

**Campus
Metropolitano**
UnU - Inhumas



**Universidade
Estadual de Goiás**

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
CÂMPUS METROPOLITANO
CURSO: PSICOLOGIA

LORENA FIDELIS GAMA

Psicologia do trânsito e a influência dos comportamentos de risco

INHUMAS-GO
2024

LORENA FIDELIS GAMA

Psicologia do trânsito e a influência dos comportamentos de risco

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência parcial para obtenção do título de Bacharel em Psicologia pela Universidade Estadual de Goiás - Campus Inhumas, sob orientação da professora Prof.^a. Esp.. Stéphaney Gutierrez Costa Ferreira

INHUMAS-GO
2024

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR PRODUÇÕES TÉCNICO-CIENTÍFICAS NO REPOSITÓRIO INSTITUCIONAL DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS

Embasado na Lei Federal nº 9.610, de fevereiro de 1998, e na qualidade de titular dos direitos autorais, AUTORIZO, a Universidade Estadual de Goiás (UEG) a disponibilizar gratuitamente o documento em formato digital no Repositório Institucional da UEG (Ri/UEG), regulamentado pela Resolução CsU nº 1107/2023, sem ressarcimento de direitos autorais, em consonância com a permissão assinada abaixo, para fins de leitura, download e impressão, a título de divulgação da produção científica na UEG, a partir desta data, sendo assegurado o direito ao embargo temporário da publicação em sua totalidade, à exceção dos metadados, no repositório em razão de patente ou publicação de livro e/ou artigo científico.

1. IDENTIFICAÇÃO DA PRODUÇÃO CIENTÍFICA

- Monografia (graduação); Artigo científico;
 Relatório técnico; Capítulo de livro
 Plano de negócios; Livro
 Revisão de literatura; Projeto de Software
 Produto técnico e educacional - Tipo: _____.

Nome completo do autor: Lorena Fidelis Gama.

Matrícula: 12012003405.

Título do trabalho: Psicologia do trânsito e a influência dos comportamentos de risco

Curso / Programa: Psicologia.

Câmpus / Unidade / Polo: Metropolitano/ Inhumas/ Aparecida de Goiânia.

Data de defesa: 19/06/2024

2. RESTRIÇÕES DE ACESSO AO DOCUMENTO

Os casos de restrição de acesso, previstos em regulamento, poderão ser embargados por um período de até 12 (doze) meses a partir da data de defesa. Havendo justificativa o período poderá ser prorrogado por até 12 (doze) meses dependendo de solicitação formal por parte do autor, em formulário específico, e deferimento do pleito pela sua Coordenação de curso.

2.1 O documento está em processo de solicitação de registro de patente?

SIM; NÃO

2.2 O documento será publicado como capítulo de livro?

SIM; NÃO

2.3 O documento está em processo de submissão de artigo em revista científica?


SIM; NÃO

3. DECLARAÇÃO DE DISTRIBUIÇÃO NÃO-EXCLUSIVA


O(a) referido(a) autor(a) declara que:

- A produção científica especificada é fruto de seu trabalho intelectual de forma original e por isso, detém os direitos autorais da produção técnico-científica e não fere os direitos autorais de terceiros (pessoa ou entidade), tanto quanto lhe é viável saber.
- Existindo material/informação/dado do qual não detém os direitos de autor, assegura que conquistou a autorização do detentor dos direitos de autor para outorgar à Universidade Estadual de Goiás, os direitos requeridos por esta licença, e reitera que os materiais de terceiros estão claramente identificados/citados/referenciados no conteúdo do documento submetido.
- Caso o documento entregue seja baseado em trabalho apoiado ou financiado por outra instituição que não a Universidade Estadual de Goiás, cumpriu todas as exigências do respectivo acordo ou contrato e, portanto, não há embaraço na disponibilização.
- Está ciente do Regulamento do Repositório Institucional da UEG aprovado pela Resolução CsU nº 1107/2023.

Inhumas, 23 de setembro de 2024

Documento assinado digitalmente
 **LORENA FIDELIS GAMA**
Data: 23/09/2024 10:02:12-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Lorena Fidelis Gama

Documento assinado digitalmente
 **STEPHANY GUTIERREZ COSTA FERREIRA**
Data: 23/09/2024 10:12:19-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Stéphany Gutierrez Costa Ferreira

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UEG com os dados fornecidos pelo (a) autor (a).

GS067 Gama, Lorena Fidelis
7p Psicologia do trânsito e a influência dos
comportamentos de risco / Lorena Fidelis
Gama; orientador Stéphany Gutierrez Costa
Ferreira. -Inhumas/GO, 2024.
23 p.

