

FATORES CONTRIBUINTES PARA ACIDENTES DE TRÂNSITO: um estudo bibliográfico correlacional

CONTRIBUTOR FACTORS FOR TRANSIT ACCIDENTS: a correlational bibliographic study

DA SILVA, Wellington Cardoso ¹
DA SILVA, Almir Afonso ²
DE LIMA, Ingrid Ferreira ³

RESUMO

Na atualidade, sabe-se que os princípios da condução segura abarcam os seguintes fatores: o condutor precisa estar em boa forma física e mental, bem como ter o domínio da velocidade, dentre outras condutas que apresentem como finalidade a preservação de sua vida e de quem não é condutor. Partindo desse contexto, esse estudo tem por objetivo geral compreender quais são os fatores contribuintes para acidentes de trânsito e de qual forma a Psicologia do Trânsito pode contribuir na prevenção dos mesmos e, especificamente: explicar sobre o trânsito, o homem, a via e o veículo; apresentar dados de acidentes de trânsito no Brasil e pesquisar quais são os instrumentos/métodos utilizados pela Psicologia do trânsito para a prevenção de acidentes de trânsito. No que tange ao processo metodológico utilizado, destaca-se que este foi desenvolvido, através de uma pesquisa bibliográfica que teve como foco a leitura de livros, revistas e artigos científicos contidos em sites de confiabilidade, com o intuito também de apresentar um material confiável. Ao fim de processo investigatório, pode-se concluir que o papel da Psicologia do Trânsito poderia ser descrito na efetivação de atitudes de prevenção aos acidentes, podendo ser efetivado através da aplicação de métodos didáticos e científicos, contribuindo na formação de comportamentos mais seguros e equivalentes com o exercício da cidadania. Sendo notório que a luta no Brasil pode ser considerada difícil, visto que, a cultura da impunidade encontra-se como algo penetrado nas raízes dos costumes do povo brasileiro.

Palavras-chave: Psicologia do trânsito. Prevenção de acidentes. Avaliação Psicológica.

¹ Aluno do Curso de Pós-graduação em Polícia e Segurança Pública do Comando da Academia da Polícia Militar de Goiás–CAPM, wellingtoncsi@hotmail.com; Catalão-GO, Maio de 2018.

² Professor orientador: Mestre, professor do Programa de Pós-Graduação e Extensão do Comando da Academia de Polícia militar de Goiás CAPM,peritoalmir@gmail.com, Maio de 2018.

³ Co-orientadora da pesquisa: Mestranda em Psicologia/Processos Organizacionais pela Universidade Federal de Uberlândia–UFU. Especialista em Psicologia do Trânsito pela Universidade de Uberaba–UNIUBE, ingridpsicologia2@gmail.com, Maio de 2018.

ABSTRACT

At present, it is known that the basic principles of safe conduct embrace the following factors: the driver must be in good physical and mental form, as well as having speed control, among other conducts that have as purpose the preservation of his life and of who is not a driver. Based on this context, this study by the general objective are the contributory factors for traffic accidents and quality, namely, the issue of Traffic Psychology can contribute to the prevention of these and specifically: explaining about the traffic, the man, a way and the vehicle ; data of traffic accidents in Brazil and to investigate the instruments / methods used by Traffic Psychology for the prevention of traffic accidents. What is the developed development, based on a bibliographical research that has focused on books of magazines and scientific articles contained in sites of reliability, with the intention of presenting a reliable material. The end of the investigative process, it can be concluded that the role of Psychology of the Trásito could have been described in the accomplishment of attitudes of prevention to the accidents, being able to be effected through the application of didactic and scientific methods, contributing in the formation of behaviors safer and equivalent to the exercise of citizenship. It is notorious that the struggle in Brazil can be considered difficult, since a culture of impunity is something that penetrates the roots of the customs of the Brazilian people.

Keywords: Traffic psychology. Accidents prevention. Psychological evaluation.

1 INTRODUÇÃO

Ao analisar a questão relativa à utilização de automóveis, pode-se observar que desde sua criação evidencia-se a existência de riscos inerentes. Logo, dentre as causas de acidentes de trânsito (veículo, infraestrutura viária), para a Psicologia do Trânsito, a causa principal docorre de falha humana relacionada, isto é, pela imprudência do condutor do veículo e pelo seu desejo encoberto de autodestruição. Incorpora-se ainda a questão de que os que evitam riscos e tem o gosto pela segurança são condutores prudentes e defensivos, já, aqueles que aceitam e sentem prazer com os riscos podem ser considerados condutores não defensivos e expressam pouca sensibilidade com os outros e consigo próprio. Nesta perspectiva, partindo de tal raciocínio, o tema deste estudo pautará no aprofundamento teórico correlacional dos fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes de trânsito.

Neste contexto, a ABNT (1989) preconiza que o uso do termo acidente de trânsito pode englobar diferentes significados de acordo com o país e estudo realizado. Assim, acidente de trânsito é toda situação não premeditada que gera danos ao veículo, cargas ou pessoas e/animais, estando uma das partes em áreas abertas ao público ou nas vias terrestres. Já a Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por acidentes e Violências do Ministério da Saúde (BRASIL, 2001), adota de forma mais complexa a definição de acidente

de trânsito, afirmando que é todo evento causador de lesões emocionais e físicas, não-intencional, porém, evitável, dando um destaque maior à prevenção. As causas dos acidentes de trânsito podem estar vinculadas a vários fatores e circunstâncias aleatórias, tornando penosa a tarefa de escolher medidas que sejam eficazes para sua redução.

Logo, mediante a presente temática, surge a seguinte indagação: quais são os fatores contribuintes para acidentes de trânsito? De qual forma a Psicologia do Trânsito pode contribuir na prevenção dos mesmos?

