

**AJES – INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO DO VALE DO JURUENA
BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO: REVISÃO INTEGRATIVA

Autor: José Antonio de Vasconcelos

Orientadora: Profa. Dra. Nádie Christina Ferreira Machado Spence

JUÍNA/2016

**AJES – INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO DO VALE DO JURUENA
BACHARELADO EM PSICOLOGIA**

PSICOLOGIA DO TRÂNSITO: REVISÃO INTEGRATIVA

Autor: José Antonio de Vasconcelos

Orientadora: Profa. Dra. Nádie Christina Ferreira Machado Spence

“Monografia apresentada ao Curso de Bacharel em Psicologia da AJES – Instituto Superior de Educação do Vale do Juruena como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Psicologia”.

JUÍNA/2016

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente ao Pai Celestial por iluminar meus passos nessa trajetória acadêmica, por me dar apoio necessário nessa jornada, colocando pessoas capacitadas para auxiliar-me, com força necessária para que juntos pudéssemos finalizar essa etapa da minha vida acadêmica.

Agradeço à minha família e amigos pela dedicação, auxílio, afeto e confiança que me passaram.

Aos professores e professoras da IES, por me proporcionar o conhecimento.

Agradeço a minha orientadora Profa. Dr. Nádie Christina Ferreira Machado Spence pela disposição e dedicação para comigo nesta etapa final do curso.

DEDICATÓRIA

À Deus, à minha família, aos meus amados pais, que com esforço me deram o necessário para ser a pessoa que sou, jamais deixaram de apoiar e abençoar-me, pois sabem eles, que seu filho mesmo morando há quilômetros de distância de sua casa, nunca deixou de amá-los.

Dedico este trabalho a todos aqueles que me incentivaram e me deram forças para continuar na caminhada acadêmica.

EPIGRAFE

*“A Psicologia nunca poderá dizer a verdade sobre a loucura,
pois é a loucura que detém a verdade da Psicologia. “*

(Michel Foucault)

AJES – INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO DO VALE DO JURUENA
BACHARELADO EM PSICOLOGIA

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ma. Chayene Hackbarth
Examinadora

Profa. Dra. Marileide Antunes
Examinadora

Profa. Dra. Nádie Christina Ferreira Machado Spence
Orientadora

RESUMO

Na sociedade contemporânea o trânsito tem sido encarado como um problema social. Neste estudo o trânsito será entendido como o movimento de veículos e pedestres considerados em seu conjunto. O comportamento do motorista é o principal fator para que não haja problemas no trânsito. Diante desta realidade a questão norteadora que situou e ilustrou esta pesquisa foi: Qual tem sido o objeto de estudo nas pesquisas de Psicologia do Trânsito acerca do “condutor”, no período de 2006 a 2016. O objetivo geral foi identificar quais são os estudos existentes, no período de 2006 a 2016, sobre a Psicologia do Trânsito na sociedade contemporânea. Para tanto, buscou-se identificar nas produções de 2006 a 2016 se existem estudos sobre a temática; demonstrar como a Psicologia do Trânsito está sendo discutida na literatura; evidenciar os aspectos mais relevantes em relação a Psicologia do Trânsito. Esta pesquisa delimita-se em analisar estudos já existentes e disponíveis no banco de dados da Biblioteca Virtual em Saúde – Psicologia sobre a Psicologia do Trânsito entre outros bancos de dados. Este estudo se justifica, considerando o ritmo acelerado da sociedade contemporânea, causado pelos avanços tecnológicos que alteraram também a postura dos condutores de veículos. A relevância deste estudo pauta-se também na necessidade e conveniência da formação de psicólogos que atendam às exigências de cada tempo. Verificou-se que comportamento do motorista do veículo é o fator que mais causa problemas no trânsito e que os comportamentos inadequados no trânsito só serão modificados diante do conhecimento de crenças e valores dos motoristas. Apontam ainda a necessidade de programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado dos motoristas.

Palavras-chave: Psicologia do Trânsito; Comportamento; Segurança no Trânsito.

ABSTRACT

In contemporary society traffic has been seen as a social problem. In this study the traffic will be understood as the movement of vehicles and pedestrians considered as a whole. The driver's behavior is the main factor so there are no problems in traffic. Given this reality the main question that stood and illustrated this research was: What has been the object of study on traffic psychology research on the "driver" in the period 2006 to 2016. The overall objective was to identify which existing studies are, from 2006 to 2016, on the Psychology of Traffic in contemporary society. Therefore, we sought to identify the 2006-2016 productions are no studies on the subject; demonstrate how the Traffic Psychology is being discussed in the literature; highlight the most relevant aspects in relation to Psychology Transit. This research defines on analyzing existing studies and available in the Virtual Library database in Health - Psychology of the Psychology of traffic between other databases. This study is justified, given the fast pace of modern society, caused by the technological advances that also changed the attitude of drivers. The relevance of this study is guided also the need and convenience of training psychologists who meet the requirements of each time. It was found that the vehicle driver behavior is the main factor that causes problems in traffic and that inappropriate behavior in traffic will only be modified before the knowledge of beliefs and values of the drivers. Also highlight the need for training programs, rehabilitation and education, to promote a better behavior of drivers.

Keywords: Traffic Psychology; Behavior; Traffic Safety.

LISTA DE QUADROS

| | |
|---|----|
| Quadro 1 – Base de dados pesquisada | 29 |
| Quadro 2 – Sinóptico Geral – Identificação da Pesquisa | 32 |
| Quadro 3 – Sinóptico Geral – Dados Qualitativos da Pesquisa | 34 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 1 – Número de Redutores Eletrônicos de Velocidade nas Rodovias Federais Brasileiras por Estado, 2010 - 2015 | 20 |
| Tabela 2 – Da Metodologia..... | 40 |
| Tabela 3 – Do Ano de Publicação..... | 41 |
| Tabela 4 – Da Base de Dados..... | 42 |
| Tabela 5 – Dos Estados de Publicação | 43 |
| Tabela 6 – Da Classificação do Nível de Evidência..... | 44 |

LISTA DE GRÁFICOS

| | |
|---|----|
| Gráfico 1 – Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito..... | 21 |
| Gráfico 2 – Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito | 22 |
| Gráfico 3 – Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito dados comparativos entre DPVAT, DATASUS E DENATRAN..... | 23 |
| Gráfico 4 – Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito | 24 |
| Gráfico 5 – Da Metodologia..... | 40 |
| Gráfico 6 – Do Ano de Publicação..... | 41 |
| Gráfico 7 – Da Base de Dados..... | 42 |
| Gráfico 8 – Dos Estados de Publicação | 43 |
| Gráfico 9 – Da Classificação do Nível de Evidência..... | 44 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 – Fluxograma da Pesquisa..... | 31 |
|--|----|

SUMÁRIO

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | INTRODUÇÃO | 13 |
| 2 | FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA | 15 |
| 2.1 | A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO | 15 |
| 2.2 | POLÍTICAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO | 17 |
| 2.2.1 | CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO DE 1998 | 18 |
| 2.2.2 | IMPLEMENTAÇÃO DOS REDUTORES ELETRÔNICOS DE VELOCIDADE..... | 19 |
| 2.2.3 | PRIVATIZAÇÃO | 20 |
| 2.2.4 | ESTATÍSTICAS DO MINISTÉRIO DA SAÚDE | 21 |
| 2.3 | AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA | 24 |
| 3 | METODOLOGIA DA PESQUISA..... | 28 |
| 4 | CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA..... | 40 |
| 4.1 | RESULTADOS | 40 |
| 4.2 | DISCUSSÃO DOS DADOS | 45 |
| 5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 49 |
| | REFERÊNCIAS..... | 51 |

1 INTRODUÇÃO

Na sociedade contemporânea o trânsito tem sido encarado como um problema de saúde e social. O ritmo de vida acelerado se evidencia significativamente na pressa e aceleração que se apresentam no trânsito. A população em geral e principalmente os condutores de veículos precisam estar conscientes desta realidade.

Neste estudo, o trânsito será entendido como o movimento de veículos e pedestres considerados em seu conjunto. Ou seja, são pessoas indo e vindo o tempo todo, cada uma delas com a sua personalidade e seus compromissos. Numa primeira compreensão tem-se que os veículos facilitam e agilizam a chegada no horário marcado, porém podem atrasar a vida de todos quando o motorista se torna impaciente e intolerante.

Mesmo tendo ciência das leis de trânsito, o motorista muitas vezes perde o controle emocional e acaba transgredindo as regras, prejudicando e si mesmo e a outros. O uso de bebidas alcoólicas ou outras drogas, o desrespeito às sinalizações, utilizar aparelhos eletrônicos quando se está dirigindo, o excesso de velocidade e a má condição dos veículos, são os fatores que geram mais violência no trânsito.

Com o aumento do tráfego de veículos faz-se necessário o planejamento urbano e dos sistemas viários, evitando problemas para a qualidade de vida da população. Nesse sentido torna-se necessário considerar que as pessoas precisam que o fluxo do trânsito seja rápido para que consigam cumprir seus diversos compromissos. Cada pessoa estabelece suas prioridades e precisa alcançá-las com segurança, com isso o trânsito passou a ser uma disputa de tempo e espaço.

O comportamento do motorista é o principal fator para que não haja problemas no trânsito. Esses comportamentos inadequados no trânsito só serão modificados diante do conhecimento de crenças e valores dos motoristas relacionadas a aspectos sociológico-antropológicos e também psicológicos (características da personalidade). Além disso, programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado, são indispensáveis para o entendimento da cultura e das condições de vida locais, pois só através delas pode-se chegar à compreensão das atitudes dos motoristas.

Diante desta realidade a questão norteadora que situou e ilustrou esta pesquisa foi: Qual tem sido o objeto de estudo nas pesquisas de Psicologia do Trânsito acerca do “condutor”, no período de 2006 a 2016.

O objetivo geral foi identificar quais são os estudos existentes, no período de 2006 a 2016, sobre a Psicologia do Trânsito na sociedade contemporânea. Para tanto, buscou-se identificar nas produções se existem estudos sobre a importância da Psicologia no Trânsito; demonstrar como a Psicologia do Trânsito está sendo discutida na literatura e evidenciar os aspectos mais relevantes em relação a Psicologia do Trânsito.

Esta pesquisa delimita-se em analisar estudos já existentes e disponíveis no banco de dados da Biblioteca Virtual em Saúde, sobre a temática Psicologia do Trânsito.

Este estudo se justifica, pois, o ritmo acelerado da sociedade contemporânea, causado pelos avanços tecnológicos, fez alterar também a postura dos condutores de veículos. Assim, a Psicologia do Trânsito exige maiores aprofundamentos considerando a realidade social que se evidencia. A relevância deste estudo pauta-se também na necessidade e conveniência da formação de Psicólogos que atendam às exigências de cada tempo.

Este trabalho se divide em cinco partes: sendo a primeira a introdução; a segunda o referencial teórico, a terceira a metodologia; quarta apresenta os resultados e análise de dados e a quinta parte as considerações finais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 A PSICOLOGIA DO TRÂNSITO

A história da Psicologia do Trânsito é ainda bastante recente, por volta de 100 anos apenas. Ela surgiu com o objetivo de estudar cientificamente o comportamento dos usuários do trânsito tanto terrestre, aéreo, marítimo, fluvial e ferroviário. Porém, atualmente, ela se limita ao comportamento daqueles que utilizam rodovias e redes viárias urbanas.

Historicamente a Psicologia do Trânsito tem início em 1910, quando motoristas de bonde de Nova Iorque foram submetidos a testes de inteligência. Porém, seu crescimento no mundo teve maior repercussão nas décadas de 1950 e 1960, com a formação de diversos centros de pesquisas de comportamento no trânsito (ROZESTRATEN, 1988) e no Brasil, a Psicologia do Trânsito ainda é um campo que avança com certa timidez (SILVA e DAGOSTIN, 2006), quando comparada a outros países.