Graduação - Psicologia -- Unidade de Inhumas,
Universidade Estadual de Goiás, 2024.


1. Psicologia do trânsito. 2. Comportamento
de risco no trânsito. 3. Atuação do psicólogo no
trânsito. 4. Avaliação Psicológica. 5. Trânsito
brasileiro. I.
Ferreira, Stéphany Gutierrez Costa, orient. II.
Título.

LORENA FIDELIS GAMA

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E A INFLUÊNCIA DOS COMPORTAMENTOS DE
RISCO

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado (a) como parte do requisito para a obtenção do título de bacharel em Psicologia pela Universidade Estadual de Goiás - Unidade Universitária Inhumas-GO.

Aprovado em ____, de ____, de ____, pela Banca Examinadora constituída pelos professores:

Documento assinado digitalmente
 **STEPHANY GUTIERREZ COSTA FERREIRA**
Data: 05/07/2024 23:59:28-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Esp. Stéphaney Gutierrez Costa Ferreira
Universidade Estadual de Goiás

Esp. Natacha Katiuscia dos Santos Desingrini
Universidade Estadual de Goiás

Esp. André Luiz Pires
FACMAIS

INHUMAS-GO
2024

Dedico a Helena Josefa (in memoriam) e Rosilda Nascimento (in memoriam), avós amadas e inesquecíveis, mulheres inspiradoras na batalha que é a existência.

**PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E A INFLUÊNCIA DOS COMPORTAMENTOS DE
RISCO**

TRAFFIC PSYCHOLOGY AND THE INFLUENCE OF RISK BEHAVIORS

LORENA FIDELIS GAMA

STÉPHANY GUTIERREZ COSTA FERREIRA

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO E A INFLUÊNCIA DOS COMPORTAMENTOS DE RISCO

TRAFFIC PSYCHOLOGY AND THE INFLUENCE OF RISK BEHAVIORS

LORENA FIDELIS GAMA

STEPHANY GUTIERREZ COSTA FERREIRA

RESUMO:

A psicologia é essencial para o estudo e a compreensão dos fenômenos da existência humana, sua atuação no contexto do trânsito, pode colaborar para que o mesmo possa se tornar um local de maior bem-estar e segurança para todos os indivíduos. Diariamente milhões de pessoas usam da mobilidade urbana para saírem de suas casas, irem ao trabalho, a escola, realizar seus afazeres e responsabilidades diárias, muitas dessas pessoas são vitimadas por acidentes de trânsito e não voltam mais para casa. O trânsito é ou deveria ser um espaço social e democrático, mas ainda é um local onde a individualidade se manifesta causando fatalidades, sendo assim o trabalho em tela faz uma revisão bibliográfica de artigos, livros, dados nacionais e estatísticas, sobre a psicologia e o comportamento de risco no trânsito, trazendo discussões e reflexões acerca da melhoria da atuação do profissional.

Palavras-chave: Psicologia; Trânsito; Comportamento; Violência e Condutores.

ABSTRACT

Psychology is essential for studying and understanding the phenomena of human existence, and its work in the context of traffic can help to make it a place of greater well-being and safety for all individuals. Every day millions of people use urban mobility to leave their homes, go to work, go to school, carry out their daily chores and responsibilities, and many of these people are victimized by traffic accidents and never return home. Traffic is, or should be, a social and democratic space, but it is still a place where individuality manifests itself, causing fatalities. This is why this paper is a bibliographical review of articles, books, national data and statistics on psychology and risky behavior in traffic, bringing up discussions and reflections on improving the work of professionals.

Keywords: Psychology; Traffic; Behavior; Violence and Drivers.

INTRODUÇÃO:

Segundo Rozestraten (2015) o trânsito é um sistema com normas, construções e o homem, a via e o veículo são partes de um subsistema que se interagem entre si, sendo o homem o maior desorganizador desse sistema, já que é um dos principais participantes ativos no sistema. E são as ações do homem que vão modificar e constituir o trânsito como um todo.

O trânsito além de ser um sistema de mobilidade humana, é também um espaço de uso coletivo onde os indivíduos empregam a sua individualidade, seja como condutores, passageiros ou pedestres, entre outros. Nesse espaço, não diferente dos diversos contextos sociais que se inserem os indivíduos, podemos perceber a manifestação do aspecto emocional e psíquico de cada um, seja em uma briga ou acidente no trânsito, ou mesmo na rotina diária que é percorrida pela sociedade, nas ruas e estradas do país. Manifestamos nossos medos, inseguranças ou raiva, sendo assim é essencial que nesse contexto seja constante a atuação de profissionais, não somente elaborando leis e perspectivas técnicas, mas também no âmbito da saúde mental.