Parte-se da hipótese de que a causa principal dos acidentes de trânsitos ocorrem devido uma falha humana, chegando-se a um parâmetro de que o acidentado pode ser considerado o ser responsável pelo seu próprio acidente. As pesquisas sobre a temática Psicologia do Trânsito na prevenção de acidentes vêm crescendo de forma significativa. Tal área acredita que as emoções, os acontecimentos, a conduta antes, durante e após o acidente contribuem para a promoção do mesmo. Logo, no que refere a contribuição dessa área para a prevenção de acidentes de trânsito, acredita-se que essa gira em torno de analisar fatores humanos causadores dos acidentes, os impactos pós-acidentes, bem como o que pode ser realizado para redução dos mesmos.

Sob tal ótica, o objetivo geral desse estudo girará em torno de compreender quais são os fatores contribuintes para acidentes de trânsito e de qual forma a Psicologia do Trânsito pode contribuir na prevenção dos mesmos. Tem-se como objetivos específicos: explicar sobre o trânsito, o homem, a via e o veículo; apresentar dados de acidentes de trânsito no Brasil e pesquisar quais são os instrumentos/métodos utilizados pela Psicologia do trânsito para a prevenção de acidentes de trânsito.

Como justificativa pessoal, a realização desse estudo ocorre pelo interesse em demonstrar a importância de condutores habilitados (e os que assim não estão, mas demonstram interesse) em respeitarem suas vidas e acima de tudo, a dos outros. Tal conteúdo irá me remeter a uma reflexão sobre minha própria ação como ser social e como futuro Policial Militar (PM). Outro intuito pessoal decorre de conhecer a importância da Psicologia aplicada ao trânsito ser considerada como ferramenta na prevenção de acidentes.

No tocante à justificativa social, esse estudo é dirigido a todos que possuam interesse em conhecer sobre a temática abordada e o que deve ser cumprido para tornar o trânsito mais seguro e de melhor circulação social. Para tal, mostrará a seriedade em se cogitar que cada um é um ser único e responsável pela transformação de um Brasil mais seguro e livre de acidentes de trânsito. Cientificamente, justifica-se por revelar ser um estudo de cunho

bibliográfico que se embasará em conteúdos de grande valia e em autores renomados. O intuito também será demonstrar um material confiável.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Para a produção desse estudo, contou-se com o suporte da pesquisa bibliográfica, isto é, foi desenvolvido a partir de material já formado como livros e artigos científicos. A finalidade da investigação em ambas as fontes consistiu em responder ao problema levantado e às questões traçadas no objetivo geral e específicos. Quanto aos meios, este se enquadrou no tipo qualitativo. O objeto do presente estudo girou em torno de investigar elementos informativos sobre a temática abordada. Assim, em definição de pesquisa bibliográfica, Gil (1996) afirma que esta é desenvolvida a partir de material já formado, composto principalmente de livros e artigos científicos. Considerável parte dos estudos exploratórios pode ser definida como pesquisas bibliográficas.

Quanto ao local e período, ressalta-se que as pesquisas foram realizadas em artigos científicos armazenados em sites considerados confiáveis, dentre eles, a Scielo³ e, em livros de autores renomados contidos em uma biblioteca situada na cidade de Catalão-GO. Como critérios de inclusão, adotou-se a seleção de publicações e livros que abarcassem no seu corpo teórico o assunto desenvolvido, respondessem à problemática e as perguntas traçadas nos objetivos geral e específico e que tivessem sido elaborados por autores brasileiros. Como critério de exclusão, não foram analisados artigos e livros que não seguiram os critérios de inclusão estabelecidos.

No que refere aos procedimentos utilizados para coleta de dados, ressalta-se que foram utilizadas fontes consideradas confiáveis, visto que esse estudo teve ainda o intuito de apresentar conteúdos seguros. De modo a efetivar o presente estudo, esse foi realizado utilizando as seguintes palavras-chave: causas dos acidentes de trânsito; psicologia do trânsito; via; homem; veículo; dados de acidentes de trânsito no Brasil; avaliação psicológica no contexto de trânsito; importância da avaliação psicológica aplicada ao trânsito; fatores contribuintes para a prevenção dos acidentes no trânsito. Após as publicações serem encontradas/acessadas, estas foram organizadas a fim de se fundamentar o conteúdo deste estudo bibliográfico.

³ Scientific Electronic Library Online – É uma biblioteca eletrônica que abrange uma coleção selecionada de periódicos científicos brasileiros.

No tocante ao procedimento de análise de dados, a análise das publicações pautou-se no seguimento do que fora estabelecido nos critérios de inclusão. Para efetivação deste estudo, foram analisados artigos e livros que trouxeram uma contribuição para o alcance dos objetivos, solução para o problema apresentado e que confirmassem ou refutassem a hipótese levantada. Mediante a coleta de dados, procedeu-se a organização dos mesmos através de uma análise qualitativa. No que refere à análise qualitativa, Chizzotti (2003) afirma que esta objetiva compreender um fenômeno específico em profundidade, trabalhando com descrições, comparações e interpretações.

Entende-se que vários estudos vêm sendo realizados em todos os países do mundo com o intuito de compreender o comportamento de risco no trânsito. Tais comportamentos são tidos como aqueles em que o indivíduo transgride as Leis de Trânsito, quando manifestam comportamentos agressivos ou mesmo quando ocorrem erros no veículo. Quanto as causas, estas estão relacionadas a um contexto complexo de variáveis individuais, comportamentais, cognitivas e sociais. Assim, como forma de explicar essa temática, abaixo seguem alguns tópicos que permitirão uma melhor compreensão do tema em estudo.

2.1 O trânsito, o homem, a via e o veículo: breve contextualização

Em um primeiro momento, torna-se importante trazer explicações sobre o que vem a ser o trânsito. Nesse sentido, Rozestraten (1988) apresenta que é considerado como trânsito uma situação social e coletiva onde as pessoas se envolvem das mais diversas formas, seja de carro, moto, bicicleta, caminhão, a pé. A finalidade do trânsito é garantir a integridade de quem dele participa. Cada um deve alcançar sua meta sem sofrer danos. É necessário que o trânsito seja capaz de atender de forma segura e organizada a necessidade de seus usuários e o homem deve repensar suas falhas e seus comportamentos que mostram os pontos que necessitam serem trabalhados, proporcionando um trânsito mais seguro e inclusivo.