O marco histórico da Psicologia do Trânsito no Brasil ocorreu segundo Hoffmann e Cruz (2003), com reconhecimento da profissão de psicólogo no país na década de 1960, por meio da Lei nº 4.119, de 27 de agosto de 1962, e sua regulamentação pelo Decreto nº 53.464, de 21 de janeiro de 1964.

Nessa época, os psicólogos iniciaram o movimento de criação do Conselho Federal e dos Conselhos Regionais de Psicologia. Vale ressaltar que os profissionais que atuavam na avaliação das condições psicológicas para dirigir já contavam com a tradição de mais de uma década na aplicação dos exames psicológicos (HOFFMANN e CRUZ, 2003).

A Psicologia do Trânsito, entendida “como uma área da Psicologia que estuda, por meio de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos externos e internos, conscientes e inconscientes que os provocam ou os alteram” (ROZESTRATEN, 1988), tradicionalmente, tem seu foco de atuação na avaliação psicológica no processo de obtenção, renovação, mudança ou adição de categoria da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

A metodologia da Psicologia do Trânsito se assemelha às outras áreas de Psicologia, apesar do Brasil andar a um ritmo bastante lento. Ao mesmo tempo em que são realizadas as pesquisas em laboratórios, acontece também a observação dos fatos, buscando dados para o estudo. Segundo Rozestraten (2012, p. 55) “a metodologia usada na Psicologia do Trânsito não difere essencialmente da metodologia usada em outras áreas da Psicologia”, é científica na medida em que descobre as relações de estímulos e variáveis dependentes.

Com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 1997) houve um período de maior sensibilização da sociedade e discussões acerca de políticas públicas de saúde, segurança e educação relacionadas à circulação humana e também uma maior preocupação com a Psicologia do Trânsito. (HOFFMANN & CRUZ, 2003)

O DETRAN, enquanto parte integrante do Sistema Nacional de Trânsito foi criado em 21 de setembro de 1966 pelo Decreto-lei 5.108 que instituiu o segundo Código Nacional de Trânsito. Em 23 de fevereiro de 1967, aquele decreto foi modificado pelo Decreto-lei nº 237, sendo efetivamente regulamentado em 16 de janeiro de 1968, por meio do Decreto-lei 62.127. Em função dessa nova organização do sistema de trânsito, cada Estado brasileiro procedeu à criação do seu DETRAN, seja pela estruturação do serviço que anteriormente não existia, seja pela reestruturação do serviço administrativo de trânsito existente.

De acordo com a regulamentação, os Departamentos de Trânsito deveriam oferecer um conjunto de serviços a fim de cumprir com suas atribuições, dentre eles o serviço médico e psicotécnico. Esta exigência reconheceu a importância dos fatores psicológicos na segurança viária, além do mais, ampliou o mercado de trabalho para o psicólogo, cuja profissão havia sido regulamentada em 1964.

Diante desta história, os psicólogos que atualmente atuam nos DETRANs se limitam a realizar a avaliação psicológica de condutores: administrando, avaliando e analisando os resultados dos instrumentos; coordenando este serviço, desempenhando atividade administrativa, ou fiscalizando as atividades realizadas pelas clínicas credenciadas.

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. A atuação do Psicólogo foi ampliada também para ações na prevenção de acidentes; perícia em exames para motorista objetivando sua readaptação ou reabilitação profissional e tratamento de fobias ao volante.

Analisar o comportamento de um condutor de veículos envolve vários aspectos, cada um com a sua importância na prevenção de acidentes, destacando assim a relevância do seu estudo, indiferente da idade, sexo, profissão ou condição socioeconômica do indivíduo. Os comportamentos analisados podem ser individuais ou coletivos a partir da definição de Rozestraten (2012, p. 4) sobre o que é trânsito: “conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos nas vias públicas, dentro de um sistema convencional de normas, que tem por fim assegurar a integridade de seus participantes”.

O estudo deste conjunto de deslocamentos resulta em parâmetros para uma relação mais eficiente dos atores envolvidos, pois além de evitar acidentes a Psicologia do Trânsito poderá oferecer regras seguras de circulação. Em suma, a Psicologia do Trânsito oferece instrumentos para que o indivíduo tenha maior segurança no trânsito, minimizando riscos de acidentes, oferecendo condições de segurança e protegendo a vida.

2.2 POLÍTICAS DE EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

Para melhor compreender acerca da importância da atuação do psicólogo do Trânsito, entendemos ser fundamental discutir as políticas de educação propostas e como o psicólogo se insere neste contexto.

O Código de Trânsito Brasileiro, em seu Capítulo VI, trata especificamente da “Educação para o Trânsito”. Neste afirma ser um direito de todos e que constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito. Através de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação, a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus (BRASIL, 1997).

Com o envolvimento de vários segmentos da sociedade, os programas voltados para a educação para o trânsito têm como objetivo sensibilizar cada indivíduo sobre a educação no trânsito, que assegura maior segurança para todos, minimizar os problemas que se apresentam no trânsito em questão, capacitar os motoristas amadores e profissionais do transporte e a formação de educadores para que possam mediar orientações nas instituições educacionais de trânsito.

2.2.1 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO DE 1998

O novo Código de Trânsito Brasileiro está em vigor a partir de janeiro de 1998, alterando alguns aspectos em relação ao código de 1966, o qual vigorava até então. Entre as principais inovações destacam-se:

Artigo 261 - § 1º - Além dos casos previstos em outros artigos deste Código e excetuados aqueles especificados no art. 263, a suspensão do direito de dirigir será aplicada quando o infrator atingir, no período de 12 (doze) meses, a contagem de 20 (vinte) pontos, conforme pontuação indicada no art. 259.

Assim, fica determinado que as infrações de trânsito cometidas pelo condutor sejam pontuadas na carteira de habilitação, e ao total de 20 pontos somados no período de um ano, a carteira de motorista seja suspensa.

O Código de Trânsito Brasileiro também estabelece que:

Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência.

O Artigo 165 complementa com a seguinte redação:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração - gravíssima; Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

Esses artigos se aplicam aos casos de embriaguez comprovada e o condutor que for pego em estado de embriaguez poderá ter a licença de direção

suspensa, além de incorrer em pagamento de multa correspondente à penalidade do tipo gravíssima.

Alguns artigos tratam sobre as penalidades caso os ocupantes dos veículos não usem o cinto de segurança:

Art. 167. Deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65: Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator.

As penalidades pela falta do uso do cinto de segurança, por todos os ocupantes do veículo, implicam também em perda de pontuação na carteira de habilitação. A obrigatoriedade do uso já estava instituída desde 1985, mas apenas com pagamento de multa. A contabilização dos pontos na carteira de habilitação, foi imposto pelo novo código de trânsito brasileiro.

Finalmente, a educação no trânsito tornou-se prioridade com o novo código. Nesse sentido, estabeleceu-se que 5% e 10 % do valor das multas e seguro obrigatório, respectivamente, devem ser investidos em educação e segurança no trânsito. Conforme estipulam os artigos referenciados, e outros:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito: I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento; II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito; III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Várias ações para a educação para o trânsito ficam asseguradas em artigos que seguem o Código de Trânsito Brasileiro e ainda existem Políticas Públicas que orientam para uma maior segurança no trânsito para todos. Porém, estas precisam ser conhecidas e respeitadas por todos os usuários do trânsito, de forma que alcancem os objetivos almejados.

2.2.2 IMPLEMENTAÇÃO DOS REDUTORES ELETRÔNICOS DE VELOCIDADE

Os redutores eletrônicos de velocidade (REV), foram implementados nas rodovias federais brasileiras a partir de 2000. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), o principal objetivo dos REVs é reduzir os índices de acidentes nas rodovias federais do País. A tabela 1 mostra a evolução do

número de REV's no Brasil entre 2010 e 2015. Dos 27 Estados brasileiros, apenas os 14 Estados indicados na tabela 1 apresentavam redutores eletrônicos de velocidade nas estradas federais até 2015.

Tabela 1 – Número de Redutores Eletrônicos de Velocidade nas Rodovias Federais Brasileiras por Estado, 2010 - 2015

| UF | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------|------|------|------|------|------|------|
| CE | 0 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |
| DF | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| ES | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| GO | 27 | 46 | 51 | 51 | 54 | 58 |
| MG | 19 | 33 | 37 | 61 | 67 | 80 |
| MS | 7 | 7 | 7 | 12 | 17 | 18 |
| MT | 7 | 9 | 10 | 18 | 18 | 18 |
| PB | 2 | 4 | 5 | 6 | 6 | 7 |
| PE | 6 | 15 | 18 | 18 | 18 | 18 |
| PR | 18 | 19 | 19 | 19 | 21 | 22 |
| RJ | 0 | 9 | 11 | 12 | 14 | 24 |
| RS | 0 | 1 | 1 | 1 | 6 | 8 |
| SC | 0 | 4 | 6 | 21 | 23 | 24 |
| SP | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| Brasil | 86 | 159 | 181 | 235 | 260 | 307 |

Fonte: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes¹.

Até 2015, havia 307 REV's instalados nas rodovias federais brasileiras. De acordo com a última atualização do DNIT, em outubro de 2015 já existiam 321 aparelhos. O DNIT tem por objetivo a implementação de 346 unidades adicionais de redutores eletrônicos na malha rodoviária federal brasileira.

2.2.3 PRIVATIZAÇÃO

O governo brasileiro iniciou em 1995 um processo de privatização/concessão das rodovias estaduais e federais brasileiras. Nesse programa, a empresa concessionária e, não mais o governo brasileiro, torna-se responsável pelas obras de melhoria e conservação do trecho concedido. De acordo com a Associação Brasileira de Concessão Rodoviária (ABCR), 4.234 km da malha rodoviária federal brasileira estavam em poder das concessionárias. Isso corresponde a 7,3% do total da malha rodoviária federal pavimentada do país. O Estado do Paraná é o que apresenta maior malha rodoviária federal privatizada (60,54%), em seguida têm-se os estados do Rio Grande do Sul (29,84%), Rio de

¹ Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/menu/rodovias/radar>>. Acesso em: 20 maio 2016

Janeiro (29,22%), São Paulo (20,20%), e por último o estado de Minas Gerais com (0,55%).

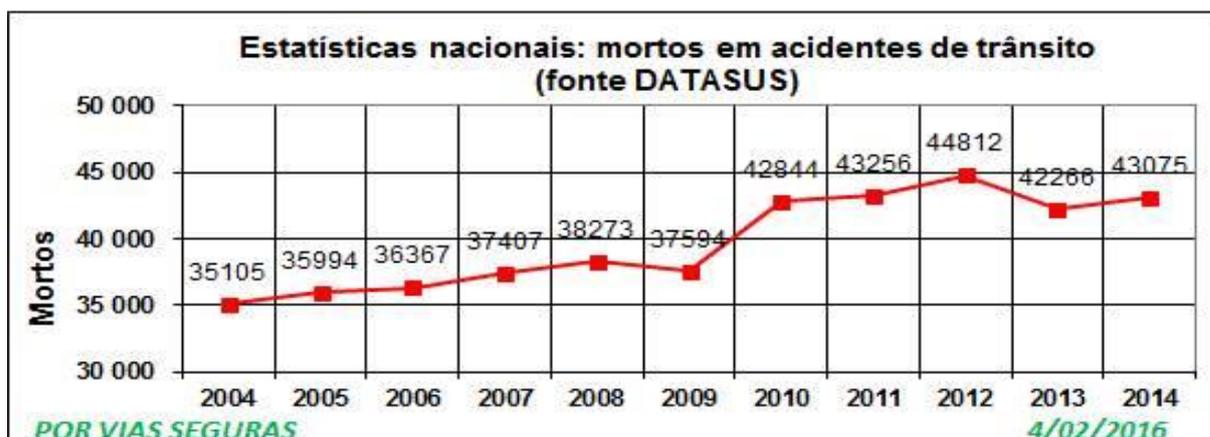
A má condição das estradas é frequentemente apontada como uma causa de acidentes rodoviários e fatalidades. Nesse sentido, a privatização pode ser benéfica se estiver associada a melhorias na qualidade das estradas. Segundo a ABCR, R\$10,5 bilhões foram investidos na melhoria da qualidade das estradas. De fato, os benefícios gerados pela privatização são visíveis na maioria dos trechos concedidos, uma vez que ela frequentemente implica melhores condições de uso e segurança: melhor asfalto; número maior de barreiras físicas separando pistas, o que reduz a probabilidade de colisão frontal; número maior de faixas de trânsito; e melhor sinalização.