A implementação do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que entrou em vigor no ano de 1998, se consolidou como de extrema importância para a atuação de diversos profissionais no trânsito, tanto no aspecto técnico como social, pois redefiniu diversas condutas e comportamentos no trânsito (Cruz; Wit; Souza, 2020). E quando pensamos na atuação do profissional de psicologia do trânsito, que define a Resolução Contran nº 080/98, para Cruz e col. (2020), este ainda ocupa o espaço exclusivo da avaliação psicológica, e essa visão restrita da atuação do profissional em questão precisa ser revista, pois o psicólogo pode atuar dentro de uma perspectiva maior, compreendendo condições e fatores psicológicos, que conseqüentemente podem desencadear acidentes e comportamentos agressivos e violentos que ocorrem no trânsito.

Cotidianamente, nos diversos veículos de comunicação, são divulgadas notícias de acidentes de trânsito, brigas, discussões que por vezes levam os indivíduos à morte. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2019, cerca de 3,9 milhões de pessoas sofreram algum acidente de trânsito, no período de 12 meses que antecederam a entrevista, e ainda segundo o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), nos anos de 2022 e 2023 contemplando todo o território nacional para cada 100 mil habitantes foram um total de 11,660 óbitos.

Estatísticas que representam um alto índice de acidentes e óbitos no cenário do trânsito

nacional que provocam perdas, sequelas de saúde graves, por vezes irreversíveis, afetam os indivíduos e suas famílias, podem mudar a vida e os planos de todos eles. Estatísticas que podem ser diminuídas, diante da intervenção do Estado, de especialistas do trânsito, envolvendo o aspecto multidisciplinar, com projetos e leis, políticas públicas e principalmente da sociedade como um todo.

Para Ferraz et al (2012), quando se trata de violência no trânsito a abordagem deve ser multidisciplinar, pois envolve diversos campos de pesquisa, a Engenharia, a Pedagogia, inclusive a Psicologia, e cada uma dessas áreas pode cooperar para a construção e desenvolvimento de um trânsito mais seguro. Dessa forma cabe a psicologia compreender quais são os aspectos psicológicos que podem estar envolvidos e sendo agentes causadores dos comportamentos violentos no trânsito, e dessa forma pensar em ações que vão proporcionar mudanças.

A pesquisa em tela visa a reflexão da atuação do profissional de psicologia do trânsito no Brasil e como o comportamento humano no trânsito, e os aspectos emocionais dos indivíduos podem ser um forte agravante nos acidentes e fatalidades vistas diariamente nas ruas e estradas brasileiras. Além de fatores que cooperam para uma desorganização e inviabilidade da mobilidade humana, como o aumento significativo da frota de veículos em todo país nos últimos anos, a má condição das vias, a falta de formação continuada de condutores e a falta de campanhas de conscientização. Fatores que desencadeiam dificuldade no indivíduo e na qualidade da sua mobilidade pelas vias.

Diante disso, como o comportamento humano pode ser uma variável para gerar aumento significativo nos acidentes de trânsito no Brasil? Será que a forma como dirigimos e nos comportamos determina a probabilidade de sofrermos um acidente? Seria a ação do homem no trânsito o principal desencadeador de acidentes? E como a nossa condição psicológica afeta nosso comportamento no trânsito?

Para Rozestraten (2015) todos na sociedade são participantes do trânsito, com idades diferentes, com mais ou menos tempo de experiência no trânsito, com isso diversas personalidades vão estar presentes, todos os elementos da psicologia do trânsito, e suas condutas podem ser compreendidas sob diversas perspectivas.

Com essa variedade de comportamentos e personalidades dos condutores no trânsito, a psicologia tem em mãos muitas variáveis para destrinchar e compreender a partir do seu olhar sobre o indivíduo, que de forma diversa vai ser participante no sistema do trânsito.

DISCUSSÃO - DESENVOLVIMENTO

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO NO BRASIL

A psicologia foi regulamentada como profissão no Brasil, em 27 de agosto de 1962, mas segundo Costa e Alchieri (2016) antes mesmo da regulamentação da psicologia como profissão, já existiam pesquisadores e até mesmo instrumentos e processos de testagens, no âmbito do trânsito, já que com a modernização industrial no século XX e o desenvolvimento econômico, havia necessidade de avaliar e testar o comportamento dos condutores e assim gerar intervenções para diminuir os acidentes de trânsito.