Já a CTB Digital (2017, p. 01) define trânsito como:

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código. §1º Considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. § 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (CTB DIGITAL, 2017, p. 01).

Infere-se que o trânsito é uma situação social refletida pelo quadro sócio-político das pessoas que fazem parte dele. Em outros termos, ambiente este coletivo no qual ocorrem conflitos e convergências de representação do contexto social.

Tratando da vertente homem, Aragão (2011) diz que este é um ser social que vive em grupo modificando e adaptando-se de acordo com suas necessidades. Ao homem compete maior diversidade de papéis no trânsito, tais como pedestre, ciclista, motorista, condutor de veículo de tração animal, caminhão, máquinas pesadas, passageiros, policiais administradores, dentre outros. Vasconcelos (1992) afirma que é atribuída ao homem no trânsito e nos variados contextos de sua vida a capacidade de fazer uso da cognição, atenção, raciocínio, memória, juízo, percepção visual e audível, bem como da consciência e das emoções. No entanto, uma ressalva o autor faz, dizendo que “os portadores de deficiência, assim como os pedestres em geral e os idosos em particular, perdem constantemente a “guerra” no trânsito devido a suas fragilidades relativa, de natureza física e política” (p. 73).

Frente a tais citações, afirma-se a desigualdade de poder de ação e participação no trânsito. A sociedade não aprendeu a respeitar a fragilidade, direitos e vulnerabilidades dos outros.

De forma obstante, contudo componente fundamental do contexto trânsito, tem-se a via. Por via, Rozestraten (1988) define a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais. Esta compreende a pista, calçada, acostamento, ilha e canteiro central, lugar aonde se manifestam as emoções e deslocamentos conforme a necessidade de cada um o lugar onde todos se comportam. Em um sentido mais amplo, o autor diz que englobar via como apenas pista está errado. A via inclui desde o pavimento, sinalização horizontal (guias devagar, pare, dentre outras), sinalização vertical (semáforos e placas) à bifurcações, cruzamentos, desvios e pedágios.

Conforme descrito, o entendimento de via é amplo, engloba informações que são importantes para o boa circulação de veículos e pedestres. Nesse espaço físico deve haver uma harmonia para que haja a fluidez do ir e vir de todos seus usuários.

Quanto ao veículo, Aragão (2011) discorre que o homem sempre teve a necessidade de se locomover com mais rapidez e agilidade. Com o passar dos anos, surgiu a necessidade de um veículo que pudesse andar mais rápido que as próprias pernas. Assim, adveio as carruagens, carro de boi, navios e depois os movidos a vapor. No início do século XX, o automóvel se tornou um objeto de desejo de homens e mulheres com a finalidade de locomoção mais rápida (tanto para trabalho, lazer, viagens), vindo a crescer e se desenvolver conforme a civilização. É necessário ressaltar que o uso excessivo de veículos não deve ser

tomado como indicador de avanço tecnológico e desenvolvimento, pois este é um crescimento desordenado em que nem as vias, motoristas e muito menos os pedestres estão preparados para um trânsito tão desordenado.

Acredita-se que grande parte do problemas relacionados com o trânsito, ocorrem devido a supervalorização da máquina e uma inversão de valores (o veículo representa força, vaidade e competição), ao qual, somados a um descontrole emocional, o homem age de forma a impor que apenas seus problemas e vontades contam e devam ser respeitados.

2.2 Os dados de acidentes de trânsito no Brasil

Segundo Rozestraten e Dotta (1996), dentre os elementos que se relacionam com as causas dos acidentes, mais de 90% deles estão associados a fatores humanos. A outra taxa - 10% tem suas causas relacionadas às condições ambientais, da via ou do veículo. A Política Nacional de Trânsito, segundo dados apresentados por Brasil (2001), propõe que a educação para o trânsito vai além da informação e deve ter o ser humano como foco de modo a trabalhar a mudança de valores, atitudes e comportamento. Tratando como uma questão multidisciplinar que envolve problemas sociais, econômicos, laborais e de saúde, demonstrando que a presença do Estado de forma isolada e centralizadora não funciona, pode-se assim, reduzir as ocorrências e implementar civilidade no trânsito.

Segundo Cardoso, Domingues e Paixão (2010), os acidentes de trânsito hoje são uma das maiores causas de morte no mundo, o que vem a se tornar um grave problema de saúde pública. Os fatores que evidenciam são não apenas as mortes, as sequelas (aos que sobrevivem), os aspectos traumáticos que se adquirem nos envolvidos nos acidentes, mas também toda a questão polícia-jurídica que se estabelece tanto para a família como para a sociedade. Para a sociedade, cabe ressaltar os altos custos que o governo tem na saúde pública e no atendimento de feridos nos acidentes de trânsito.

A somatória de todos esses fatores requer pesquisas urgentes que possam compreender tais fatos para que se possa fazer algo efetivo que venha a mudar esse quadro no Brasil e no mundo.

Segundo o Ministério da Saúde - Brasil (2012), os acidentes de trânsito no ano de 2012 causaram 161,7 mil internações em unidades de referência em alta complexidade no SUS - Sistema Único de Saúde. O número tem aumentado entre os anos de 2010 a 2012. O Brasil em 2011 teve 155,7 mil internações e, 147,7 mil no ano de 2010. No datado de 2011, 42.425 pessoas perderam a vida no trânsito. Cada vez maiores são os custos com o

tratamento: R\$ 190,3 milhões em 2010; R\$204,6 milhões no ano de 2011, e R\$215,2 milhões no ano de 2012. Quanto ao número de mortes por acidentes no trânsito, o Brasil ocupa o 5º lugar, antecedido pelos países: Índia, China, EUA e Rússia.

