolução nº 425/12 do Contran estabelece que a partir de 15 de fevereiro de 2015, o credenciamento do profissional psicólogo ao Detran somente será permitido ao portador de Título de Especialista em Psicologia do Trânsito. Sendo assim, todo o qualquer profissional que desejar iniciar a sua atividade como psicólogo do trânsito obrigatoriamente deverá ter se especializado na área. Em 04 de abril de 2013, por decisão judicial apoiada na Ação Civil Pública nº 5994-36.2013.4.01.3808, na 20ª Vara Federal da Seção Judiciária de Minas Gerais ainda em vigor, declara-se que o título de Especialista pode ser concedido ao profissional psicólogo que realizar o curso em instituição de ensino reconhecido pelo MEC. Desta forma isenta-se os novos cursos a seguirem as normas ditadas pelo CFP.

O CFP realizou um cadastro de psicólogos especialistas em Psicologia do trânsito solicitando para cada CRP o número de Especialistas em Psicologia do Trânsito inscritos no Conselho e o número de psicólogos credenciados ao Detran de seu estado. Dos 23 regionais consultados, 13 responderam apenas uma das questões e 06 responderam integralmente. Segue os resultados na Figura 1.

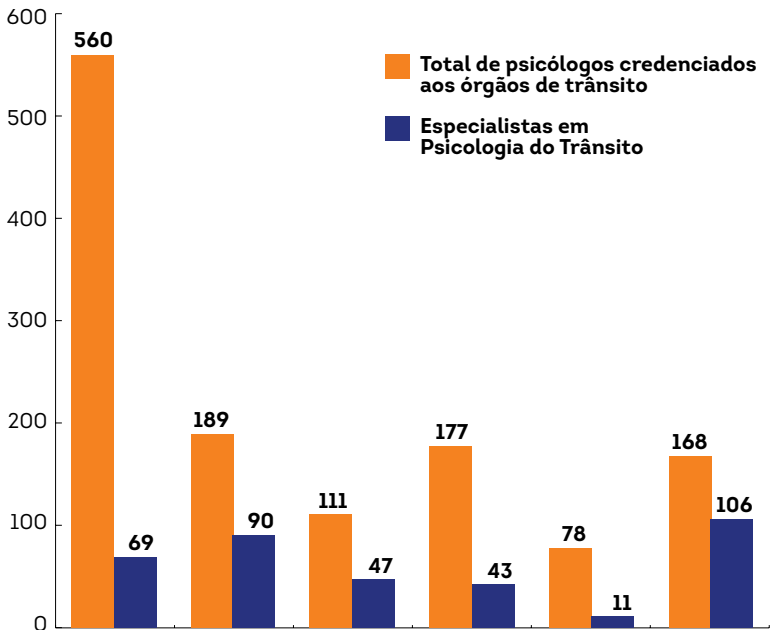


Figura 2. Total de Especialistas x Credenciados

Entre as regionais, destacam-se os estados do MT com o maior índice de psicólogos especialistas em Psicologia do Trânsito (63%), seguido pelo estado de SC (48%). Os estados do RJ e RN apresentaram os menores índices (12%) e (14%) de especialistas, enquanto que índices em torno de 47% e 42% foram apresentados nas regionais de SC e MS, respectivamente.

Analisando estes dados com a tabela anterior identificamos que o Mato Grosso não teve instituição credenciada ao CFP até janeiro de 2016, contudo obteve o maior contingente de psicólogos especialistas. E, SC teve um curso credenciado, mas quase 50% do seu contingente de profissionais investiram na realização de especialização. O que motivou esses profissionais a buscarem qualificação? O que está faltando para que os profissionais dos outros estados se motivem? Será que estão esperando uma sentença judicial que os impedirá de atuar assim como quando ocorreu com o veto presidencial, para então buscar aperfeiçoamento?

Lamentavelmente, de uma forma geral, o índice de psicólogos do trânsito no Brasil como especialistas não alcança 30%. Estes números reforçam a necessidade urgente do profissional buscar o aperfeiçoamento. Certamente o título de especialista não é a única ferramenta para manter os profissionais capacitados, mas ela é fundamental para que possamos aprofundar os conhecimentos, abrir novos horizontes e traçar novos caminhos na área. Acreditamos que com isso, o reconhecimento e a valorização da nossa profissão pode alcançar patamar superior ao que hoje se encontra.

Nessa busca de maior valorização, além das resoluções que impulsionam para a necessidade de conhecimentos, movimentos importantes também são identificados na atuação de profissionais psicólogos.