Se no século passado já havia uma preocupação com os acidentes, com a realização de testagens com os condutores e o trânsito nacional, atualmente essa preocupação deveria ser de maior proporção, já que temos uma circulação muito maior de veículos e pessoas, mais estradas e áreas urbanas, onde todos necessitam da mobilidade para chegar ao trabalho, a escola, ao supermercado, entre outros locais. Podemos observar como o cenário do trânsito no Brasil pouco evoluiu, muitos de seus problemas não são debatidos e avaliados pelo poder público, como as leis, por exemplo, ainda se encontram desatualizadas e pouco foi pensado sobre transporte alternativo com menos poluentes. Pensando no profissional de psicologia e nas ferramentas que o mesmo utiliza para desenvolver sua atuação com as demandas dos indivíduos, certamente no contexto do trânsito esse profissional é de grande relevância para desenvolver e criar alternativas para os problemas de mobilidade urbana no Brasil.

Segundo a resolução nº 003/2007 do Conselho Federal de Psicologia (CFP) é atribuição dos Conselhos Regionais de Psicologia supervisionar psicólogos que aplicam exames psicológicos para motoristas, seja para obtenção ou renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), estes devem estar com o registro ativo no conselho, possuírem credenciamento no Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN) do estado em que atuam e o título de especialista em Psicologia do Trânsito.

Para Cruz e col. (2020) o psicólogo do trânsito ainda é visto simplesmente como aplicador dos testes psicotécnicos, até mesmo entre psicólogos de outras áreas de atuação, tal desinformação propicia a ideia de que o psicólogo do trânsito não é necessário e que seu trabalho não contribui para a sociedade, se limitando à testagem e avaliação psicológica.

Com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro –CTB, em vigor desde janeiro de 1998, foi notável uma mudança na forma de organização do trânsito, vale salientar, além disso, sua relevância para profissionais que atuam no trânsito, porém ainda é essencial, que além das

leis e normas, não somente os profissionais da psicologia, mas de áreas multidisciplinares, integrem órgãos de trânsito nacionais, estaduais e municipais e buscando desenvolver pesquisas, políticas públicas e/ou campanhas para a conscientização da sociedade, para que seja possível mudanças no trânsito.

Cooperando para haver uma mudança efetiva também, na forma como o profissional de psicologia atua e para que o mesmo possa integrar de fato mudanças na perspectiva do trânsito e comportamento dos condutores, sendo essencial que sua atuação seja desenvolvida para além de aplicação de testes psicotécnicos. Presente em doze estados brasileiros, criada em 2015, a Associação Brasileira de Psicologia de Tráfego (ABRAPT) tem a finalidade de agregar estudantes de psicologia, psicólogos, pesquisadores e especialistas de ensino superior, para proporcionar e desenvolver conhecimento técnico científico da atividade profissional da área de tráfego e mobilidade urbana.

Para a ABRAPT sua principal preocupação é a vida e a responsabilidade na construção de um trânsito mais seguro. Além de pesquisas científicas, aperfeiçoamento de profissionais da psicologia do tráfego, há preocupação em integrar a psicologia a outras áreas que envolvem o trânsito, criando uma corrente de comunicação para melhor desenvolver e refletir sobre os percalços que envolvem a mobilidade urbana e a atuação dos diversos profissionais.

AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA NO TRÂNSITO

De acordo com o Conselho Federal de Psicologia (CFP) a avaliação psicológica é um processo técnico e científico realizado com pessoas ou grupos de pessoas que, de acordo com cada área do conhecimento e com as demandas exigidas, requer metodologias específicas. (CARTILHA AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA)

Segundo a Resolução do Conselho Federal de Psicologia (CFP) nº9/2018 Art. 1º - “Avaliação Psicológica é definida como um processo estruturado de investigação de fenômenos psicológicos, composto de métodos, técnicas e instrumentos, com o objetivo de prover informações à tomada de decisão, no âmbito individual, grupal ou institucional, com base em demandas, condições e finalidades específicas. ”

Atualmente regulamentado pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), de acordo com o artigo 147, para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), são necessárias a realização de exames de aptidão física e mental, por profissional especialista em medicina do tráfego e psicologia do trânsito. A avaliação psicológica é realizada principalmente para a

obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH), e também na renovação, por condutores que realizam atividade remunerada das categorias C, D e E.