Brasil (2012) especifica que o número de óbitos por Acidente de Transporte Terrestre (ATT) em 2009 foi de 37.635, sendo a primeira sub causa dentro do grupo das causas externas para as faixas etárias de 10 a 14 anos e 40 a 59 anos. Nas demais, é a segunda causa de morte. A taxa de mortalidade por acidente de transporte terrestre no país em 2009 foi de 19,6 óbitos por cem mil habitantes, sendo de 32,6 para homens e 7,1 para mulheres. Observando-se as grandes regiões do país, as taxas mais elevadas ocorreram nas regiões Centro-Oeste e Sul com valores de 29,0 e 25,4 por cem mil habitantes, respectivamente. Os dados colhidos no Brasil soma-se aos de ordem mundial que ficam muito aquém da realidade em números constatados no trânsito no que refere a mortalidade.

Com base no dados apresentados pelo DENATRAM, Brasil (2012) definiu como tema da Semana Nacional de Trânsito de 2012: “Década Mundial de Ações para a Segurança do Trânsito – 2011/2020: Não exceda a Velocidade, Preserve a Vida”. Essa apresenta que os principais fatores que influenciam no crescimento da taxa de mortalidade no trânsito são a relação - comportamento e segurança dos usuários e o excesso de velocidade. Os relatórios internacionais sobre acidentes de trânsito e a velocidade são temas inéditos na Semana Nacional. O principal foco é a conscientização de jovens entre 18 e 25 anos. A Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana declara que o trânsito não é reduzido somente ao condutor, mas neste momento ele se torna o agente mais eminente em tais dados.

Muitos jovens fazem do trânsito um espaço de poder, estatus e autoafirmação. Com todos esses agravantes, nasce o comportamento desajustado e transgressor em meio a ciência das Leis de trânsito e da necessidade de uma direção defensiva.

2.3 Fatores contribuintes dos acidentes de trânsito

Corroborando, Paula e Régio (2008) descrevem sobre os fatores contribuintes dos acidentes de trânsito, dentre eles: fatores humanos, fatores da via e/ou ambiente e fatores veiculares. Em explicação a cada um, aponta-se que os fatores humanos incluem comportamentos de risco do indivíduo no contexto de trânsito, seja na condição de pedestre arriscando-se a ser atropelado, seja na condição de condutor de veículo que pode vir a se envolver em uma acidente de trânsito. Tais comportamentos de maneira isolada ou em conjunto com outros fatores, podem induzir a ocorrência de acidente. Sendo que, os fatores da

via e/ou ambiente, tais como as características inseguras do ambiente ou da via no momento do acidente que podem ter contribuído para que ocorressem. Enquanto os fatores veiculares são os que decorrem de falhas provocadas pelo seu mal estado de conservação.

As causas dos acidentes de trânsito podem estar vinculadas a vários fatores e circunstâncias aleatórias, tornando assim penosa a tarefa de escolher medidas que sejam eficazes para sua redução.

Chagas (2011), destaca que a imprudência dos motoristas pode ser considerada como o principal fator contribuinte para os acidentes de trânsito, sendo que 90% destas causas ocorrem devido a uma falha humana. Os acidentes de trânsito abarcam mais de um fator para sua ocorrência, embora, os registros feitos pelos policiais, na maioria das vezes, apontem apenas um fator causador do acidente, estando este sempre vinculado a uma falha humana. Os registros contêm uma descrição objetiva do acidente, visto que, os fatores contribuintes para os acidentes podem ser amplamente subjetivos. Considerando que os agrupamentos dos fatores contribuintes para os acidentes de trânsito podem ser: fatores humanos; fatores veiculares; fatores institucionais; fatores viários-ambientais e aspectos socioeconômicos.

Na visão de Machado (2013, p. 35-39), em virtude dos fatores psicológicos serem os principais relacionados e responsáveis pelos acidentes de trânsito, estes devem ser estudados e aprofundados pela Psicologia. Dentre alguns fatores psicológicos, destaca-se a depressão, impulsividade, agressão e insegurança. A literatura nacional e internacional em psicologia do trânsito tem indagado a importância em se avaliar os aspectos psicológicos dos motoristas e candidatos a CNH apontando que tal avaliação poderia contribuir para diminuir os acidentes e as infrações de trânsito. Entretanto, de acordo com Silva e Alchieri (2008, p. 57 *apud* Machado, 2013, p. 39) “em cinco décadas, não houve avanço suficiente para responder aos questionamentos e anseios básicos da sociedade sobre a obrigatoriedade da avaliação psicológica no contexto do trânsito”.

Percebe-se a necessidade de investimento em pesquisas para avaliar a relação entre comportamento do condutor e aspectos psicológicos. Logo, como forma de implantar medidas preventivas, as autoridades políticas pensaram em limitar a direção veicular as pessoas que apresentam uma maior probabilidade de se envolverem em acidentes de trânsito, após a aplicação da avaliação psicológica e da avaliação médica.

2.4 Psicologia do trânsito: instrumentos e a importância da área para a prevenção de acidentes

Silva (2012) afirma que em meados de 1962 os cursos de formação na área da Psicologia e o campo de ação profissional foram regulamentados e reconhecidos. O presidente João Goulart promulgou a Lei nº 4119 na data de 27 de agosto a qual veio a legitimar as práticas psicológicas nos diversos contextos sociais, educacionais e de transporte. Sendo, a Psicologia do trânsito uma das primeiras áreas de atuação do psicólogo, desde o início da Psicologia em si no Brasil e do reconhecimento das práticas psicológicas. A partir da regulamentação da profissão no Brasil, foram criados os Conselhos Regionais de Psicologia (CRPs) e o movimento do Conselho Federal de Psicologia (CFP). Sendo que ao decorrer de alguns anos, criou-se no âmbito da legislação de trânsito o Segundo Código Nacional de Trânsito, bem como os Departamentos de Trânsito (DETRANs).