2.2.4 ESTATÍSTICAS DO MINISTÉRIO DA SAÚDE

Dados sobre as vítimas fatais

As estatísticas do Ministério da Saúde fornecem dados sobre os óbitos por causas externas. Estes óbitos são os que resultam de acidentes (inclusive os acidentes de transporte), agressões, suicídios, etc. A última avaliação anual disponível, do número de vítimas fatais de acidentes de transporte terrestre é de 43.075 em 2014.

Gráfico 1 – Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito



Fonte: DATASUS (2016)

Observa-se um aumento de 1,9% no último ano.

Dados sobre os feridos

As estatísticas do Ministério fornecem também dados sobre as internações por causas externas. O gráfico abaixo mostra a evolução do número de vítimas de acidentes de trânsito hospitalizadas.

Gráfico 2 – Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito



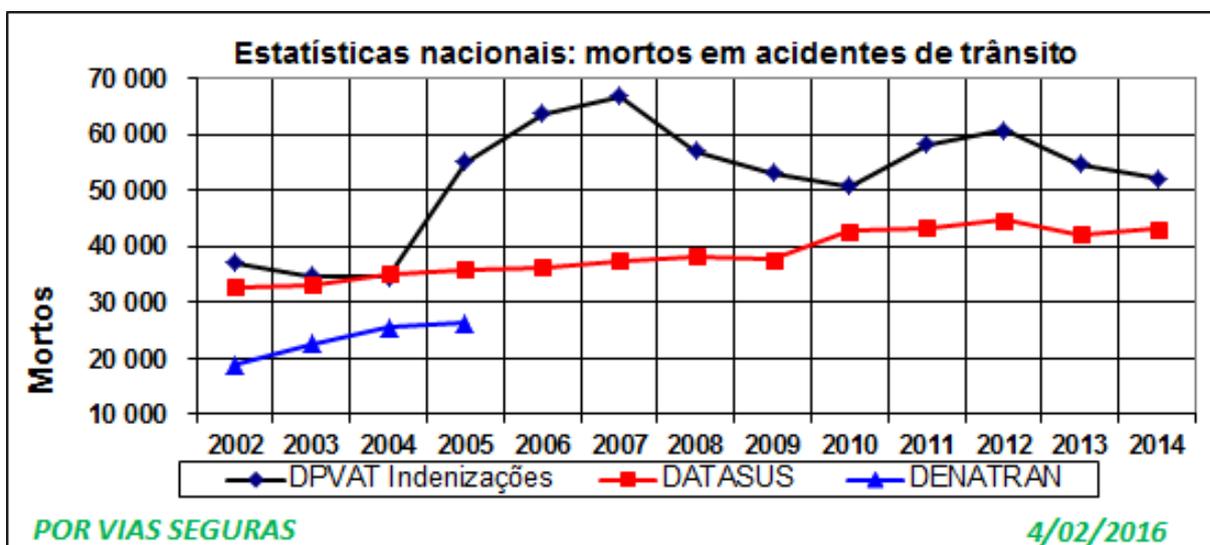
Fonte: DATASUS (2016)

Essas estatísticas têm a sua origem no DATASUS, banco de dados do Sistema Único de Saúde, acessível no portal do DATASUS. Um dos méritos deste banco de dados é a distribuição em faixas etárias de igual duração (5 anos), permitindo analisar a repartição dos acidentes em relação da idade das pessoas envolvidas.

Comparação com outros dados

A Seguradora Lider, entidade gestora do seguro obrigatório DPVAT, fornece estatísticas referentes às indenizações pagas por morte. Também, até 2006, o DENATRAN publicou Anuários Estatísticos a partir dos Boletins de Ocorrência estabelecidos pela polícia. O gráfico abaixo, mostra a comparação entre os dados provenientes destas três fontes:

Gráfico 3 – Estatísticas nacionais: mortos em acidentes de trânsito dados comparativos entre DPVAT, DATASUS E DENATRAN



Fonte: DATASUS (2016)

Neste gráfico, a curva “DPVAT” representa o número de indenizações pagas cada ano. Isto não corresponde ao número de óbitos ocorridos no ano, pois certos processos de indenização podem levar vários anos. A forma irregular da curva traduz unicamente a evolução dos processos administrativos de indenização, sem nada ter a ver com a evolução do número de ocorrências.

Ao contrário, a curva “DATASUS” representa o número de óbitos registrados pelo Ministério da Saúde a cada ano.

O gráfico mostra que no período 2002-2014, o número de mortos no trânsito, indenizados pelo DPVAT, foi superior ao número registrado no âmbito do Sistema Único de Saúde. Entre 2002 e 2014, a diferença foi, em média, de 35%.

Dados sobre os feridos graves

O Gráfico 4 abaixo mostra a evolução, de 2002 a 2014, de dois indicadores referentes aos feridos que sofreram lesões graves:

Gráfico 4 – Estatísticas nacionais: feridos graves em acidentes de trânsito



Fonte: DATASUS (2016)

A curva “DATASUS” representa o número de pessoas que foram internadas em hospital em decorrência de acidentes de trânsito.

A curva “DPVAT” representa o número de pessoas que foram indenizadas por invalidez permanente a cada ano. Isto não corresponde ao número de lesões ocorridas no ano, pois certos processos de indenização podem levar vários anos. A grande diferença entre as ordens de grandeza dos números de indenizações antes e depois de 2007 pode se dever a uma maior facilidade de acesso ao seguro a partir daquele ano.

Estes dois indicadores têm a ver com a gravidade das lesões, porém os valores dos últimos anos são tão diferentes que não é possível tirar deles, diretamente, uma avaliação do número de feridos graves, fazendo-se necessária uma análise comparativa mais detalhada.

2.3 AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA

São várias as características a serem avaliadas pelo psicólogo do trânsito, dentre elas estão: inteligência, interesses e personalidade. Para o registro e acompanhamento destas, podem ser utilizadas escalas, testes, inventários e outros instrumentos que contribuam para a organização e resultado do trabalho.

Entre as atividades que desenvolve o psicólogo na área de trânsito, a Avaliação Psicológica é uma delas, fazendo parte do processo técnico exigido pela legislação brasileira do trânsito. Esta atividade é definida através de regramento específico, como as Resoluções do Conselho Federal de Psicologia nº 007 de 2003 e a 007 de 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. Os resultados das avaliações devem considerar e analisar os condicionantes históricos e sociais e seus efeitos no psiquismo, com a finalidade de servirem como instrumentos para atuar não somente sobre o indivíduo, mas na modificação desses condicionantes que operam desde a formulação da demanda até a conclusão do processo de avaliação psicológica.

De acordo com Manual de Elaboração de Documentos Decorrentes de Avaliações Psicológicas (CRP, 2003):

Na elaboração de documentos, o psicólogo baseará suas informações na observância dos princípios e dispositivos do Código de Ética Profissional do Psicólogo. Enfatiza os cuidados em relação aos deveres do psicólogo nas suas relações com a pessoa atendida, ao sigilo profissional, às relações com a justiça e ao alcance das informações - identificando riscos e compromissos em relação à utilização das informações presentes nos documentos em sua dimensão de relações de poder.

Ainda consta no mesmo manual que se torna imperativo a recusa, sob toda e qualquer condição, do uso dos instrumentos, técnicas psicológicas e da experiência profissional da Psicologia na sustentação de modelos institucionais e ideológicos de perpetuação da segregação aos diferentes modos de subjetivação. Sempre que o trabalho exigir, sugere uma intervenção sobre a própria demanda e a construção de um projeto de trabalho que aponte para a reformulação dos condicionantes que provoquem o sofrimento psíquico, a violação dos direitos humanos e a manutenção das estruturas de poder que sustentam condições de dominação e segregação.

Continua o Manual de Elaboração de Documentos Decorrentes de Avaliações Psicológicas (CRP, 2003) afirmando que:

O processo de avaliação psicológica deve considerar que os objetos deste procedimento (as questões de ordem psicológica) têm determinações históricas, sociais, econômicas e políticas, sendo os mesmos elementos constitutivos no processo de subjetivação. O DOCUMENTO, portanto, deve considerar a natureza dinâmica, não definitiva e não cristalizada do seu objeto de estudo.

A avaliação psicológica ainda é um tema pouco explorado na literatura. Porém, a necessidade tem se apresentado a cada dia, exigindo encaminhamentos para minimizar os problemas. Alguns estudos demonstram que a maior preocupação é a capacitação do psicólogo para que atribua validade aos testes a serem aplicados e para que consiga avaliar o perfil dos futuros motoristas com segurança e profissionalismo. A Psicologia do Trânsito tem-se mostrado cada vez mais necessária diante desta realidade, porém existe a preocupação de alguns autores, como Gouveia *et al* (2002, p. 50), questiona que:

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 medida, isto é, apresentam parâmetros psicométricos aceitáveis de validade e precisão? Tal processo de avaliação é realmente necessário para aquisição da carteira de habilitação?

Estas perguntas estão previstas na resolução nº 012/2000, do Conselho Federal de Psicologia, procurando traçar características do motorista. Os testes a serem utilizados pelo psicólogo devem ser válidos e precisos. Porém, mesmo assim, não existe a possibilidade de evitar futuras infrações no trânsito, mesmo que os testes aplicados tenham demonstrado um perfil satisfatório. Isso porque o próprio trânsito muitas vezes conduz a comportamentos inesperados, que não estão diretamente ligados às características estáveis do indivíduo.

A personalidade e os aspectos psicológicos que envolvem o motorista em cada momento específico podem levar também a situações de infração, como conduzir veículo sem levar consigo o documento obrigatório de habilitação e/ou dirigir em velocidade excessiva ou estacionar em local proibido (HOFFMANN & CRUZ, 2003). Apesar da exigência pela legislação brasileira para que seja realizado o teste psicológico, acreditando que estejam associados à segurança no trânsito, o resultado não tem sido satisfatório.

Entre os documentos a serem produzidos pelo psicólogo um deles é o laudo, que é um instrumento utilizado para sistematizar os resultados de todo o processo de avaliação. O laudo é que permitirá planejar as tomadas de decisões e encaminhamentos correspondentes.

Produzir um laudo demonstra a competência do Psicólogo do Trânsito, mas a forma de guardá-lo também é essencial (Conselho Federal de Psicologia – CFP, 2003; Patto, 1997; Salazar, 1996).

Avaliar a qualidade dos laudos dos Psicólogos do Trânsito e sua guarda é imprescindível:

Uma vez que a avaliação psicológica é um requisito obrigatório para a concessão da carteira nacional de habilitação (CNH) no Brasil, para cada candidato à habilitação, é produzido, no mínimo, um laudo psicológico, sendo que milhões de pessoas adquirem anualmente a permissão para dirigir; em segundo lugar, assume-se que os laudos produzidos por psicólogos peritos em trânsito são um exemplo específico para se operacionalizar e avaliar a qualidade dos documentos psicológicos (DENATRAN, 2016).