Aprovada em 2023 pela Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), o Projeto de Lei do Senado nº 98, de 2015 do senador Davi Alcolumbre (DEM/AP), que será votado na Câmara dos Deputados, exige a avaliação psicológica para todos os motoristas a partir da primeira habilitação, para o senador Davi Alcolumbre as condições psicológicas dos motoristas podem comprometer a forma como se comportam no trânsito. Vale ressaltar que o indivíduo não permanece inalterado, inclusive nos aspectos psicológicos, que podem mudar ao longo da sua vida.

Segundo a Resolução do CFP nº1/2019, os condutores são avaliados segundo os seguintes critérios:

I – Quanto aos aspectos cognitivos: a) atenção concentrada; b) atenção dividida; c) atenção alternada; d) memória visual; e) inteligência.

II – Quanto ao juízo crítico/comportamento: a) deverá ser avaliada (o) por meio de entrevista e criação de situações hipotéticas que versem sobre reações/decisões adequadas às situações no trânsito, tempo de reação, assim como a capacidade para perceber quando as ações no trânsito correspondem ou não a decisões ou comportamentos adequados, sejam eles individuais ou na relação com a (o) outra (o). Ainda, a (o) psicóloga (o) deverá obter informações a respeito do histórico da (o) candidata (o) com relação a acidentes de trânsito e opiniões sobre cidadania e mobilidade humana e urbana.

III – quanto aos traços de personalidade: a) impulsividade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída; b) agressividade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída; c) ansiedade adequada, não podendo estar exacerbada ou muito diminuída. (RESOLUÇÃO CFP 01/2019, pág.03)

É de total responsabilidade do psicólogo, avaliar e planejar instrumentos, técnicas e os métodos que serão utilizados na avaliação psicológica no contexto do trânsito, é obrigatória a realização da entrevista individual, e caso seja solicitada pelo candidato, deverá ser apresentada a devolutiva da avaliação realizada e dependendo do resultado da avaliação, deverá ser orientado a respeito de possíveis encaminhamentos. Como podemos verificar, a avaliação psicológica vai englobar uma análise do aspecto psicológico do indivíduo, comportamental, condições fisiológicas e sua conduta no trânsito.

O COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

Quando pensamos em comportamento no trânsito e quais mudanças são necessárias para que o trânsito se torne mais harmonioso, uma das vertentes teóricas da psicologia que levanta essa discussão sobre o comportamento no trânsito é a psicologia ambiental. Para Günther (2015) “A psicologia ambiental é definida como o estudo da relação recíproca entre as pessoas e seu ambiente.” (GUNTHER, 2015 P.32). E se refletirmos o comportamento dos indivíduos ao dirigirem seus veículos possui uma intrínseca relação com o ambiente do trânsito, ou eles se comportam dessa forma em todos os ambientes, em casa, no trabalho, em ambientes festivos e calmos?

A relevância dessa abordagem para a análise do comportamento humano no trânsito decorre do fato de que as ações dos motoristas, ciclistas e demais usuários afetam e são afetadas pelos elementos físicos e sociais dispostos nesse ambiente. Por exemplo: os modos de transportes disponíveis em determinada cidade ou bairro e a forma como as pessoas se comportam diante dessas opções influenciam profundamente a qualidade e a estrutura do ambiente. (GUNTHER, 2015 P.32)

Então muitos de nossos comportamentos são influenciados a depender do ambiente em que estamos inseridos, muitas vezes ao passar o dia todo no trânsito, a sensação ao final do dia é de um cansaço e estresse extremo, com o barulho, o ar, os motores, a irritabilidade nos congestionamentos, parece que a fotografia desse dia fica ecoando nos ouvidos.

Como ressalta Gunther (2015), uma das perspectivas utilizadas pela psicologia ambiental para compreender os acontecimentos que ocorrem no trânsito é a abordagem multidisciplinar, nessa abordagem é essencial considerar as diversas áreas que podem contribuir para o desenvolvimento e compreensão dos fatores do trânsito, seja a engenharia, sociologia, medicina, educação, todas vão contribuir de alguma forma para a investigação e estudos da mobilidade urbana.

A junção da atuação disciplinar no trânsito, por exemplo, quando pensamos na engenharia, pode cooperar para organização e estruturação do trânsito nas cidades, a sociologia, para investigar a interação social e desenvolvimento histórico e cultural da mobilidade urbana, a medicina e educação para mobilizar e conscientizar a sociedade das consequências que podem causar comportamentos de risco, como dirigir embriagado ou em alta velocidade. Vale ressaltar que a forma como as crianças assimilam os comportamentos no trânsito podem beneficiar ou gerar influências negativas, já que, as mesmas serão as futuras gerações que vão integrar o trânsito. Então se houver orientações desde a infância, há possibilidade de os futuros adultos terem uma visão consciente sobre comportamento no trânsito.