Quanto aos instrumentos, segundo o CRP (2009), a aplicação da avaliação psicológica no trânsito é uma requisição adotada pelo Código de Trânsito Brasileiro e do CNT (Conselho Nacional de Trânsito), sendo regulamentada pelo Conselho Federal de Psicologia e fiscalizada pelos CRPs (Conselhos Regionais de Psicologia), já que é uma atividade exclusiva ao psicólogo. Podendo esta ser caracterizada como um processo técnico-científico de coleta, interpretação e conhecimento dos fenômenos psicológicos norteadores aos indivíduos. Considerando que neste processo são incluídos as entrevistas, observações, questionários e testes.

Silva (2012) diz que há uma diversidade dos instrumentos psicológicos mais utilizados nesse processo, dentre eles: Teste Palográfico; Teste Staxi (mensuração da raiva em motoristas); Testes das Pirâmides Coloridas de Fister; Exames G-38, G-36, R1 (Capacidade de observação e clareza de raciocínio); Teste AC (Atenção Concentrada). Para fazer tais aplicações, o psicólogo deve possuir o Título de Especialista em Psicologia do Trânsito reconhecido pelo CFP ou ter concluído com aproveitamento o curso de Especialização para Psicólogo Perito Examinador de Trânsito, sendo exclusivo esse poder. Neste contexto, a avaliação Psicológica Coletiva deve ter duração de duas horas, os testes devem ser selecionados anteriormente e com correção posterior, estabelecimento de rapport e, a bateria deve incluir: Testes que avaliam a Personalidade, Raciocínio Lógico, Atenção e Memória.

Torna-se válido ressaltar que antes do condutor amador aderir à condução veicular, este necessita passar por uma avaliação psicológica como forma de detectar

problemas psicológicos e comportamentos que podem manifestar de forma contrária aqueles esperados para o trânsito e, que, possam estar contribuindo para o acometimento de acidentes.

Corroborando Rozestraten (1983) ainda destaca que para cada examinando que se submete a tiragem da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) deve ser feito um processo psicológico e aplicação de técnicas psicológicas diferentes, levando em consideração, a real condição física e mental do candidato. Avaliam-se diferentes elementos manifestos, indo desde a verificação da capacidade da atenção, percepção, cognição, inteligência à tomada de decisão e reação desta, resultando no parecer psicológico realizado ao término do processo da avaliação psicológica, atestando se o candidato encontra-se Apto; Apto Temporário; Inapto Temporariamente ou Inapto.

Rozestraten (1988 *apud* Cardoso; Domingues e Paixão, 2010) afirma que a falha humana deve ser considerada como a maior causadora de acidentes de trânsito. Tais fatores podem decorrer da deficiência na condução dos condutores, da irresponsabilidade e da agressividade dos mesmos. Ponderando que os acidentes envolvem os erros e condições de condutores e pedestres, evidencia-se cada vez mais a importância da área da Psicologia na proposição de ações de desenvolvimento pessoal através da educação dos condutores, a fim de que o trânsito seja visto como um bem que pertence a toda coletividade.

Torna-se válido salientar que direito requer igualmente deveres, sendo possível sim, a promoção de uma mudança de consciência de que o trânsito não só é de todos, mas deve ser para todos.

Rocha (2013) assevera que há uma associação entre segurança no trânsito e envolvimento em acidentes automobilísticos. Nesse sentido, a Psicologia tem contribuído para o aprofundamento do conhecimento dos aspectos humanos no trânsito. Logo, através da avaliação psicológica baseia-se na suposição de que alguns motoristas apresentam mais predisposição a se envolverem em acidentes do que outros. Por tal razão, na atualidade, a psicologia pode ser utilizada como subsídio para compreensão da complexidade do comportamento humano nas instituições, tanto pública, quanto privadas. A Psicologia tem sido empregada em larga escala, considerando-se que, tal espaço tem sido palco de encontros que podem levar o indivíduo a vários tipos de condutas, podendo desencadear alguns desajustes danosos, tanto para o mesmo, quanto para a sociedade.

Há uma grande escassez de estudos sobre ações preventivas e de controle no Brasil, bem como de estudos sobre acidentes de trânsito mostrando a necessidade em se conhecer de forma mais específica o comportamento dos pedestres, das vias, motoristas,

veículos, ambientes e das consequências dos acidentes. Acredita-se que através do incentivo e desenvolvimento de pesquisas na área, pode-se buscar o controle da situação.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Mediante tais dizeres, para estabelecer a continuidade do processo investigatório deste estudo, efetivou-se a análise dos dados. Entende-se que foi possível a compreensão de que os fatores contribuintes: humano, via e veículo, podem ser considerados como sendo as condições que levam ao acometimento direto dos acidentes de trânsito. Nesta perspectiva, como forma de descrever o enquadramento de cada fator contribuinte para o acidente de trânsito (fatores viário-ambientais, veiculares e fatores humanos), abaixo apresenta-se uma listagem adaptada para as condições de trânsito e comportamento dos usuários e condutores de transportes viários no Brasil:

Tabela 1: Lista adaptada de fatores contribuintes viário-ambientais

Fatores contribuintes viário-ambientais
1. Animal ou objeto na via
2. Acidente anterior
3. Superfície lisa, escorregadia
4. Desvio temporário
5. Sinalização horizontal inadequada ou apagada
6. Superfície molhada ou alagada
7. Redutor de velocidade
8. Acostamento (sem acostamento ou em desnível)
9. Sinalização vertical oculta (vegetação, outro objeto)
10. Chuva
11. Nevoeiro
12. Iluminação pública insuficiente
13. Obras (na via ou fora da via)
14. Semáforo (defeito, faltando)
15. Areia, barro, sujeira, cascalho, lama
16. Óleo
17. Geometria da via desfavorável

Fonte: CHAGAS; NODARI; LINDAU (2012, p. 09).