O psicólogo Reinier Rozestraten referência na área de trânsito contribuiu com estudos e publicações científicas a nível nacional e internacional, redirecionando a atuação do psicólogo com vistas à Segurança Viária no país (Hoffmann & Cruz, 2003).

Um dos objetivos da especialização é capacitar psicólogos para atuar em órgãos de trânsito, clínicas ou Centro de Formação de condutores com a realização de avaliação psicológica dos condutores, de acordo com princípios éticos e técnicos fundamentais para a realização da atividade. Mas, atualmente, também se incentiva que o psicólogo do trânsito atue para além da avaliação psicológica.

O foco de ensino/atuação é direcionado para outros fazeres e isso obrigatoriamente faz com que o psicólogo mude a sua perspectiva de estudo, antes focado somente na avaliação dos condutores. Pretende-se incentivar e capacitar para uma atuação focada no desenvolvimento de políticas públicas de prevenção e redução de acidentes de trânsito.

sito, desenvolver programas educativos, pesquisa e produção intelectual nas áreas de comportamento humano no trânsito. Além disso pode atuar em áreas da saúde, clínicas de reabilitação e assistência.

Nesta nova visão, o homem, independente de sua forma de deslocamento é o mais importante neste complexo sistema de mobilidade. Em todo o Brasil, novos estudos, sob diferentes perspectivas, são desenvolvidos. Temas como o comportamento dos pedestres, ciclistas, motociclistas, uso de álcool e drogas no trânsito, educação no trânsito, e perdas irreparáveis seja pela morte ou sequelas físicas e emocionais são essenciais. Assim como buscar a integração e aprimorar a interdisciplinaridade da psicologia do trânsito com outras ciências.

Conforme citado por Alchieri et al. (2006), o papel do psicólogo do trânsito vem passando por transformações, resultando na ampliação e diversificação da prática do profissional. Neste sentido, novamente apontamos para o papel crucial das universidades e instituições que promovam capacitações para no desenvolvimento da psicologia do trânsito, especialmente no início deste século, preparando os profissionais do provir.

A perspectiva de preparar consultores pode abrir portas para outros mercados, visto que diversos órgãos de trânsito e transporte demandam conhecimentos e intervenções criativas para minimizarem seus problemas.

A especialização e atualização constante do profissional trará a oportunidade de formar os profissionais para atuar nos diversos problemas do trânsito; caso contrário, continuaremos seguindo o modelo anterior de formação de psicólogos peritos, porém sob um novo rótulo, o de especialista.

Cabe um questionamento: qual caminho trilhar?

Estamos diante de uma nova realidade que aponta para a necessidade de uma atualização urgente de todos os profissionais que pretendem continuar ou iniciar sua atuação na área da Psicologia do Trânsito. Desta forma e somente embasados cientificamente, contribuiremos efetivamente para uma profissão que faça a diferença no complexo sistema de mobilidade humana. Neste cenário, os cursos de Especialistas em Psicologia do Trânsito seguem o princípio da busca, da ampliação e do aprofundamento do conhecimento. Vamos ao encontro disso.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Psicologia é uma ciência reconhecida e a área de atuação no trânsito uma das mais antigas da profissão. A capacitação para a atuação do profissional deve necessariamente iniciar pela graduação sen-

do cada vez mais, necessário e urgente, o oferecimento desta disciplina e estágios nos cursos de Psicologia.

Além disso, a capacitação do profissional deve ser constante e continuada. Os cursos de Especialização em Psicologia do Trânsito promovem a reflexão, aprofundamento e ampliação da atuação do profissional, apoiados na ética e na cientificidade.

Acreditamos que a necessidade de capacitação pelo psicólogo seja maior do que a exigência legal, pois somente dessa forma teremos profissionais motivados a fazer a diferença em uma área antiga, mas paradoxalmente também muito nova.

REFERÊNCIAS

Alchieri, J. C., Silva, F. H. V. de C., Nóbrega, J. M., & Gomes, C. (2006). Estágio Curricular como Desenvolvimento e Atualização da Psicologia de Trânsito no Brasil. *Psicologia: Pesquisa & Trânsito*, 2(1), 53-59.

Brasil. (2010) Departamento Nacional de Trânsito. 100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010 / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito. – Brasília: Ministério das Cidades, 2010. Acessado em 26 de abril de 2016. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/publicacoes/download/100_anos_Denatran.pdf.

Brasil. (2009). Resolução CFP 007/2009 Revoga a Resolução CFP nº 012/2000, publicada no DOU do dia 22 de dezembro de 2000, Seção I, e institui normas e procedimentos para a avaliação psicológica no contexto do Trânsito. Acessado em 02 de junho de 2016. Disponível em: http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2009/08/resolucao2009_07.pdf.