Para Brabo e Matos (2019, p.11), “o condutor de veículos entra em conflito com características ambientais ao dirigir sobre influências causadas por estresse, emoções, fadiga, sonolência e substâncias psicoativas. Este ambiente exige atenção, concentração e direção segura para os motoristas, passageiros e pedestres. Portanto, a atuação do psicólogo do trânsito tem que ir além da aplicação de testes. ”

Se refletirmos, o trânsito é um fenômeno social, pois o mesmo envolve a sociedade como um todo, que se utiliza do mesmo para sua mobilidade. Um fenômeno psicológico, que expressa o comportamento e subjetividade dos indivíduos, com suas emoções, medos, e diversos fatores biológicos como atenção, concentração, entre outros. Sobretudo um fenômeno histórico que se constituiu e evoluiu junto com as civilizações e as tecnologias presentes no cotidiano das sociedades. Sendo assim, para se pensar o trânsito, a sociedade, os indivíduos e suas mudanças comportamentais, é essencial que se compreenda o papel do indivíduo no trânsito e como os seus comportamentos vão influenciar esse espaço de mobilidade que ajudamos a construir todos os dias.

Ferraz et al (2012), afirma que não é possível associar os acidentes de trânsito a somente uma causa, os mesmos podem acontecer por uma junção de diversos fatores, como, a exposição diária e rotineira ao trânsito, e quando se trata da legislação e da fiscalização, quanto mais atuantes, maior é a preocupação dos condutores, seja com os equipamentos de segurança, como o cinto de segurança, por exemplo, com o abuso de velocidade, etc, e tal preocupação pode ser um fator para mudar certos comportamentos, e dessa forma menor pode ser o risco de acidentes. Ferraz et al (2012), afirma que o emprego de velocidade inapropriada, ingestão de álcool, drogas ou medicamentos, cansaço, sonolência, conduta perigosa, falta de habilidade, desvio de atenção, são fatores de risco, no trânsito, que podem ser associados ao ser humano.

A reflexão sobre o comportamento dos indivíduos no trânsito é vasta, diversa, extensa e pode ser vista por diversas óticas, seja direta, ligadas a priori ao indivíduo, desde o comportamento, as emoções até as condições físicas e biológicas, ou mesmo indiretas, pela condição das vias, os outros motoristas, a sinalização, entre outros.

O TRÂNSITO BRASILEIRO

Atualmente segundo o censo do IBGE de 2022 a população brasileira é de um total de 203,1 milhões de habitantes, para se ter uma ideia comparativa da quantidade de habitantes e veículos que circulam nas diversas vias, estradas e rodovias nacionais, segundo o Ministério dos Transportes, a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) e o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), pesquisa referente a dezembro de 2023, o Brasil possui um total de 119,1 milhões de veículos, de vários tipos, sendo, automóveis, caminhões, motocicletas, motonetas, ônibus, entre outros. E esse número aumenta a cada dia mais, gerando uma sobrecarga de circulação, principalmente nas grandes cidades e nos grandes centros urbanos nacionais.

Fazendo um recorte local, atualmente segundo censo de 2022 do IBGE, Inhumas-GO conta com uma população de 52.204 habitantes, enquanto possui segundo SENATRAN, segundo pesquisa de dezembro/2023, um total de 44.600 veículos, sendo 18.630 automóveis e 8.033 motocicletas, entre outros. Diante desse dado é possível refletirmos sobre o aumento significativo da frota de veículos e como esse aumento pode afetar o funcionamento da mobilidade urbana, considerando que Inhumas é uma cidade do interior e possui uma estrutura limitada para se adequar ao alto fluxo de circulação de veículos. Com o aumento da população e a frota veicular o poder público não pensou em formas de transportes alternativos, para facilitar o deslocamento da população e melhorar a circulação de veículos. Além dessa frota extensa e da grande quantidade da população brasileira, que se utiliza todos os dias da mobilidade urbana, seja condutor, pedestre, motociclista ou mesmo ciclista, temos os altos índices de poluentes do ar dos combustíveis fósseis utilizados, o barulho dos motores e buzinas, as dificuldades diversas das vias seja na qualidade das mesmas ou os congestionamentos quilométricos vivenciados todos os dias, o acumulado de todos esses fatores externos aos indivíduos ali presentes no trânsito são fortes desencadeadores de estresse, medo, raiva, entre outros, aspectos psicológicos e biológicos poderão ser afetados, no contexto do trânsito.