Tabela 02: Lista adaptada de fatores contribuintes dos veículos

Fatores contribuintes dos veículos

- 18. Carga (solta ou em excesso)
 - 19. Passageiros em excesso
 - 20. Falha mecânica
 - 21. Falha no engate do reboque
 - 22. Luzes (farol, sinalização traseira, luz de freio)
 - 23. Pneu
 - 24. Ausência de espelhos
 - 25. Visibilidade nas janelas
 - 26. Bicicleta sem refletores ou luz
-

Fonte: CHAGAS; NODARI; LINDAU (2012, p. 09).

Tabela 03: Lista adaptada de Fatores Contribuintes Humanos

Fatores contribuintes humanos	
Imprudência	<ul style="list-style-type: none"> 27. Exceder o limite de velocidade 28. Exceder a velocidade adequada para o momento 29. Muito veloz para a curva 30. Distância entre veículos incompatível
Erro de decisão	<ul style="list-style-type: none"> 31. Falha ao dar preferência 32. Curva imprópria (troca de faixa, trajetória) 33. Falha ao parar (sinal, pedestre, preferencial)
Falha na condução do veículo	<ul style="list-style-type: none"> 34. Violação com luz: sem faróis ou não baixou farol 35. Uso impróprio do freio
Infração	<ul style="list-style-type: none"> 36. Desobediência ao semáforo 37. Desobediência à sinalização (pare e preferencial) 38. Desobediência à faixa de pedestres 39. Desobediência ao direito de passagem de outro veículo 40. Ultrapassagem imprópria 41. Parado em local impróprio 42. Contramão
Erro de desempenho ou reação	<ul style="list-style-type: none"> 43. Falha ao sinalizar ou sinalizar incorretamente 44. Falha ao olhar corretamente 45. Falha ao julgar a trajetória, velocidade ou espaço 46. Desvio brusco, movimento excessivo na direção 47. Perda do controle do veículo 48. Saída da via 49. Falha ao manter o veículo na própria faixa
Debilidade ou distração	<ul style="list-style-type: none"> 50. Desatenção (atenção inadequada) 51. Aparentemente cansado/fadigado/dormindo

	52. Aparentemente doente (incapacidade, debilidade física ou mental, mal súbito)
	53. Prejudicado pela ingestão de álcool
	54. Prejudicado pelo uso de drogas (ilícitas ou medicamentos)
	55. Distração por uso de equipamento de comunicação
	56. Distração dentro do veículo
	57. Distração fora do veículo
Comportamento/inexperiência	58. Dirigir com agressividade
	59. Inexperiência do condutor

Fonte: CHAGAS; NODARI; LINDAU (2012, p. 10-11).

Em explanação as Tabelas 1, 2 e 3, destaca-se que os autores Chagas; Nodari e Lindau (2012), realizaram uma adaptação da listagem de fatores contribuintes para os acidentes de trânsito criada por Chagas (2011). Assim, para a construção das mesmas, tais autores utilizaram-se de uma análise qualitativa e da experiência prática de especialistas e técnicos em transporte e segurança viária.

Frente a tal raciocínio, vale apresentar a concepção de Chagas (2011), ao afirmar que a imprudência dos motoristas pode ser considerada como o principal fator contribuinte para os acidentes de trânsito, sendo que 90% destas causas ocorrem devido a uma falha humana. De modo que, os acidentes de trânsito abarcam mais de um fator para sua ocorrência, embora, os registros feitos pelos policiais, na maioria das vezes, apontem apenas um fator causador do acidente, estando este sempre vinculado a uma falha humana. Evidencia-se que os registros contêm uma descrição objetiva do acidente, fator esse contraditório, visto que, os fatores contribuintes para os acidentes podem ser amplamente subjetivos.

Considerando que os agrupamentos dos fatores contribuintes para os acidentes de trânsito podem ser: fatores humanos (comportamentos das pessoas); fatores veiculares (falha mecânica ou relacionado ao desenho do veículo); fatores institucionais (leis, investimento em segurança e transportes); fatores viários-ambientais (via, ambiente ao qual está inserida) e aspectos socioeconômicos.

Na visão de Machado (2013, p. 35-39), em virtude dos fatores psicológicos serem os principais relacionados e responsáveis pelos acidentes de trânsito, estes devem ser estudados e aprofundados pela Psicologia. Dentre alguns fatores psicológicos, destaca-se a depressão, impulsividade, agressão e insegurança. A literatura nacional e internacional em psicologia do trânsito tem indagado a importância em se avaliar os aspectos psicológicos dos motoristas e candidatos a CNH apontando que tal avaliação poderia contribuir para diminuir

os acidentes e as infrações de trânsito. Entretanto, de acordo com Silva e Alchieri (2008, p. 57 *apud* Machado, 2013, p. 39) “em cinco décadas, não houve avanço suficiente para responder aos questionamentos e anseios básicos da sociedade sobre a obrigatoriedade da avaliação psicológica no contexto do trânsito”.

Neste contexto, percebe-se a necessidade de investimento em pesquisas para avaliar a relação entre comportamento do condutor e aspectos psicológicos. Logo, como forma de implantar medidas preventivas, as autoridades políticas pensaram em limitar a direção veicular as pessoas que apresentam uma maior probabilidade de se envolverem em acidentes de trânsito, após a aplicação da avaliação psicológica e da avaliação médica.

Atualmente, Chagas; Nodari e Lindau (2012) destacam que os dados estatísticos indicam a gravidade situacional em que atualmente o Brasil se encontra, tendo em vista que, o país está entre os que detém o número mais alto de mortes no contexto do trânsito. Os dados de acidentes são responsáveis por diagnosticar as motivações dos acidentes e a implantação de atividades viárias. Considerando que, as informações contribuem não apenas para a compreensão das dimensões e ocorrências que se tem de enfrentar, mas dos fatores contribuintes ao acontecimento dos acidentes, visto que, os acidentes não acontecem por acaso, ele tem suas causas e também suas consequências. A demonstração e experiência feita por diversos países tem mostrado a importância de apresentar dados fidedignos sobre os acidentes de trânsito para implantar e desenvolver ações preventivas.