Nesse sentido, a Resolução do Conselho Federal de Psicologia nº 007 de 2003, determina que o laudo é um documento escrito decorrente de avaliação psicológica, bem como todo o material que o fundamentou, deverá ser guardado pelo prazo mínimo de 5 anos, observando-se a responsabilidade por ele tanto do psicólogo quanto da instituição em que ocorreu a avaliação psicológica. Esse prazo poderá ser ampliado nos casos previstos em lei, por determinação judicial, ou ainda em casos específicos em que seja necessária a manutenção da guarda por maior tempo. Em caso de extinção de serviço psicológico, o destino dos documentos deverá seguir as orientações definidas no Código de Ética do Psicólogo.

Desta forma, no futuro poderá ser realizada uma avaliação dos candidatos que conseguiram a concessão da CNH e ainda servem de indicadores como forma de analisar se estes estão preenchidos de forma adequada.

3 METODOLOGIA DA PESQUISA

Para a realização deste estudo optou-se pela metodologia de revisão integrativa da literatura. Esta tem como finalidade reunir e sintetizar os resultados de pesquisas sobre um determinado tema ou questão, de uma forma sistemática e organizada, contribuindo para o aprofundamento da problemática. Exige uma abordagem metodológica ampla que inclui diferentes tipos de estudos, experimentais e observacionais, teóricos e empíricos, e permite uma compreensão da problemática investigada.

A revisão integrativa surge como uma metodologia que possibilita a síntese do conhecimento e a verificação da aplicabilidade de resultados de estudos significativos na prática. Este método é basicamente um instrumento da Prática Baseada em Evidências (PBE). A PBE, cuja origem atrelou-se ao trabalho do epidemiologista Archie Cochrane, caracteriza-se por uma abordagem voltada ao cuidado clínico e ao ensino fundamentado no conhecimento e na qualidade da evidência (SOUZA, SILVA E CARVALHO, 2010).

A revisão integrativa constitui-se de seis fases: 1 - identificação do tema ou questão norteadora; 2 - amostragem ou procura na literatura; 3 - categorização dos estudos; 4 - avaliação dos estudos incluídos; 5 - interpretação dos resultados e 6 - síntese do conhecimento evidenciado nos artigos analisados, também denominado por apresentação da revisão (SOUZA, SILVA E CARVALHO, 2010).

Ainda segundo o autor (SOUZA, SILVA E CARVALHO, 2010) na fase 3, os artigos são classificados e hierarquizados quanto a melhor evidência possível nas etapas da pesquisa. Os artigos foram categorizados em:

Nível 1: Evidências resultantes da meta-análise de múltiplos estudos clínicos controlados e randomizados. A meta-análise, segundo Castro (2001) “é o método estatístico utilizado na revisão sistemática para integrar os resultados dos estudos incluídos. O termo também é utilizado para se referir a revisões sistemáticas que utilizam a meta-análise”. Este método utiliza de meios estatísticos para sintetizar resultados.

Nível 2: Evidências obtidas em estudos individuais com delineamento experimental. Este nível segundo Galvão, Sawada e Mendes (2003) “envolve a explícita e criteriosa tomada de decisão sobre a assistência à saúde para indivíduos

ou grupo de pacientes baseada no consenso das evidências mais relevantes oriundas de pesquisas e informações de base de dados”.

Nível 3: Evidências de estudos quase-experimentais. Neste nível segundo Galvão, Sawada e Mendes (2003) o objetivo “é determinar relações de causa e efeito, as descobertas oriundas destes estudos proporcionam a validação de prática clínica e fundamentos lógicos para mudar aspectos específicos da prática”.

Nível 4: Evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem qualitativa. Neste nível explica Galvão, Sawada e Mendes (2003) que são procuradas evidências sobre: “o significado ou experiência de doença e compreensão dos sentimentos do paciente sobre os efeitos de uma intervenção são melhores respondidas utilizando a abordagem qualitativa”.

Nível 5: Evidências provenientes de relatos de caso ou de experiência. De acordo com Castro (2001) são estudos que relatam “um único caso ou uma série de casos com características específicas, que podem relacioná-los”.

Nível 6: Evidências baseadas em opiniões de especialistas. Neste nível de acordo com Castro (2001) encontra-se nos trabalhos de pesquisa a “opinião subjetiva de um autor ou autores com base principalmente na especialidade e experiência clínica”.

O levantamento foi realizado em 2016, através de consulta às bases bibliográficas eletrônicas Literatura Latino-Americana e do Caribe em Ciências da Saúde (LiLACS), Biblioteca Virtual de Saúde (BVS), Scientific Electronic Library Online (SciELO) e Google Acadêmico, conforme demonstrado no Quadro 1.

Quadro 1 – Base de dados pesquisada

| Sites pesquisados | Endereço eletrônico |
|--------------------------|---|
| GOOGLE ACADÊMICO | https://scholar.google.com.br/ |
| BVS | http://bvsalud.org/ |
| SciELO | http://www.scielo.org/php/index.php |
| LiLACS | http://lilacs.bvsalud.org/ |

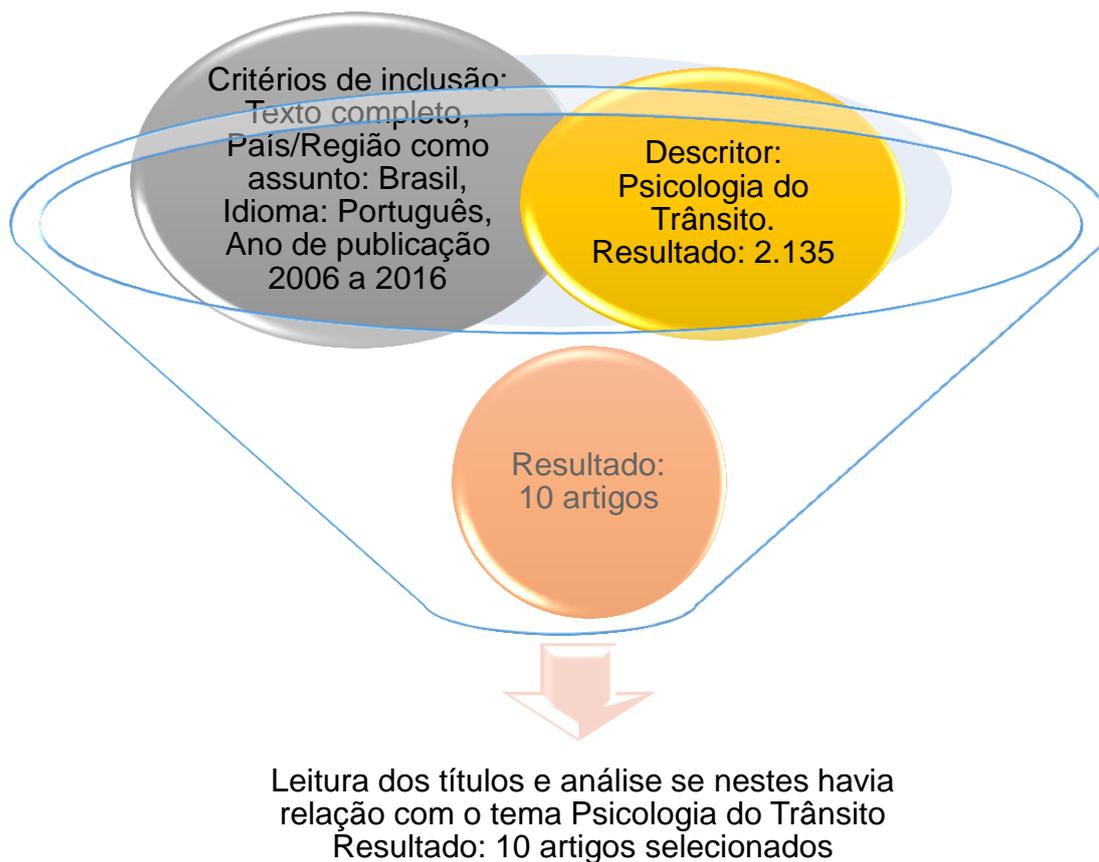
Fonte: VASCONCELOS (2016).

Os descritores empregados foram obtidos a partir do DeCS – “Descritores em Ciências da Saúde”. Em língua portuguesa foram: “psicologia do trânsito”, “violência no trânsito”, “condutores”, “direção perigosa”, “motoristas”, “motociclistas”, “volante”, usando os conectores booleanos “AND” e “OR”.

Considerando critérios de inclusão pré-definidos, foram escolhidos em uma primeira seleção apenas artigos que tratassem e que evidenciavam em seu título o tema Psicologia do Trânsito, publicados em português e indexados nas bases de dados; e, com textos disponíveis e completos.

Como critérios de exclusão não foram selecionados os artigos que não abordavam o tema em questão e os textos repetidos nas bases de dados, bem como os que estavam fora do período estabelecido.

Na segunda seleção de inclusão foram considerados os artigos que tratassem em seu resumo sobre a temática relevante para esta pesquisa. Assim, foram relacionados em dois quadros contendo as seguintes informações, sendo no Quadro 2: Número de inclusão, Título, Autor (es), Formação, Ano e Base de Dados; e no Quadro 3: Número de inclusão, Resumo, Objetivo, Método, Amostra, Nível de Evidência, Principais Resultados.

Figura 1 – Fluxograma da Pesquisa

De acordo com o Fluxograma demonstrado na Figura 1, a pesquisa resultou em 10 artigos seleccionados a partir dos critérios de inclusão e exclusão.

Quadro 2 – Sinóptico Geral – Identificação da Pesquisa

| Nº | Título | Autor(es) | Formação | Ano | BD |
|----|---|--|---|------|--------|
| 01 | Resgate do papel do psicólogo e a implantação da educação para o trânsito | ² RODRIGUES, Karla Lúcia Costa; ² VASCONCELOS, Tatyane Nery De | ² Alunas do 10º Período do curso de Psicologia da Faculdade Presidente Antônio Carlos – UNIPAC Bom Despacho. | 2011 | Google |
| 02 | Psicologia do Trânsito no Brasil de onde veio e para onde caminha | SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo; GÜNTHER, Hartmut | Psicólogos - Universidade de Brasília – DF – Brasil | 2009 | BVS |
| 03 | Perspectivas para a Psicologia do Trânsito | THIELEN, Iara Picchioni | Psicóloga - Universidade Federal do Paraná | 2011 | LILACS |
| 04 | Entrevista psicológica na avaliação pericial em Psicologia do Trânsito uma análise crítica | ² AMORIM, Maíra Coêlho; ³ CARDOSO, Hugo Ferrari | ² Psicóloga do trânsito. Especialista em Psicologia do Trânsito pelo Instituto Nacional de Cursos (INCURSOS). ³ Psicólogo, Mestre e Doutor em Psicologia pela Universidade São Francisco (USF). Docente do curso de graduação da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (Unesp Bauru). | 2015 | Google |
| 05 | Evolução histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil | SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e | Psicólogo | 2006 | BVS |
| 06 | A exigência de especialização a psicólogos para a avaliação psicológica de condutores de veículos no Brasil | BARROS JÚNIOR, Joel Malaquias de | Psicólogo - Faculdade Regional da Bahia, Salvador, Brasil | 2014 | Google |
| 07 | Laudo psicológico: operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade | SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e ALCHIERI, João Carlos | Psicólogos | 2011 | Scielo |
| 08 | A Psicologia do Trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil | SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e | Psicólogo - Universidade de Brasília | 2012 | Scielo |
| 09 | Psicologia do Trânsito: Uma Revisão Sistemática | ¹ OLIVEIRA Gislene Farias de; ² BATISTA, Hermes Melo Teixeira; ³ RUFATO, David de Oliveira; ⁴ MARANHÃO, Thércia Lucena Grangeiro; | ¹ Psicóloga. Doutora em Psicologia Social. Professora da Faculdade de Medicina da Universidade Federal do Cariri – UFCA. ² Graduação em Medicina pela Universidade Federal do Ceará (1997). Médico do Hospital | 2015 | Google |

| | | | | | |
|----|---|---|---|------|--------|
| | | ⁵ BRAGA, Irineide Beserra; ⁶ GUEDES, Jose Demontier | Regional do Cariri. Título de Especialista em Anestesiologia pela Sociedade Brasileira de Anestesiologia desde 2004. Mestrando em Ciências da Saúde pela Faculdade de Medicina do ABC. ³ Graduado no Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas (2011) e mestrando em Direito da Sociedade da Informação do Centro Universitário das Faculdades Metropolitanas Unidas - FMU. . ⁴ Psicóloga , Graduada pela Faculdade de Ciências Humanas de Recife - ESUDA , Especialista em Gestão do Trabalho e da Educação na Saúde , pela Escola de Saúde Pública do Estado do Ceará . Aluna do Programa de Pós- Graduação da Faculdade de Medicina do ABC , do curso de Mestrado em Ciências da Saúde. ⁵ Psicóloga pela Faculdade Leão Sampaio - CE. Mestre em Ciências da Educação pela Faculdade Unisaber – Goiás. ⁶ Pedagogo, Acadêmico de Psicologia. Aluno do Programa de Pós Graduação em Ciências da Educação. | | |
| 10 | Projeto transformando o trânsito e a perspectiva do facilitador | ² SOARES, Diogo Picchioni; ³ THIELEN, Iara Picchioni | ² Psicólogo, Especialista em Psicologia do Trabalho e Mestre em Psicologia pela Universidade Federal do Paraná. ³ Doutora em Ciências Humanas pela Universidade Federal de Santa Catarina, professora do Departamento de Psicologia da Universidade Federal do Paraná. | 2015 | Scielo |

Fonte: VASCONCELOS (2016).