Conselho Nacional do Trânsito. (CONTRAN, 2009). Resolução nº 425, de 27 de novembro de 2012. Resolução CFP nº 007/2009 Dispõe sobre o exame de aptidão física e mental, a avaliação psicológica e o credenciamento das entidades públicas e privadas de que tratam o art. 147, I e §§ 1º a 4º e o art. 148 do Código de Trânsito Brasileiro. Acessado em 02 de junho de 2016. Disponível em: [http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/\(Resolu%C3%A7%C3%A3o%20425.-1\).pdf](http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/(Resolu%C3%A7%C3%A3o%20425.-1).pdf).

Conselho Nacional do Trânsito. (Contran, 2008). Resolução nº 267 de 15 de fevereiro de 2008. Conselho Nacional de Trânsito– Contran. Acessado em 03 de maio de 2016. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>.

gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_267.pdf.

Cristo, E., & Silva, F. H. V. de. (2012). A Psicologia do Trânsito e os 50 anos de Profissão no Brasil. *Psicologia ciência e profissão*, 32, 176-193.

Dentran/RS. Ordem de Serviço nº 07, de 29 De Outubro de 2010.

Hoffmann, M. H. (2003a). *Aspectos comportamentais dos condutores e o uso do cinto de segurança*. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 203-217). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffmann, M. H. (2003b). *Programa preventivo para condutores acidentados e infratores*. In M. H. Hoffmann, R. M. Cruz, & J. C. Alchieri (Orgs.), *Comportamento humano no trânsito* (pp. 229-247). São Paulo: Casa do Psicólogo.

Hoffman, M. H., & Cruz, R. M. (2003). *Síntese Histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil*. In M. Cruz, J. C. AlchieriL (Orgs.). *Comportamento Humano no Trânsito*. (PP. 15-29). São Paulo: Casa do Psicólogo.

ANEXOS

1. LISTA DE PARTICIPANTES

NOME	STATUS	INSTITUIÇÃO
Rogério de Oliveira Silva	Organizador	Conselho Federal de Psicologia - CFP
João Carlos Alchieri	Organizador	Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica - CCAP
Marta María Caamaño	Convidado Internacional (Argentina)	Asociación de Psicólogos de Buenos Aires
Fábio Henrique Vieira de Cristo e Silva	Convidado	Universidade de Brasília - UnB
Patrícia Sandri	Convidado (Sul)	Associação Brasileira de Psicologia do Trânsito - ABRAPSIT
Sofia Helena Amarante da Silva Ramos	Convidado (Norte)	Clínica Med Belém
Alessandra Sant'Anna Bianchi	Comissão	Comissão de Psicologia do Trânsito do CFP
Lúcio Fernando Garcia	Comissão	Comissão de Psicologia do Trânsito do CFP
Simoni Minasi	Convidado	Conselho Regional de Psicologia de Goiás
Roberto Marini Ladeira	Convidado	Federação dos Hospitais do Estado de Minas Gerais - FHEMIG
Paulo Afonso da Rosa Santos Filho	Convidado	Coord. Coordenadoria Psicológica e Médica do DETRAN RS
Ana Paula Martins Drumond Brito	Convidado (Sudeste)	Universidade Del Salvador (Argentina)
Rodrigo Campos Cominni	Convidado	Coordenador de Psicologia do DETRAN-MG
Eduardo Jasson Loureiro Muniz Moita	Convidado (Nordeste)	Comissão de Psicologia do Trânsito do CFP
Viviane Moura De Azevedo Ribeiro	Comissão	Comissão de Psicologia do Trânsito do CFP
Maricelma Bregola	Comissão	Comissão de Psicologia do Trânsito do CFP
Carlos Luiz Souza	Comissão	Comissão de Psicologia do Trânsito do CFP
Roberto Moraes Cruz	Convidado	Comissão Consultiva em Avaliação Psicológica - CCAP
Maria Aparecida Silva Tozato	Convidado (Sudeste)	Associação Paulista de Psicologia de Trânsito - APPSITRAN
Ruben Daniel Ledesma	Convidado Internacional (Argentina)	Consejo Nacional de Investigaciones Cientificas y Tecnicas (Argentina)
Ileana Kitty Poloni Gruler	Convidado Internacional (Uruguai)	Unidad Nacional de Seguridad Vial - UNASEV

Este livro foi composto em agosto
de 2016, em Cheltenham, 8,5pt, impresso
em papel reciclado para capa e miolo



Conselho
Federal de
Psicologia

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-89208-75-8



9 788589 708758