Lançada durante o mês de maio pelo Governo Federal e o ministério dos transportes, a campanha Maio Amarelo 2024, tem como tema “Paz no Trânsito Começa por Você”, possui a finalidade de “discutir e criar estratégias voltadas à segurança viária e a construção de vias e espaços mais seguros e ambientalmente sustentáveis. Apesar de ser uma campanha nacional pouco se tem visto de divulgação nos veículos e mídias digitais, poucas discussões têm sido levantadas em prol do tema.

Segundo o boletim epidemiológico, do Ministério da Saúde, publicado em abril de

2023, lesões ocorridas no trânsito são um problema de saúde pública não somente no Brasil, mas também no aspecto mundial, representando em 2020, segundo o mesmo, mais de 190 mil internações em hospitais do Sistema Único de Saúde (SUS). Com o aumento cada vez maior do número de veículos automotores e a necessidade de deslocamento diário de milhões de pessoas, essa taxa tem aumentado a cada ano.

Dessa forma é essencial a compreensão dos múltiplos fatores que envolvem a incidência dos acidentes de trânsito. E seria possível mudar esse atual cenário de mortes, acidentes e comportamentos violentos no trânsito? E qual a solução para os problemas de trânsito enfrentados? Respostas objetivas e esclarecedoras não são tão simples, pois para tais mudanças ainda são necessários estudos, pesquisas, ações do Estado sobre leis e fiscalização, campanhas em prol da conscientização da população, a respeito dos comportamentos de risco no trânsito, e uma sociedade que mude sua forma de manifestar seu individualismo e violência no trânsito. Segundo Da Matta (2010) é necessário democratizar a rua, para que a mesma seja igualitária e democrática, que tenha como fundamento a consciência e os limites do poder.

ÁLCOOL E DIREÇÃO

A Lei Seca 11.705/2008, completou 15 anos em 2023, divulgado pelo SENATRAN em 2023 em conjunto com o Ministério dos Transportes, o relatório mostra que o Brasil teve uma média de oito infrações por hora, nesses últimos anos foram catalogadas mais de um milhão de infrações, seja por dirigirem sob efeito de álcool ou outra substância psicoativa, dados esses que permitiram traçar um perfil dos infratores e um recorte dos números durante os 15 anos da lei em vigor.

Foram um total de 1.015.570 multas nos últimos quinze anos, são em média oito infrações por dia, são cometidas principalmente aos finais de semana, entre as 23h e 0h, por homens, com idade média de 42 anos.

O álcool é uma substância psicoativa depressora do Sistema Nervoso Central SNC, podendo alterar a atenção, percepção e o comportamento do indivíduo. Para Günther *et al.* (2015), dirigir necessita de atenção, para se perceber estímulos e dirigir com segurança.

Dirigir requer atenção do condutor, que deve perceber os estímulos importantes a seu redor para dirigir com segurança. Qualquer substância que afete seus reflexos ou cognição pode resultar em acidente de trânsito. Conduzir um veículo sob o efeito de álcool ou de outras substâncias psicoativas (SPAs) vem, cada vez mais, aumentando as estatísticas de acidentes no mundo. (GUNTHER et al., 2015)

Dentre os diversos comportamentos de risco praticados no trânsito, certamente o uso do álcool e de outras drogas, é um dos principais fatores que causam acidentes e mortes no trânsito, mesmo com a Lei Seca em vigor, o que se percebe é que não existe nenhum pudor por parte de alguns condutores em dirigir sob efeito do álcool e a fiscalização ainda se concentra nos grandes centros e capitais, deixando a mercê outras cidades e regiões, onde a impunidade, infelizmente, causa mortes e deixa sequelas irreversíveis nas vítimas de acidente de trânsito, provocados pela mistura fatal de álcool e direção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando pensamos em mudança no trânsito as queixas mais comuns costumam ser: “se o poder público não arrumar essas ruas”, “se não começar a multar esses irresponsáveis”, “se não tiver fiscalização ninguém obedece”, “é por que ainda não doeu no bolso”, entre outras tantas críticas que são proferidas. Parece que a mudança virá de um lugar externo, de intervenções grandiosas em estrutura, fiscalização, que são essenciais e necessárias, claro, mas a mudança precisa começar pela conscientização de todos.