Em reflexão, Chagas (2011) afirma que para compreensão das causas dos acidentes, da identificação dos riscos e dos padrões de acidentes torna-se importante ter uma base de dados segura para a implementação de escolhas preventivas. A ocorrência dos acidentes de trânsito pode ser estabelecida devido a associação de mais de um fator, mesmo em relatórios constando apenas uma causa relacionada ao fator humano. Outros fatores como características geométricas desfavoráveis aos quais são passíveis de correção e velocidade incompatível aparecem como um dos fatores principais de acidentes. Para tal, a autora aponta que mesmo que a causa para a ocorrência dos acidentes abarque mais de um fator, a eliminação de um deles já contribuiria para sua redução.

Mediante o exposto nessa seção, analisa-se que dentre os fatores contribuintes para a promoção de acidentes no contexto do trânsito, o fator humano pode ser considerado como o responsável por 90% deles. Tal fator denota que através da realização da avaliação psicológica e de outras técnicas adotadas pelo Psicólogo Perito Examinador do Trânsito torna-se possível identificar claramente e limitar aqueles que apresentam comportamento de risco em aderir a prática da condução veicular.

Vários estudos vêm sendo realizados em todos os países do mundo para que se possa entender o comportamento de risco no trânsito. Estes comportamentos são aqueles onde o indivíduo transgredir as leis de trânsito, ou quando manifestam comportamentos agressivos, ou mesmo quando ocorre erro no veículo. Suas causas estão relacionadas a um contexto complexo de variáveis individuais, comportamentais, cognitivas e sociais. Estão classificados como comportamento de risco no trânsito aqueles onde transgredem as leis de trânsito, ou quando manifestados comportamentos agressivos e ainda quando ocorrem erros na condução do veículo.

O comportamento no trânsito é algo pessoal relacionado à dinâmica de funcionamento do indivíduo. Comportamento de risco se refere também a questões pessoais, pois segundo Rozestraten (1988, p. 16) “O comportamento que um indivíduo manifesta na sua vida comum se expressa de alguma maneira, no seu comportamento ao volante. O indivíduo dirige assim como ele é”, por isso a necessidade de uma educação no trânsito para que o indivíduo possa vir a ter uma qualidade de vida no trânsito e dessa maneira passe a diminuir os acidentes. Vasconcelos (1992, p. 11) afirma que o trânsito é um lugar de conflitos, isso significa que deve haver um esforço para entender o trânsito por trás de suas aparências, dos seus fatos corriqueiros, na busca de uma sociologia do trânsito. O trânsito seria resultante da circulação urbana, o conflito se dá a partir do momento em que as pessoas passam a disputar por um espaço nele.

Neste contexto pode se perceber um mecanismo de duas vias, num primeiro é condutor que se disputa um espaço físico para satisfazer suas necessidades. Num segundo momento há uma inversão de papel, de condutor, ou passageiro passou a ser pedestre, necessitando dos direitos deste para se transitar neste mesmo espaço disputado anteriormente.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante o exposto, ao término da realização desse estudo, pode-se concluir que os objetivos (geral e específicos) e a problemática foram sanados, bem como a hipótese foi confirmada. Logo, após análise de todo o material, torna-se possível afirmar que o objetivo da aplicação de instrumentos psicológicos da Psicologia do Trânsito não consiste em prever se um determinado indivíduo virá a se envolver em acidente ou não e, sim, na realização de um trabalho preventivo, no qual seja possível diminuir as possibilidades desse indivíduo em se expor a situações de risco.

Portanto, considera-se não ser possível prever que uma pessoa que apresenta traços agressivos e impulsivos manifeste tais comportamentos no trânsito ou em qualquer outra situação, visto que, o indivíduo pode simplesmente canalizar esse comportamento quando dirige e manifestá-lo em casa contra os filhos. Assim, em virtude de ser um trabalho com foco preventivo, torna-se necessário evitar que essa pessoa dirija e venha a se expor em uma situação de risco, podendo envolver outras vítimas.

Neste contexto, torna-se importante ressaltar a necessidade de ações eficientes por parte do governo brasileiro na adoção de um conjunto de medidas a curto, médio e longo prazos para reduzir os níveis de acidentes, mortalidade e lesões ocasionados por acidentes de trânsito. Tal conjunto de medidas deveria exigir que as autoridades aplicassem os recursos arrecadados de multas, no combate à violência no trânsito, a fiscalização, a segurança viária e veicular, bem como a educação de trânsito. Ao recorrer a análise estatística de acidentes de trânsito com mortes do ano 2011 à 2015, verifica-se que não houve decréscimos significativos e que se mostrem favoráveis. Nesta perspectiva, acredita-se que para reversão de tal quadro faz-se necessário que a educação no/para o trânsito se inicie desde o desenvolvimento da criança a sua plena formação cidadã.

Nesse parâmetro, o papel da Psicologia do Trânsito para a prevenção de acidentes poderia ser efetivado através da aplicação de métodos didáticos e científicos, de forma a contribuir na formação de comportamentos mais seguros e equivalentes com o exercício de uma cidadania mais humana. Torna-se notório que a luta aqui no Brasil pode ser considerada grande, devido, a cultura da impunidade, sendo algo penetrado na raiz dos costumes do povo brasileiro, valendo o mesmo para às entidades que tem como dever ensinar práticas éticas e respeito às leis de trânsito e fazem o oposto, isto é, incentivam a prática da ilegalidade, considerado “o caminho mais fácil”. No que tange à Justiça e ao governo, pode-se considerar que a primeira não cumpre o Código de Trânsito Brasileiro, sendo branda na aplicação das penas para cometimento de crimes no trânsito, enquanto, o segundo, em vez de aplicar recursos advindos das multas para melhorias do trânsito e redução dos acidentes, desvia verbas e não investe a fundo no mesmo.