Quadro 3 – Sinóptico Geral – Dados Qualitativos da Pesquisa

| Nº | Resumo | Objetivo | Método | Amostra | Nível de Evidência | Principais Resultados |
|----|--|---|------------------------|-------------|--|---|
| 01 | Este trabalho discute a atuação e desempenho do psicólogo no trânsito e a necessidade da inserção da educação para o trânsito no ensino regular; como meios que contribuam para amenizar o número de acidentes de trânsito, conscientizando os indivíduos para uma convivência coletiva no trânsito. | Analisar e reforçar a ideia de que o psicólogo do trânsito precisa estar mais atento à sua atuação se capacitando mais a fim de padronizar e expandir suas atividades, visando à construção de um saber mais amplo e comum sobre o trânsito brasileiro. | Revisão bibliográfica. | Nada consta | Nível 4: evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem qualitativa. | A pesquisa psicológica ligada ao trânsito, talvez seja uma das mais fundamentais para consolidar a atuação dos psicólogos neste campo, justamente por ser ela que dá maior sustentação a todas as outras. Neste sentido, é preciso que este profissional invista também em produção de conhecimento sobre o fenômeno trânsito, através de pesquisas, que lhe trará resultados mais confiáveis, dando-lhe mais sustentação a suas intervenções tanto no âmbito educacional como no social, individual, psicométrico, etc. Enfim, embasará sua atuação em atitudes e em conhecimentos mais sólidos e precisos da área promovendo um trânsito mais seguro e preservando milhões de vidas e de famílias. |
| 02 | Neste artigo, são abordados aspectos históricos da Psicologia do Trânsito no Brasil: o desenvolvimento dos primeiros estudos psicotécnicos com motoristas para a promoção da segurança no trânsito e a importância dos Departamentos de Trânsito (DETRANs) na institucionalização e expansão da Psicologia brasileira. | Sugerir direções futuras de pesquisa e trabalho nesta área, em face às novas oportunidades e desafios que emergem com maior intensidade no século XXI | Revisão bibliográfica. | Nada consta | Nível 4: evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem qualitativa. | Dos vários desafios atuais, um que tem merecido atenção de instituições internacionais, de governos e de sociedades civis organizadas, no Brasil e no mundo, são os efeitos negativos do transporte motorizado na qualidade de vida urbana, gerando alterações ambientais e intensificando a poluição atmosférica e a poluição sonora. |
| 03 | Este artigo aborda a Psicologia do Trânsito, a partir das atividades | Esboçar a trajetória percorrida pelo NPT | Revisão Sistemática | Nada consta | Nível 5: evidências | A tomada de decisão no trânsito se torna um dos aspectos centrais, demandando |

| | | | | | | |
|----|---|---|-------------|-------------|---|---|
| | desenvolvidas pelo Núcleo de Psicologia do Trânsito da Universidade Federal do Paraná (NPT-UFPR), que propiciaram a criação da Linha de Pesquisa Psicologia do Trânsito: Avaliação e Prevenção. A centralidade exercida pela avaliação psicológica é referenciada, bem como a indicação da ampliação de perspectivas de investigação, a partir de novas pesquisas e intervenções integradas. | desde antes de sua fundação, indicando que a proposta norteadora de atuação com a Psicologia do Trânsito amplia as perspectivas tradicionais, incorporando dimensões para além da avaliação psicológica e, ao mesmo tempo, deixa em aberto inúmeras possibilidades, indicando a interface com outras áreas de conhecimento. | | | provenientes de relatos de caso ou de experiência. | investigações que elucidem a maneira como ocorre e como pode ser orientada, a partir do estudo de fatores que contribuem para comportamentos mais seguros e que incorporem a dimensão coletiva intrínseca ao trânsito. Destaque especial é dado às pesquisas que aprofundam a compreensão do comportamento humano em situação de trânsito a partir do referencial da percepção de riscos. |
| 04 | Apesar da evolução da avaliação psicológica no contexto de trânsito, que passou a ser compreendida como um processo técnico-científico, no Brasil ainda é possível verificar o imperialismo dos testes psicológicos. A entrevista psicológica é tida, nesse contexto, em muitos casos, apenas como uma complementação para os testes psicológicos, sendo aplicada, muitas vezes, após os testes. De acordo com as resoluções do Conselho Federal de Psicologia (CFP), no processo de avaliação pericial no trânsito, a entrevista psicológica deve ser de caráter inicial e sua aplicação é obrigatória, no entanto, o que se | Analisar o roteiro de entrevista proposto pela Resolução CFP nº 007/2009 para a avaliação no trânsito. | Nada consta | Nada consta | Nível 3: evidências de estudos quase-experimentais. | Como principais resultados, foram identificadas possíveis deficiências no roteiro de entrevista proposto pela resolução, tais como, uso de linguagem inadequada, tipo e quantidade de perguntas, dentre outras questões. |

| | | | | | | |
|----|---|--|------------------------|-------------|---|---|
| | verifica é a falta de aperfeiçoamento e reestruturação da mesma, o que daria a cientificidade necessária para ser uma importante variável de mensuração do indivíduo no processo de avaliação psicológica. | | | | | |
| 05 | Apresenta os principais aspectos da práxis psicológica junto à área do comportamento humano no trânsito no Departamento de Trânsito do Rio Grande do Norte, colocando em evidência: a evolução histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil e o modelo de atuação adotado no estágio, o diagnóstico realizado para o planejamento das ações, as atividades elaboradas e desenvolvidas, a produção científica, bem como as possibilidades e os desafios enfrentados na formação em Psicologia do Trânsito, facultando aos futuros estagiários elementos de orientação e reflexão na estruturação de atividades em um órgão executivo de trânsito. | Nada consta | Nada consta | Nada consta | Nível 5: evidências provenientes de relatos de caso ou de experiência. | Desarticulação das atividades dentre os diversos setores da instituição, culminando em ações pulverizadas, e um conhecimento limitado do papel do psicólogo do trânsito, concebendo este profissional apenas na perspectiva da avaliação psicológica. Em relação ao setor de lotação do estagiário, a COMEP, constatou-se que a ênfase dos trabalhos recai: na resolução de situações problema quanto aos processos administrativos da avaliação psicológica, na fiscalização das atividades da clínica credenciada e na realização de atendimentos da junta médica especial para portadores de deficiências ou doenças incapacitantes. As ações dos psicólogos limitam-se às exigências mínimas estabelecidas pelo CTB e ao trabalho administrativo interno, não sendo desenvolvida nenhuma intervenção externa, ou seja, direcionada à comunidade, principalmente, em relação à educação, saúde ou segurança. |
| 06 | O atual paradigma brasileiro da avaliação psicológica na seara do trânsito é padronizado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), o qual determina em resolução estipulação de prazo | Abordar aspectos relacionados a obtenção do grau de especialista em psicologia do trânsito | Revisão bibliográfica. | Nada consta | Nível 4: evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem | Mediante todos os dados apresentados, a partir das previsões legais demonstradas, além dos conhecimentos doutrinários expressos sobre a temática, ou analogamente relacionados, restou demonstrado o entendimento de |

| | | | | | | |
|----|---|--|--------------------|---|--|--|
| | <p>limítrofe para que todo psicólogo que atue na referida atividade, (e queira permanecer atuando na mesma), obtenha grau de especialista em Psicologia do Trânsito. Embora o exercício da profissão de Psicólogo no Brasil seja de regulação e fiscalização normativamente atribuídas ao Conselho Federal de Psicologia (CFP) e aos respectivos Conselhos Regionais, no que concerne à matéria de trânsito a legislação pátria confere a órgãos que regulam e fiscalizam questões de trânsito prerrogativas que sobrepõem-se às dos próprios CFP e CRPs quanto a exigências específicas aos psicólogos, evidenciando-se uma antinomia referente às competências legais de cada órgão na relação com o exercício da Psicologia.</p> | | | | <p>qualitativa.</p> | <p>evidente caráter ilegal a exigência de título de especialização em Psicologia do Trânsito ao psicólogo que atue, ou vise atuar, na avaliação psicológica de condutores para a aquisição da CHN no status quo hodierno. Não há explicitamente na legislação abordada no trabalho em tela que o CONTRAN, bem como qualquer outro órgão da área do trânsito, possua a legitimidade de atribuição reconhecida legalmente para legislar administrativamente, (como é o caso em análise), sobre limites ou especificidades relativas à profissão de psicólogo, usurpando as atribuições do CFP e CRPs, como se apresenta desde algum tempo até o atual paradigma.</p> |
| 07 | <p>A falta de cuidado na elaboração do laudo tem gerado denúncias contra psicólogos, e necessita de estudos para aprimorar tal atividade. Este trabalho avaliou a guarda, a estrutura e o preenchimento dos documentos produzidos por sete psicólogos peritos em trânsito. Selecionaram-se os laudos dos motoristas profissionais que se submeteram à avaliação psicológica em uma clínica credenciada em dois momentos: aquisição da permissão (2002) e renovação/mudança de</p> | <p>Avaliar a guarda, a estrutura e o preenchimento dos documentos produzidos</p> | <p>Nada consta</p> | <p>Foram encontrados 67 laudos, tanto em 2002 quanto em 2007 Analisaram-se os 67 laudos de 2007</p> | <p>Nível 2: evidências obtidas em estudos individuais com delineamento experimental.</p> | <p>Indicados vários problemas na estrutura (inexistência de identificação do psicólogo; em vez da conclusão, foi identificado parecer final; não foi expresso o local de realização dos exames) e no preenchimento dos laudos (uso excessivo de abreviações na escrita; incorreções na denominação dos instrumentos; ausência dos resultados e não integração dos dados obtidos no processo avaliativo).</p> |