Temos o famoso e infeliz “jeitinho brasileiro”, onde nos isentamos de certas responsabilidades por que vamos dar o nosso jeito, muitas vezes corrompido e distorcido e no trânsito não é diferente, pouco sabemos sobre as leis e normas de trânsito, a não ser no dia da prova teórica do Detran, e depois disso esquecemos as placas, sinalização, normas e regras das vias, e só somos submetidos a um curso de reciclagem em casos isolados com determinação da lei ou de algum órgão de trânsito.

Enquanto estivermos presos em nossa individualidade, em nossas crenças pessoais, seremos sempre alguém apontando o dedo para o erro do outro e esperando uma intervenção divina para que a real mudança aconteça. O que podemos fazer no trânsito para que o nosso comportamento seja diferente? Podemos usar da direção defensiva, respeitar a sinalização, dirigir com cuidado, respeito e empatia com os condutores ao nosso redor, estacionar em locais permitidos, até parece um discurso utópico mas pode fazer a diferença, pode ajudar a salvar a vida de alguém no trânsito, e é mais simples do que parece.

O automóvel surgiu no século XIX e desde então se tornou muito mais do que um instrumento de transporte e mobilidade, ele se tornou um instrumento de poder, muitos se sentem intocáveis em seus veículos importados, em alta velocidade, muitos usam o automóvel como instrumento de status, que desperta interesse com sua performance, sua tecnologia

avançada, como se o carro fosse determinar seu valor e dignidade, como se o veículo em que estamos fizesse do indivíduo, o dono das leis e da razão. O trânsito precisa ser democrático e igualitário, pois é a partir da mobilidade urbana que saímos de casa, buscamos sonhos, realizações, foi assim que a existência humana foi se constituído, se movimentando, correndo, locomovendo, evoluindo com os séculos.

Não teremos respostas, soluções, se a reflexão de como nos comportamos no trânsito, não fizer parte do nosso dia a dia, e o outro? O outro é subjetivo, desconhecido, pouco podemos saber de nós, imagina dos outros. E você o que tem feito para mudar seu comportamento no trânsito?

REFERÊNCIAS

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/busca.html?searchword=ACIDENTES+DE+TRÂNSITO>. Acesso em 20 de abril de 2024.

CRUZ, Roberto M; WIT, Paulus de; SOUZA, Caroline. **Manual de Psicologia do Trânsito.** 2a Edição. São Paulo. Vetor, 2020.

MATOS, Adrielle Lorena Moraes de; BRABO, Gustavo Rodrigues. **Psicologia do Trânsito.** Estudo dos Fatores de Risco à Saúde Mental de Motoristas de Transporte Público. Editora Itacaiúnas. Ananindeua PA, 2019.

Rozestraten, R. **Psicologia do Trânsito, Conceitos e Processos Básicos.** Editora da USP. São Paulo, 2015.

Resolução CONTRAN nº 80 de 19/11/1998. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/contran>. Acesso em 15 de maio de 2024.

Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST). Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/renaest>. Acesso em 10 de abril de 2024.

Ferraz, A. C. P. et al. (2012) **Segurança Viária.** Suprema Gráfica e Editora, São Carlos

Gunther, H et al (2015) **Pesquisas Sobre Comportamento no Trânsito.** Casapsi Livraria e Editora Ltda, São Paulo.

Ministério da Saúde. <https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2023/abril/ministerio-da-saude-lanca-documento-com-dados-sobre-lesoes-de-motociclistas-no-transito>. Acesso em 01 de abril de 2024.

COSTA, Bruna Luciana Rodrigues; ALCHIERI, João Carlos. Aspectos Históricos da Avaliação Psicológica do Trânsito no Brasil. IN: SILVA, Rogério de Oliveira (org.). **Psicologia do tráfego: Características e Desafios no Contexto do Mercosul.** 1ª Edição Brasília - DF 2016. cap.01, pag. 08. Disponível em: https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web12set16-2.pdf. Acesso em: 31 de maio de 2024.

Associação Brasileira de Psicologia do Tráfego. Disponível em: <https://www.abrapsit.org.br/aabrapsit>. Acessado em 15 de maio de 2024.

Governo Federal. Ministério dos Transportes. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/maio-amarelo-2024>. Acessado em 20 de maio de 2024.

Conselho Federal de Psicologia. **Cartilha Avaliação Psicológica 2022**. CFP, Brasília, 3º edição.

Governo Federal. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito-SENATRAN. Estatísticas, Frota de Veículos. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2023>. Acessado em 20 de maio de 2024.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Texto para Discussão. **Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências e Reflexões**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.