Em suma, a punição contra atitudes inadequadas no trânsito, pode atuar como fator de proteção aos acidentes. Nesse sentido, as práticas em Psicologia do Trânsito respaldadas nos pressupostos da Psicologia da Saúde, podem resultar em ações visando à segurança viária, fomentando-se a promoção de comportamentos seguros e a proteção da qualidade de vida, do bem-estar e da saúde das pessoas. Evidenciando-se que através do envolvimento de vários segmentos da sociedade, os programas voltados para a educação para

o trânsito apresentam como objetivos: sensibilizar cada indivíduo sobre a educação no trânsito visando assegurar maior segurança para todos; minimizar os problemas que se apresentam no trânsito em questão; capacitar os motoristas amadores e profissionais do transporte e proporcionar uma formação aos educadores para que possam mediar orientações nas instituições educacionais de trânsito.

Por meio deste dados apresentados acima, percebe-se a urgente necessidade de estudos relacionados ao trânsito que elucidem a situação em nossa região e país, pois somente através de pesquisas podem ser planejadas políticas públicas e ações que promovam a prevenção em acidentes no trânsito. O mapeamento dos tipos de comportamento de risco feito através de pesquisas como esta apresentada serve para elucidar o perfil dos motoristas em relação ao cometimento de comportamento derivante no trânsito e seu possível envolvimento em acidente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT. NBR 10697. **Pesquisa de acidente de trânsito**. São Paulo: ABNT, 1989.

ARAGÃO, Ranvier Feitosa. **Acidentes de trânsito: análise da prova pericial**. 5 ed. Campinas, SP: Millennium Editora, 2011.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Portaria n. 737, de 16 de maio de 2001. **Aprova a Política Nacional de Redução de Morbimortalidade por Acidentes e Violências**. Brasília: Diário Oficial da União, p. 3, 18 de maio 2001, Seção I.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Saúde Brasil 2012: uma análise da situação de saúde e dos 40 anos do Programa Nacional de Imunizações**. Brasília: Editora do Ministério da Saúde, 2012. Disponível em: <http://bvsms.saude.gov.br/bvs/publicacoes/saude_brasil_2012_analise_situacao_saude.pdf>. Acesso em: 10 de abril de 2018.

CARDOSO, Hugo Ferrari; DOMINGUES, Mônica de Oliveira; PAIXÃO, Sueli de Fátima Soares. **O jovem condutor profissional e os acidentes de trânsito**. Mimesis, Bauru, v. 32, n. 2, p. 167-182, 2010. Disponível em: <http://www.usc.br/biblioteca/mimesis/mimesis_v31_n2_2010_art_05.pdf>. Acesso em: 30 de janeiro de 2018.

CHAGAS, Denise Martins. **Estudo sobre fatores contribuintes de acidentes de trânsito urbano**. Porto Alegre: UFRS, 2011. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/32553/000786219.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 18 de janeiro de 2018.

CHAGAS, Denise Martins; NODARI, Christine Tessele; LINDAU, Luis Antônio. **Lista de fatores contribuintes de acidentes de trânsito para pesquisa no Brasil**. Postado em 2012. Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2012-1/689-fatores-contribuintes-acidentes-de-transito-anpet-2012/file>>. Acesso em: 26 de fevereiro de 2018.

CHIZZOTTI, A. Pesquisa em ciências humanas e sociais: evolução e desafios. **Revista Portuguesa de Educação**, v. 16, n.2, Universidade de Minho: Braga, 2003.

CRP. Conselho Regional de Psicologia. **Avaliação psicológica no trânsito**. Postado em 2009. Disponível em: <http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/habilitacao/dmp/avaliacao_psicologica_transito.pdf>. Acesso em: 29 de janeiro de 2018.

CTB DIGITAL. Código de Trânsito Brasileiro. **Capítulo I - Disposições Preliminares**. Postado em 2017. Disponível em: <<http://www.ctbdigital.com.br/artigo/art1>>. Acesso em: 28 de março de 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1996.

MACHADO, Luciana Bulhões. **Importância da avaliação psicológica: percepção dos candidatos à condutor em Camaçari-BA**. Alagoas: UNIP, 2013. Disponível em: <http://www.netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20%20Luciana%20Bulhoes.pdf>. Acesso em: 15 de janeiro de 2018.

MACHADO, Luciana Bulhões. **Importância da avaliação psicológica: percepção dos candidatos à condutor em Camaçari-BA**. Alagoas: UNIP, 2013. Disponível em: <http://www.netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20%20Luciana%20Bulhoes.pdf>. Acesso em: 03 de março de 2018.

PAULA, Max Ernani Borges de; RÉGIO, Maurício. **Investigação de acidentes de trânsito fatais**. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2008. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/media/56546/btcetsp42.pdf>>. Acesso em: 22 de janeiro de 2018.

ROCHA, Flaviane Carvalho da. **A atuação dos psicólogos de trânsito nas clínicas credenciadas ao DETRAN da cidade de Boa Vista do estado de Roraima**. Maceió: UNIP, 2013. Disponível em: <http://netrantransito.com.br/arq_download/MONOGRAFIA%20Flaviane%20Carvalho.pdf>. Acesso em: 20 de março de 2018.

ROZESTRATEN, Reinier. **Psicologia e trânsito: núcleo de pesquisa em psicologia do trânsito**. Uberlândia: UFU, 1983.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo, EPU EDUSP, 1988.

ROZESTRATEN, R. J. & DOTTA, A. J. **Os sinais de trânsito e o comportamento seguro**. Porto Alegre, Brasil: Sagra-Luzzato, 1996.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e. A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. Brasília: **Psicologia Ciência e Profissão**. vol. 32, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-98932012000500013&script=sci_arttext>. Acesso em: 07 de fevereiro.

VASCONCELLOS, E. A. **O que é trânsito?** São Paulo, SP: Ed. Brasiliense, 1992.