| | | | | | | |
|----|--|--|------------------------|--|--|---|
| | habilitação cinco anos depois (2007). | | | | | |
| 08 | Em 2012, a Psicologia completa 50 anos como profissão reconhecida no Brasil, sendo esse um momento oportuno para pensar e repensar a prática do psicólogo em suas diversas áreas. Sendo abordados acontecimentos históricos pré e pós-regulamentação da Psicologia, como a promulgação de leis, resoluções e suas respectivas alterações, a criação do Conselho Federal, dos Conselhos Regionais e da Associação de Psicologia do Trânsito, além da discussão sobre o veto presidencial à avaliação psicológica em futuros motoristas. | Neste artigo, analisa se especificamente o desenvolvimento histórico da Psicologia do Trânsito | Revisão Sistemática | | Nível 5: evidências provenientes de relatos de caso ou de experiência. | Como conclusão, cita-se algumas iniciativas que devem ser comemoradas pela categoria, como a ampliação das oportunidades de formação profissional (cursos de perito e especializações), a participação da Psicologia em instâncias consultivas e decisivas das políticas de trânsito e os esforços do Conselho Federal para discutir e qualificar as ações dos profissionais com a elaboração de referências técnicas, a organização de debates, seminários e publicações. |
| 09 | A questão do trânsito hoje é encarada como um problema social. A pressa e a aceleração a que estamos submetidos devido às novas tecnologias, tem impactado o nosso dia-a-dia e nossas atitudes frente ao trânsito. Essas tem sido pouco estudadas, embora a sociedade já demande por conhecimentos mais sistematizados nesta área. Há ainda muita ambivalência quanto ao que é certo ou errado em termos de direitos e deveres de cada um e, quanto às regulamentações pertinentes. | Revisar a literatura sobre Psicologia do Trânsito de 2004 a 2013 | Revisão bibliográfica. | Envolveu 23 artigos, selecionados de maneira aleatória nas bases de dados Scielo, BVS e PubMed | Nível 4: evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem qualitativa. | Os estudos demonstraram que a produção científica na área da Psicologia do Trânsito no Brasil, ainda é bastante incipiente. Os resultados demonstraram a necessidade de fortalecimento de políticas públicas de trânsito. Também discute que é necessária a promoção de uma maior visibilidade dos trabalhos desenvolvidos pelo psicólogo do trânsito, através do compartilhamento de suas experiências em periódicos científicos. Dessa forma, colaborando para a atualização da temática e embasando a execução de políticas públicas para o setor. Além disso afirma que há necessidade de fortalecimento de políticas públicas de trânsito. |
| 10 | Acidentes de trânsito são um problema de saúde pública no | Analisar as habilidades inerentes | Revisão Sistemática | 23 artigos, selecionados | Nível 5: evidências | Os estudos demonstraram que a produção científica na área da |

| | | | | | |
|--|---|--|--|---|--|
| <p>Brasil, principalmente entre jovens. A educação para a segurança no trânsito oferece ferramentas para solucionar essa questão, entretanto deve superar o método expositivo tradicional de comunicação de riscos. O Projeto Transformando o Trânsito é uma intervenção extensionista do Núcleo de Psicologia do Trânsito da Universidade Federal do Paraná. Baseado nos eventos dirija sua vida, inova métodos educativos que promovem a discussão sobre a percepção de risco no trânsito, pela aplicação de instrumentos vivenciais com jovens. A dinâmica de grupo metaphor proporciona experiência afetiva no processo de desenvolvimento grupal utilizando o jogo da sobrevivência, que fertiliza a discussão sobre trânsito por meio de metáforas</p> | <p>ao facilitador, relacionadas aos fundamentos do projeto, ao arcabouço teórico do desenvolvimento de grupos, ao método de facilitação do jogo da sobrevivência, ao método de facilitação do debate sobre trânsito e temas centrais e ao procedimento de conclusão da atividade.</p> | | <p>de maneira aleatória nas bases de dados Scielo, BVS e PubMed.</p> | <p>provenientes de relatos de caso ou de experiência.</p> | <p>Psicologia do Trânsito no Brasil, ainda é bastante incipiente. Os resultados demonstraram a necessidade de fortalecimento de políticas públicas de trânsito. Também que é necessária a promoção de uma maior visibilidade dos trabalhos desenvolvidos pelo psicólogo do trânsito, através do compartilhamento de suas experiências em periódicos científicos. Dessa forma, colaborando para a atualização da temática e embasando a execução de políticas públicas para o setor. Há necessidade de fortalecimento de políticas públicas de trânsito. Para isso é imprescindível que os psicólogos se façam mais presentes na criação e fortalecimento de associações científicas e profissionais de Psicologia do Trânsito, como importantes espaços de interlocução com a sociedade e o Governo Federal.</p> |
|--|---|--|--|---|--|

Fonte: VASCONCELOS (2016).

4 CARACTERIZAÇÃO DA PESQUISA

4.1 RESULTADOS

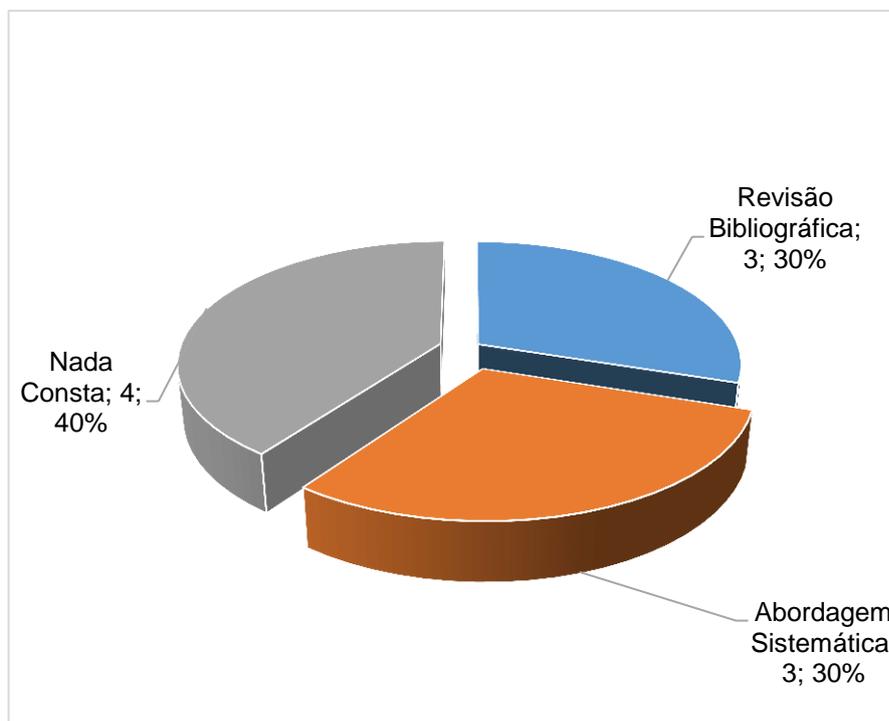
Os 10 artigos selecionados foram analisados a partir das seguintes categorias: em relação à metodologia utilizada, bancos de dados de origem, ano de publicação e Estados onde foram publicados. Seguem abaixo as tabelas e gráficos correspondentes.

Tabela 2 – Da Metodologia

| Método | Qtde | % |
|-----------------------|------|----|
| Revisão Bibliográfica | 3 | 30 |
| Abordagem Sistemática | 3 | 30 |
| Nada Consta | 4 | 40 |
| Total | 10 | |

Fonte: VASCONCELOS (2016).

Gráfico 5 – Da Metodologia



Fonte: VASCONCELOS (2016).

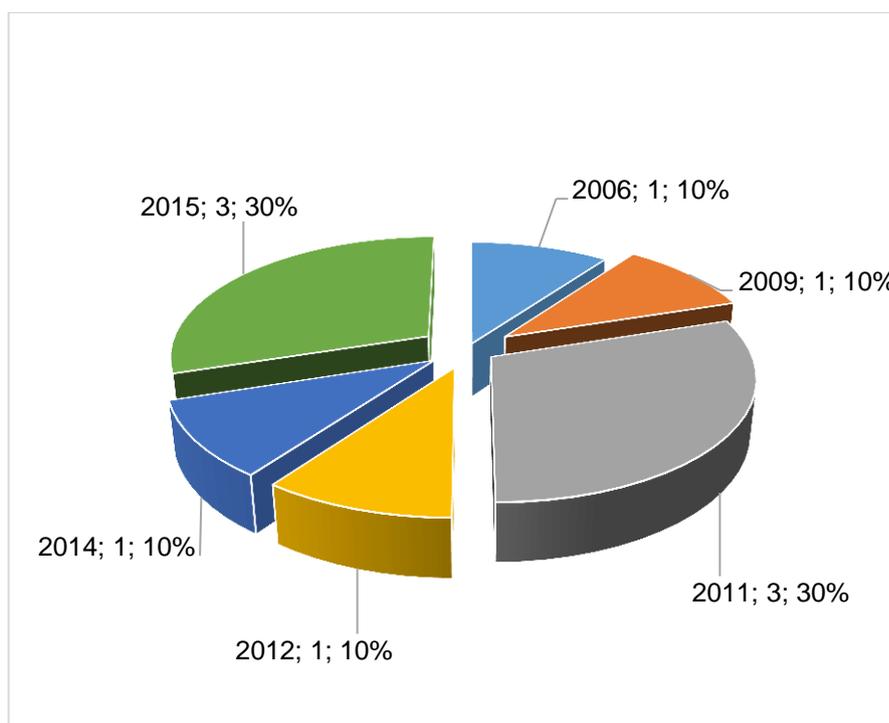
Quanto a metodologia demonstrada na Tabela 2 e Gráfico 5 verificou-se que em 40% dos artigos não consta a metodologia utilizada, 30% utilizou a Revisão Bibliográfica e 30 % utilizaram a Abordagem Sistemática.

Tabela 3 – Do Ano de Publicação

| Ano | Qtde | % |
|-------|------|----|
| 2006 | 1 | 10 |
| 2009 | 1 | 10 |
| 2011 | 3 | 30 |
| 2012 | 1 | 10 |
| 2014 | 1 | 10 |
| 2015 | 3 | 30 |
| Total | 10 | |

Fonte: VASCONCELOS (2016).

Gráfico 6 – Do Ano de Publicação



Fonte: VASCONCELOS (2016).

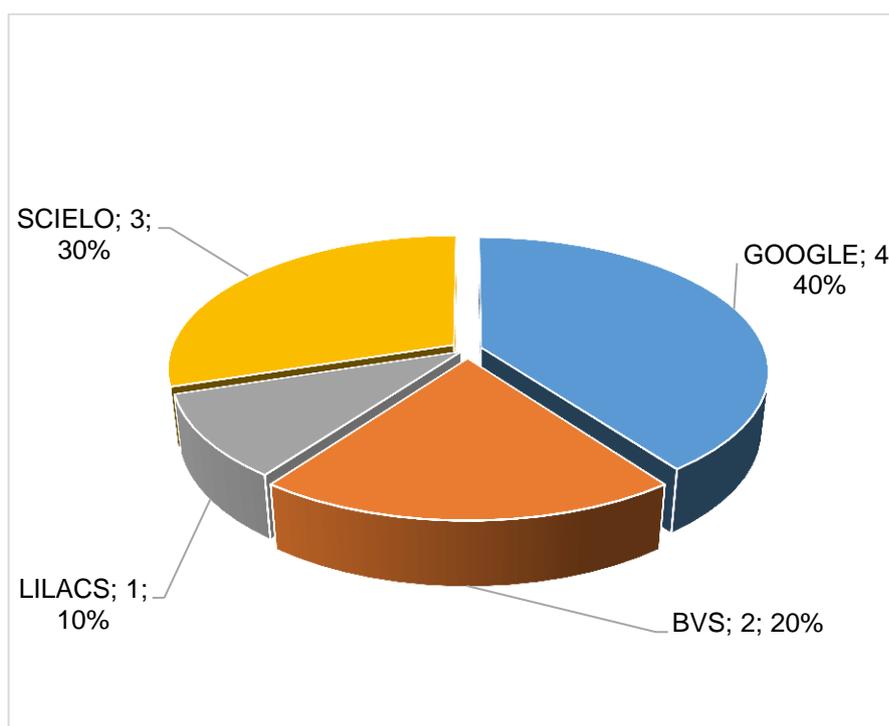
Do ano de Publicação nota-se na Tabela 3 e Gráfico 6 que as publicações têm maior concentração em 2015 e 2011 - 30%; seguidas em 2014, 2012, 2009 e 2006 – 10% cada.

Tabela 4 – Da Base de Dados

| Base de Dados | Qtde | % |
|---------------|------|----|
| GOOGLE | 4 | 40 |
| BVS | 2 | 20 |
| LILACS | 1 | 10 |
| SCIELO | 3 | 30 |
| Total | 10 | |

Fonte: VASCONCELOS (2016).

Gráfico 7 – Da Base de Dados



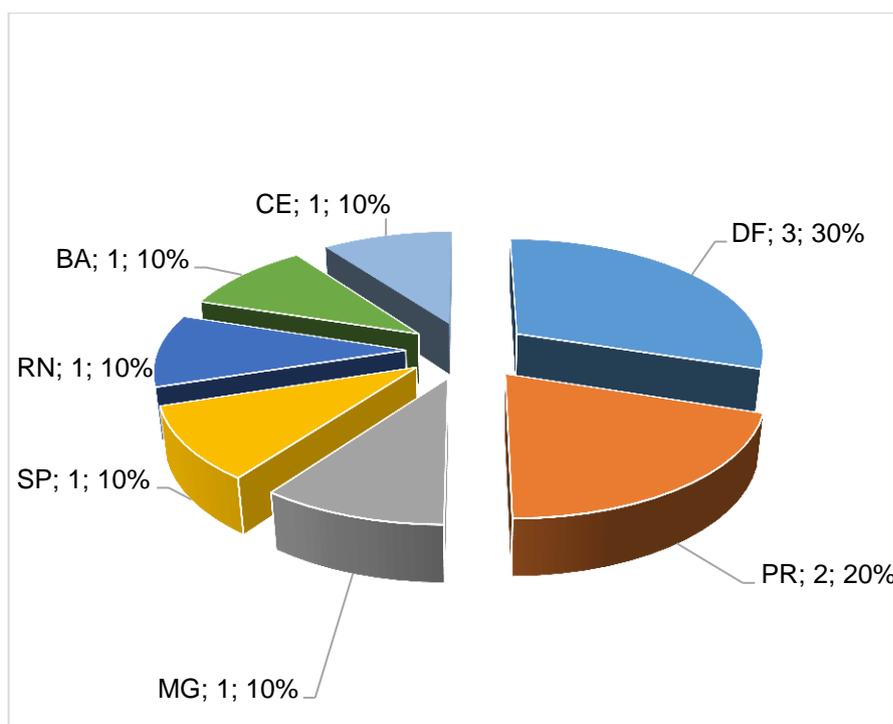
Fonte: VASCONCELOS (2016).

Em relação a Base de Dados, onde foram pesquisados os artigos, foram selecionados Google – 40%; Scielo – 30%, BVS - 20% e Lilacs – 10%, conforme demonstrados na Tabela 4 e Gráfico 7.

Tabela 5 – Dos Estados de Publicação

| Estado | Qtde | % |
|--------|------|----|
| DF | 3 | 30 |
| PR | 2 | 20 |
| MG | 1 | 10 |
| SP | 1 | 10 |
| RN | 1 | 10 |
| BA | 1 | 10 |
| CE | 1 | 10 |
| Total | 10 | |

Fonte: VASCONCELOS (2016).

Gráfico 8 – Dos Estados de Publicação

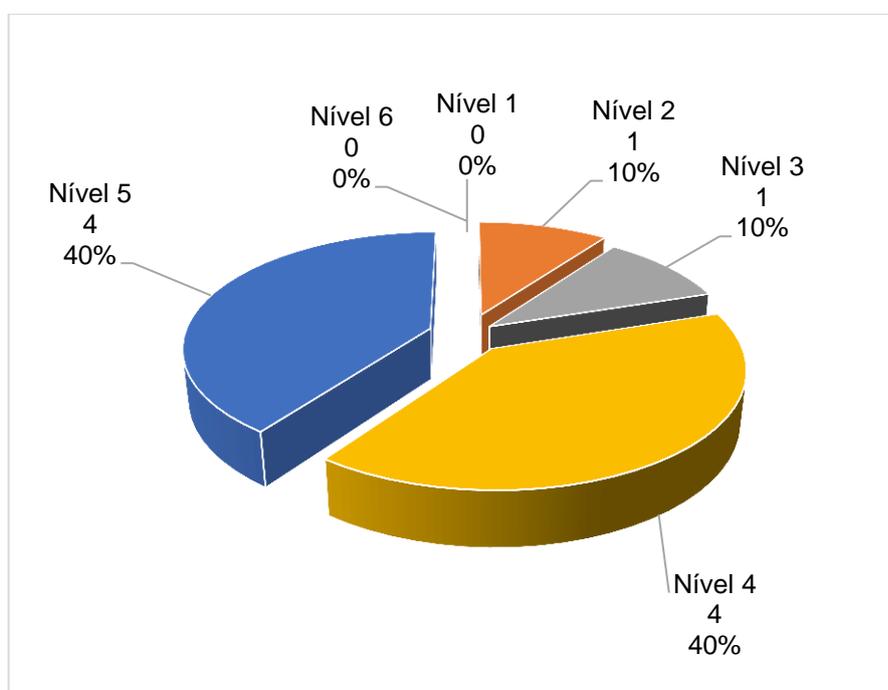
Fonte: VASCONCELOS (2016).

Dos Estados de Publicação dos artigos selecionados conforme demonstrado na Tabela 5 e Gráfico 8, constata-se que: DF – 30%; PR – 20%; e, MG, SP, RN, BA e CE respectivamente 10 % cada.

Tabela 6 – Da Classificação do Nível de Evidência

| Nível | Qtde | % |
|---|------|----|
| Nível 1: evidências resultantes da meta-análise de múltiplos estudos clínicos controlados e randomizados. | 0 | 0 |
| Nível 2: evidências obtidas em estudos individuais com delineamento experimental. | 1 | 10 |
| Nível 3: evidências de estudos quase-experimentais. | 1 | 10 |
| Nível 4: evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem qualitativa. | 4 | 40 |
| Nível 5: evidências provenientes de relatos de caso ou de experiência | 4 | 40 |
| Nível 6: evidências baseadas em opiniões de especialistas. | 0 | 0 |
| Total | 10 | |

Fonte: VASCONCELOS (2016).

Gráfico 9 – Da Classificação do Nível de Evidência

Fonte: VASCONCELOS (2016).

A distribuição do Nível de Evidência encontrada nas publicações selecionadas para o estudo demonstra conforme Tabela 6 e Gráfico 9 que a maior concentração se refere ao Nível 4: evidências de estudos descritivos (não-experimentais) ou com abordagem qualitativa, com 40% e Nível 5: evidências provenientes de relatos de caso ou de experiência com 40%; seguidas de Nível 2: evidências obtidas em estudos individuais com delineamento experimental, com 10% e Nível 3: evidências de estudos quase-experimentais com 10%, Nível 1: evidências resultantes da meta-análise de múltiplos estudos clínicos controlados e

randomizados, 0%; e Nível 6: evidências baseadas em opiniões de especialistas, com 0%

4.2 DISCUSSÃO DOS DADOS

Para a realização deste estudo optou-se pela metodologia de revisão integrativa da literatura. O levantamento foi realizado em 2016, realizando consulta às bases bibliográficas eletrônicas Medline/PubMed, Biblioteca Virtual de Saúde (BVS), Scielo e Google Acadêmico.

Quanto a importância do psicólogo do trânsito, Oliveira *et al.*, (2015) demonstraram que a produção científica na área da Psicologia do Trânsito no Brasil, ainda é bastante incipiente. Os resultados demonstraram a necessidade de fortalecimento de políticas públicas de trânsito, e que é necessária a promoção de uma maior visibilidade dos trabalhos desenvolvidos pelo Psicólogo do Trânsito, através do compartilhamento de suas experiências em periódicos científicos. Dessa forma, colaborando para a atualização da temática e embasando a execução de políticas públicas para o setor.

Ainda Oliveira *et al.*, (2015) *apud* Minayo e Souza (1999) sugerem como ações que resultem em políticas de educação para o trânsito: a) dar um tom positivo ao projeto político de prevenção da violência e acidentes; b) valorizar e articular as iniciativas existentes e dispersas; c) articular a formulação de política e estratégias das ações, nos diferentes órgãos e setores do SUS; d) articular intersetorialmente e com os movimentos da sociedade organizada; e) manter cooperação técnica e científica com países que têm políticas pertinentes aos problemas aqui tratados; f) as ações compreenderão sensibilização, assistência e recuperação.

Segundo Rodrigues e Vasconcelos (2011) a pesquisa psicológica ligada ao trânsito, talvez seja uma das mais fundamentais para consolidar a atuação dos psicólogos neste campo, justamente por ser ela que dá maior sustentação a todas as outras. Neste sentido, é preciso que este profissional invista também em produção de conhecimento sobre o fenômeno trânsito, através de pesquisas, que lhe trarão resultados mais confiáveis, dando-lhe mais sustentação a suas intervenções tanto no âmbito educacional como no social, individual, psicométrico, etc. Enfim, embasará sua atuação em atitudes e em conhecimentos mais sólidos e

precisos da área promovendo um trânsito mais seguro e preservando milhões de vidas e de famílias.

De acordo com Silva e Günther (2009) dos vários desafios atuais, um que tem merecido atenção de instituições internacionais, de governos e de sociedades civis organizadas, no Brasil e no mundo: são os efeitos negativos do transporte motorizado na qualidade de vida urbana, gerando alterações ambientais e intensificando a poluição atmosférica e a poluição sonora. Corroborando as afirmações dos autores, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (2007) afirma que:

Diversas medidas têm sido implementadas a fim de reduzir os efeitos negativos do transporte motorizado, como a formulação de políticas e ações estratégicas para a redução de danos ambientais pelo uso de meios de transporte sustentáveis, privilegiando os modos não motorizados e coletivos de circulação. Outras medidas de cunho tecnológico têm sido estimuladas e implementadas pelas autoridades e empresas automobilísticas – p.ex., a fabricação de carros movidos à energia elétrica, a produção de biocombustíveis e de motores.

Em outro estudo, Thielen (2011) discute que a tomada de decisão no trânsito se torna um dos aspectos centrais, demandando investigações que elucidem a maneira como ocorre e como pode ser orientada, a partir do estudo de fatores que contribuem para comportamentos mais seguros e que incorporem a dimensão coletiva intrínseca ao trânsito. Destaque especial é dado às pesquisas que aprofundam a compreensão do comportamento humano em situação de trânsito a partir do referencial da percepção de riscos. Afirma Rozestraten (2012):

O campo de investigação vai desde a psicofísica e psicofisiologia até processos decisórios e cognitivos, utilizando as teorias da psicologia. Cada um desses aspectos pode ser objeto de estudo subsidiando intervenções visando manter a integridade das pessoas.

Conforme afirma Silva (2006) existe a desarticulação das atividades dentre os diversos setores da instituição, culminando em ações pulverizadas, e um conhecimento limitado do papel do psicólogo do trânsito, concebendo este profissional apenas na perspectiva da avaliação psicológica. Em relação ao setor de lotação do estagiário, a COMEP, constatou-se que a ênfase dos trabalhos recai: na resolução de situações problema quanto aos processos administrativos da avaliação psicológica, na fiscalização das atividades da clínica credenciada e na realização de atendimentos da junta médica especial para portadores de deficiências ou doenças incapacitantes. As ações dos psicólogos limitam-se às exigências mínimas

estabelecidas pelo CTB e ao trabalho administrativo interno, não sendo desenvolvida nenhuma intervenção externa, ou seja, direcionada à comunidade, principalmente, em relação à educação, saúde ou segurança.

Em outro estudo Silva e Alchieri (2011) indicam vários problemas na estrutura (inexistência de identificação do psicólogo; em vez da conclusão, foi identificado parecer final; não foi expresso o local de realização dos exames) e no preenchimento dos laudos (uso excessivo de abreviações na escrita; incorreções na denominação dos instrumentos; ausência dos resultados e não integração dos dados obtidos no processo avaliativo).

De acordo com Amorim e Cardoso (2015), como principais resultados foram identificadas possíveis deficiências no roteiro de entrevista proposto pela resolução, tais como, uso de linguagem inadequada, tipo e quantidade de perguntas, dentre outras questões.

O Conselho Federal de Psicologia (CFP), dispõe de diversos manuais e resoluções sobre a elaboração do registro documental:

A elaboração de laudos psicológicos é orientada por um conjunto de resoluções do CFP que os psicólogos devem obrigatoriamente seguir, dentre elas: o Manual de Elaboração de Documentos Escritos (CFP, 2003), o Código de Ética (CFP, 2005) e a Resolução que dispõe sobre a obrigatoriedade do registro documental decorrente da prestação de serviços psicológicos (CFP, 2009a); considera-se, portanto, falta ético-disciplinar passível de punição deixar de observar essas normas. Na perícia de trânsito, especificamente, cabe ao profissional seguir, ainda, o Manual para Avaliação Psicológica de Candidatos à Carteira Nacional de Habilitação e Condutores de Veículos (CFP, 2009b), como também a resolução do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (2008), que dispõe sobre a avaliação psicológica de condutores.

Como avanços, Silva (2012) cita algumas iniciativas que devem ser comemoradas pela categoria, como a ampliação das oportunidades de formação profissional (cursos de perito e especializações), a participação da Psicologia em instâncias consultivas e decisivas das políticas de trânsito e os esforços do Conselho Federal para discutir e qualificar as ações dos profissionais com a elaboração de referências técnicas, a organização de debates, seminários e publicações.

A conclusão do autor se confirma a partir do que consta nas câmaras temáticas do CONTRAN (2008):

[..] há que comemorar a continuidade da avaliação psicológica no processo de habilitação de (futuros) motoristas na política de trânsito, assim como a participação da Psicologia em instâncias consultivas ou decisivas das políticas de trânsito (e.g., nas câmaras temáticas do CONTRAN).

Sobre o caráter legal da exigência de título de especialização em Psicologia do Trânsito, Barros Júnior (2014) mediante todos os dados apresentados, a partir das previsões legais demonstradas, além dos conhecimentos doutrinários expressos sobre a temática, ou analogamente relacionados, restou demonstrado o entendimento de evidente caráter ilegal desta exigência de titulação ao psicólogo que atue, ou vise atuar, na avaliação psicológica de condutores para a aquisição da CHN. Não há explicitamente na legislação que o CONTRAN, bem como qualquer outro órgão da área do trânsito, possua a legitimidade de atribuição reconhecida legalmente para legislar administrativamente, sobre limites ou especificidades relativas à profissão de psicólogo, usurpando as atribuições do CFP e CRPs, como se apresenta desde algum tempo até o atual paradigma.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando que o trânsito se tornou um problema de saúde e social, na atualidade, os condutores de veículos e toda população precisam estar cientes disso, mesmo cientes sobre as leis de trânsito, estas acabam sendo transgredidas.

Este estudo entendeu o trânsito como sendo o movimento de veículos e pedestres considerados em seu conjunto. Este movimento aumentou muito nas últimas décadas, assim como a pressa da população, diante dos diversos compromissos a serem alcançados, contribuindo para que os problemas do trânsito se tornassem cada vez mais preocupantes.

O problema que situou e ilustrou este estudo foi satisfatoriamente respondido, uma vez que os estudos apontam a importância dada ao Psicólogo do trânsito no Brasil na sociedade contemporânea.

O objetivo geral foi alcançado, pois se conseguiu identificar quais são os estudos existentes, no período de 2006 a 2016, sobre a Psicologia do Trânsito na sociedade contemporânea, pois nas produções existem estudos sobre a importância da Psicologia no Trânsito, demonstrando como vem sendo discutida na literatura e evidenciando seus aspectos mais relevantes.

Verificou-se que comportamento do motorista do veículo é o fator que mais causa problemas no trânsito. Assim, diante dos artigos pesquisados, no futuro os comportamentos inadequados no trânsito só serão modificados diante do conhecimento de crenças e valores dos motoristas relacionados a aspectos sociológico-antropológicos e também psicológicos. Além disso, programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado, são indispensáveis para o entendimento da cultura e das condições de vida locais, pois só através delas pode-se chegar à compreensão das atitudes dos motoristas.

Conclui-se com esta revisão que a Psicologia do Trânsito exige maiores aprofundamentos considerando a realidade social que se evidencia, bem como, a necessidade e conveniência da formação de psicólogos que atendam às exigências de cada tempo.

Evidencia-se que o psicólogo do trânsito contribuiria significativamente na compreensão do comportamento humano em situação de trânsito e poderia auxiliar na minimização dos problemas.

Todos os estudos demonstraram a importância que merece a Psicologia do Trânsito no Brasil na sociedade contemporânea, e a necessidade de fortalecimento de políticas públicas de trânsito, uma maior visibilidade dos trabalhos desenvolvidos pelo psicólogo do trânsito, assim como, a ampliação das oportunidades de formação profissional.

A fundamentação teórica e as análises realizadas neste estudo poderão contribuir significativamente com aqueles que atuam ou que se interessam pelo trânsito, principalmente no que se refere ao papel do psicólogo do trânsito.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Maíra Coêlho; CARDOSO, Hugo Ferrari. **Entrevista psicológica na avaliação pericial em Psicologia do Trânsito uma análise crítica**. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/psicorevista/article/view/24231/17441>>. 2015. Acesso em: 1 maio 2016.

BARROS JÚNIOR, Joel Malaquias de. **A exigência de especialização a psicólogos para a avaliação psicológica de condutores de veículos no Brasil**. Disponível em: <<http://www.fafich.ufmg.br/gerais/index.php/gerais/article/viewFile/442/338>>. 2014. Acesso em: 10 abr. 2016.

BRASIL. **Lei nº 9.503**, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em 10 maio 2016.

CASTRO, Aldemar Araujo. **Revisão Sistemática e Meta-análise**. 2001. Disponível em: <<http://metodologia.org/wp-content/uploads/2010/08/meta1.PDF>> Acesso em: 22 jun. 2016

CFP. Conselho Federal de Psicologia. (2003). **Resolução CFP nº 007/2003**. Institui o manual de elaboração de documentos escritos produzidos pelo psicólogo, decorrentes de avaliação psicológica e revoga a Resolução CFP nº 17/2002. Disponível em: <<http://www.pol.org.br>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

CFP. Conselho Federal de Psicologia. (2005). **Resolução CFP nº 010/2005**. Aprova o Código de Ética Profissional do Psicólogo. Disponível em: <<http://www.pol.org.br>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

CFP. Conselho Federal de Psicologia. (2009a). **Resolução CFP nº 001/2009**. Dispõe sobre a obrigatoriedade do registro documental decorrente da prestação de serviços psicológicos. Disponível em: <<http://www.pol.org.br>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

CFP. Conselho Federal de Psicologia. (2009b). **Resolução CFP nº 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. Disponível em: <<http://www.pol.org.br>>. Acesso em: 06 jun. 2016.

CONTRAN. Conselho Nacional de Trânsito. (2008). **Resolução CONTRAN nº 267/08**. 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 jun. 2016.

CRP. Conselho Regional de Psicologia. **Manual de Elaboração de Documentos Decorrentes de Avaliações Psicológicas**. 2003. Resolução CFP N.º 007/2003.

Disponível em <http://www.crpsp.org.br/portal/orientacao/resolucoes_cfp/fr_cfp_007-03_manual_elabor_doc.aspx>. Acesso em: 22 jun. 2016.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Resolução 583**. de 23.03.16. Altera a Resolução CONTRAN nº 425, de 27 de novembro de 2012, que 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 – CTB. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>>. Acesso em: 22 de jun. 2016.

GALVÃO, Cristina Maria; SAWADA, Namie Okino; MENDES, Isabel Amélia Costa. **A busca das melhores evidências**. 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/reeusp/v37n4/05.pdf>>. Acesso em 22 jun. 2016.

GOUVEIA, V. V., Silva, D. V., Silva, M. P. V., Andrade, C. L., Filho, S. B. S. & Costa, D. M. F. (2002). **Atitudes frente à avaliação psicológica para condutores: Perspectivas de técnicos, estudantes de psicologia e usuários**. *Psicologia Ciência e Profissão*, 22(2), 50-59.

HOFFMANN, M. H.; CRUZ, R. M., & ALCHIERI, J. C. (Orgs.), **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo. 2003

OLIVEIRA Gislene Farias de; BATISTA, Hermes Melo Teixeira; RUFATO, David de Oliveira; MARANHÃO, Thércia Lucena Grangeiro; BRAGA, Irineide Beserra; GUEDES, Jose Demontier. **Psicologia do Trânsito: Uma Revisão Sistemática**. Disponível em: <http://periodicos.urca.br/ojs/index.php/cadernos/article/download/850/pdf_1>. 2015. Acesso em: 15 maio 2016.

RODRIGUES, Karla Lúcia Costa; VASCONCELOS, Tatyane Nery de. **Resgate do papel do psicólogo e a implantação da educação para o trânsito**. Disponível em: <http://www.transitobr.com.br/downloads/resgate_do_papel_do_psicologo_e_implantaCAo_da_educaCAo_para_o_trAnsito.pdf>. 2011. Acesso em: 17 maio 2016.

ROZESTRATEN, Reinier Johanés Antonius. **A Psicologia Social e o trânsito**. *Psicol. cienc. prof.*, Brasília, v. 6, n. 2, 1986.

ROZESTRATEN, Reinier Johanés Antonius. **Ambiente, trânsito e psicologia**. In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos (Org.). *Comportamento humano no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

ROZESTRATEN, Reinier Johanés Antonius. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 2012.

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. (2007). **Programa bicicleta Brasil**. Caderno de referência para elaboração de: Plano de mobilidade

por bicicleta nas cidades. Brasília. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br>>. Acesso em 15 abr. 2016

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e. **A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil.** Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v32nspe/v32speca13.pdf>>. 2012. Acesso em: 10 abr. 2016.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e. **Evolução histórica da Psicologia do Trânsito no Brasil.** Disponível em: <<http://newpsi.bvs-psi.org.br/tcc/110.pdf>>. 2006. Acesso em: 18 maio 2016.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; ALCHIERI, João Carlos. **Lauda psicológico: operacionalização e avaliação dos indicadores de qualidade.** Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/pcp/v31n3/v31n3a07.pdf>>. 2011. Acesso em: 12 maio 2016.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; GÜNTHER, Hartmut. **Psicologia do Trânsito no Brasil de onde veio e para onde caminha.** Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/tp/v17n1/v17n1a14.pdf>>. 2009. Acesso em: 20 abr. 2016.

SILVA, Fabíola Garcia; DAGOSTIN, Carla Giovana. **A relevância de produzir conhecimento social e científico sobre o comportamento humano no trânsito.** Estudos de Psicologia, Natal, v. 11, n. 1, 2006.

SOUZA, Marcela Tavares de; SILVA, Michelly Dias da; CARVALHO, Rachel de. **Revisão integrativa: o que é e como fazer.** 2010. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/eins/v8n1/pt_1679-4508-eins-8-1-0102.pdf>. Acesso em: 07 abr. 2016.

THIELEN, Iara Picchioni. **Perspectivas para a Psicologia do Trânsito.** Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/psicologia/article/view/25377/17006>>. 2011. Acesso em: 10 abr. 2016.